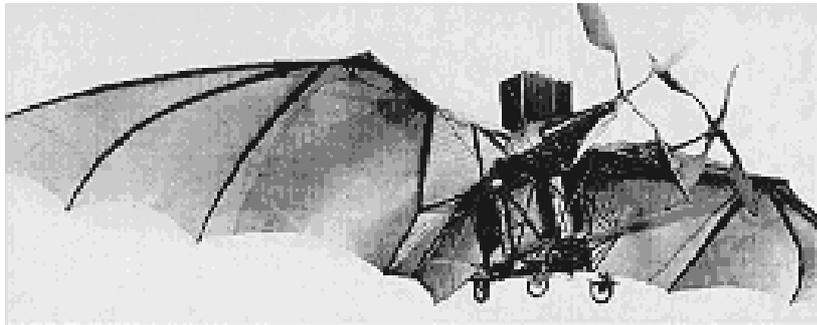


Université Panthéon Assas (Paris II)



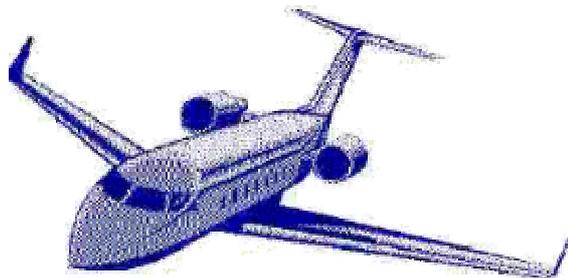
La piraterie

L'évolution de la piraterie maritime au terrorisme aérien

Mémoire pour le diplôme d'Université

Analyse des Menaces Criminelles Contemporaines

Session 1999-2000



Par

Serge ROCHE

Expert/ Conseiller aéronautique

Université Panthéon Assas (Paris II)

La piraterie

L'évolution de la piraterie maritime au terrorisme aérien

Mémoire pour le diplôme d'Université

Analyse des Menaces Criminelles Contemporaines

Session 1999-2000

Par

Serge ROCHE

Expert/ Conseiller aéronautique

“ L’Université n’entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les mémoires, ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs “

Mes remerciements vont à tous ceux qui
m'ont soutenu, aidé et encouragé
durant cette année d'étude et toutes
celles qui l'ont précédée.

Préambule

Lexique

Partie I Piraterie maritime

Vingt siècles de piraterie

1 Aujourd'hui :

- 1-1 Le triangle de la terreur
- 1-2 Les pirates High-tech
- 1-3 Les nouvelles cibles de la piraterie.

Partie II Piraterie aérienne

2 La théorie

- 2-1 Piraterie ou terrorisme ?
- 2-2 Détournement ou déroutement ?
- 2-3 Définition et difficultés à définir
 - 2-3-1 Cadre juridique
 - 2-3-2 Le rôle de la DGAC
- 2-4 La sûreté et la prévention dans le transport

3 La réalité et les acteurs internes

Témoignage.... Détournement du 24 décembre 1994....

- 3-1 Les atteintes terroristes contre le transport aérien
 - 3-1-1 Le détournement d'avion ou l'acte de piraterie
 - 3-1-2 Les raisons des détournements
 - 3-1-3 La poursuite de mobiles politiques ou religieux
- 3-2 Les pirates de l'air qui sont-ils ?
 - 3-2-1 Leurs objectifs et mode de fonctionnement
- 3-3 Typologie et modalités des actes de piraterie
- 3-4 Etude de marché d'un acte de terrorisme
 - 3-4-1 Choix du couple cible/victime
 - 3-4-2 Etude de faisabilité
- 3-5 Généralité sur les prises d'otages
 - 3-5-1 Otages et prise d'otage
- 4 **Les autres acteurs Les acteurs externes**
 - 4-1 Le négociateur, la négociation
 - 4-1-1 Techniques valables pour toute sorte d'agresseurs
 - 4-2 Le rôle des médias
 - 4-1-2 Information ou publicité ?
 - 4-3 Comportement des Etats

5 Le futur

- 5-1 La piraterie aérienne ses aspects actuels et futurs
- 5-2 Prévention active et passive

Partie III Conclusions

Partie IV Annexes/ Bibliographie

PREAMBULE

La piraterie constitue un phénomène récurrent dans les relations internationales. Il était pensable que la modernisation de la navigation maritime porterait un coup fatal à ce crime international grave et voilà que ce siècle, et plus particulièrement sa seconde moitié, lui apporte un regain de vigueur.

Je pense bien sûr en tout premier lieu à la piraterie aérienne que provoque le fantastique développement du transport aérien. Très vite, des fanatiques de tout acabit, des terroristes professionnels, sans oublier de dangereux illuminés saisiront ce formidable support politique et médiatique que constitue l'avion pour exercer des pressions sur les Etats et l'opinion internationale. Toutes les conditions du drame orchestré se trouvent en effet réunies : la dangerosité intrinsèque de ce mode de transport, sa rapidité, sa mobilité qui lui confère inmanquablement un caractère international.

Mais la piraterie aérienne, à supposer que l'on accepte ce concept, provoque à son tour un effet d'entraînement à l'égard de la piraterie traditionnelle qui se trouve en quelque sorte revivifiée. Les mers peu sûres du sud-est asiatique deviennent le théâtre d'actes de banditisme et de barbarie qu'attisent les troubles politiques dans la région : le phénomène des "boat-people" ¹ qui sont les victimes innocentes de la piraterie, focalise pendant un temps l'attention de la communauté internationale, entraîne la mobilisation des organisations non gouvernementales, suscite maintes réunions d'experts et de diplomates, mais souligne aussi les lacunes du droit international quand les principaux gouvernements intéressés font preuve de passivité, voire même tolèrent sinon encouragent ces pratiques.

Cette piraterie banale, du quotidien pourrait-on dire, n'exclut pas des actions plus isolées mais beaucoup plus spectaculaires telles la capture d'un paquebot ou le détournement d'un navire de croisière de façon à produire un effet de choc sur l'opinion internationale en faveur de telle ou telle cause. ²

Face à ces multiples pratiques, les réponses du droit international ont toujours été malaisées. Certes le droit des gens, a très tôt condamné sévèrement la piraterie en permettant à tout navire de tout Etat de poursuivre, arrêter et condamner les pirates. Mais pour accepter cette remarquable atteinte au principe de compétence exclusive de l'Etat du pavillon et pour évoquer les débordements, il a fallu donner du concept de piraterie une définition particulièrement restrictive dont atteste encore la convention de Genève de 1958 sur la haute mer. L'idée centrale repose sur l'esprit de lucre des pirates. Par contre, le mobile politique transfigure toute action délictueuse.

¹ Voir définition en annexe

² Libération des peuples opprimés etc....

Mais ce noble distinguo bloque toute évolution ultérieure et surtout exonère nombre de comportements délictueux qui, sous couvert d'une cause politique justifiée ou non, provoquent néanmoins aux personnes et aux biens des dommages irréparables.

De la même manière conçu pour la navigation maritime, le concept de piraterie semble inadapté pour la navigation aérienne dont les conditions techniques et juridiques sont si différentes. Alors que la navigation maritime se déroule principalement dans les espaces de liberté, la navigation aérienne se trouve beaucoup plus tributaire de la souveraineté étatique. De la même manière, nous ne pouvons concevoir une poursuite et une arrestation par quelque aéronef que se soit. Enfin la plupart du temps, les actes illicites à bord d'aéronef se rapprochent beaucoup plus à l'idée de terrorisme international, laquelle, bien que mentionnée par un certain nombre de conventions **internationales**³ ou de législations **internes**⁴, demeure imprécise et sujette à divergence d'appréciation, d'autant plus qu'à côté d'un terrorisme privé, la pratique internationale met en évidence des formes de terrorisme d'Etat, quand ce n'est pas du banditisme pur et simple.

Cet inventaire incomplet des problèmes que suscite la piraterie au vingtième siècle, souligne les obstacles de l'analyse théorique du phénomène.

J'ai donc opté pour une approche unitaire du concept de piraterie, et je souhaite me livrer à une étude synthétique des différentes formes de piraterie, ainsi mises en situation et comparées, sans toutefois que les modalités et caractéristiques particulières de chacune d'elles ne soient occultées ni minimisées.

Sur ces bases, je consacre ma première partie à étudier le concept de piraterie maritime, à mettre en évidence la diversification des formes de piraterie, (avec en annexe l'historique de la piraterie maritime et de la piraterie aérienne). Avec en conséquence l'altération que subit la notion de piraterie en raison du nombre croissant de comportements qu'on lui demande d'englober.

La seconde partie de ce mémoire pratique un même balancement. Je m'attache à montrer comment nous sommes passé de la piraterie maritime à la piraterie aérienne, et aux formes associées que nous voulons bien lui attribuer aujourd'hui.

C'est volontairement que j'ai voulu m'attacher à montrer comment au travers de sa fonction attributive de compétence le droit international, s'efforce de mettre en place un système de répression, avec toutes les difficultés que comporte un tel exercice. Aussi, après avoir recensé et étudié les multiples textes qui punissent l'acte de piraterie - textes qui

³ Conventions de TOKYO, MONTREAL et LA HAYES voir en annexe

⁴ annexe

souvent se chevauchent et parfois même se contredisent, notamment dans le domaine de la piraterie aérienne- j'ai pu relever une certaine "érosion" du principe de répression. Au-delà des explications avancées, n'est ce pas en définitif la trop grande confiance mise par le droit international dans la bonne volonté des Etats à exécuter leurs obligations qui se trouve une nouvelle fois mise en cause? Pour téméraire qu'elle soit, l'idée d'une juridiction pénale internationale ne devrait-elle pas être avancée pour sanctionner certaines infractions intolérables que les Etats répugnent, hésitent ou même craignent de sanctionner ?

En dernière partie figurent toutes les annexes qui me permettent d'étayer mes propos.

LEXIQUE

Les termes les plus couramment employés dans ce mémoire sont définis ci après :

- **Captures illicites**

Elle est définie par l'article 1 de la Convention de La Hayes⁵ : « Comme une infraction pénale (ci-après dénommée « infraction ») toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol :

« 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 est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes ».

- **DGAC**

Direction Générale de l'Aviation Civile, organisme d'Etat chargée du transport aérien, rattachée au Ministère du Transport

- **Piraterie aérienne**⁶

"La piraterie aérienne" est définie très généralement comme un acte de violence ou d'intimidation commis par une ou plusieurs personnes, armées, pour des motivations très variables, à bord d'un aéronef, dans le but de s'assurer, contre la volonté de l'équipage, le contrôle de l'appareil au sol ou en vol.

- **Sûreté aérienne**⁷

Concerne toutes les opérations faites en amont de l'avion pour préserver la sécurité des passagers, des avions et de leur équipage de toute tentative ou tout acte de malveillance pouvant mettre en jeu la sécurité.

- **Sécurité aérienne**⁸

Concerne toutes les opérations visant à l'entretien des avions et au respect des procédures concernant la mise en œuvre d'un vol avec ou sans passager. Cela s'applique aussi à l'application des procédures normales et d'urgences ainsi qu'à la formation des personnels navigants

- **Terrorisme**⁹

C'est une idée répandue le terrorisme ne peut être défini. Cependant, j'emprunterai donc à JL MARRET¹⁰ la définition suivante :

" Substitut de la guérilla, moyen d'expression des faibles, usage alternatif de la diplomatie d'un Etat, il désigne encore ceux qui sont vus

⁵ voir en fin de document

⁶ Définition du Petit Larousse

⁷ Concept aéronautique

⁸ Concept aéronautique

⁹ Les résistants de 39/45 étaient considérés comme des terroristes pour l'occupant allemand, comme par le gouvernement de Vichy

¹⁰ JL MARRET « Techniques du terrorisme » défenses et Défis nouveaux PUF (Mai 2000)

par d'autres comme des résistants. "terroriste" comme "fasciste" peut désigner n'importe qui.

Le mot terrorisme, étymologiquement issu du latin Terror qui signifie terreur et Oris qui signifie effroi, épouvante. , Le Petit Robert fait apparaître la définition suivante :

« Ensemble des actes de violence d'une organisation politique, idéologiquement, religieuse ou crapuleuse, exécutés pour impressionner la population et créer un climat d'insécurité »

- **Le déroutement**

De l'avion est un acte volontaire fait par les pilotes, pour des raisons techniques, ou météorologiques, afin d'amener son avion, ses passagers et son équipage en toute sécurité sur l'aéroport le plus proche afin d'y résoudre son problème.

- **Le détournement**

Est un acte volontaire exécuté sous la contrainte et la menace par un groupe d'individu s'étant rendu maître de l'aéronef par la force, exerçant une menace contre la sécurité, la vie des passagers et de l'équipage.

- **La piraterie**

Ce terme est très souvent utilisé par les médias 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 : "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 en haute mer, contre un autre navire ou aéronef, ou des personnes ou des biens à leur bord ; contre un navire ou aéronef, les personnes ou des biens dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat, 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 , 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**¹¹

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

¹¹ Il est nécessaire avant toute chose de déterminer le moment à partir duquel nous sommes considérés comme passager

différents .Le candidat au voyage sera considéré comme passager (application de la Convention de Varsovie lorsqu'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

- **La sûreté**

L'Annexe 17¹² 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 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 nous nous en tenons à ces définitions officielles du transport aérien il nous est difficile de comprendre pour quelle raison il constitue une cible privilégiée pour les actes d'intervention illicite. Le transport aérien est un symbole, il est l'affirmation de la souveraineté de son État d'immatriculation. Lorsqu'un transporteur aérien est victime d'un acte d'intervention illicite, dans la majorité des cas la cible réelle est son État d'immatriculation.

- **MRM**

Management risk Maritime Société spécialisée dans la prévention, le contrôle des risques maritime

¹² Convention signée en 1981 par 184 états définissant les règles en matière de sûreté aérienne , dont moins de la moitié l'applique réellement

Partie I

Piraterie maritime.....P	11
Vingt siècles de piraterie.....P	12
1 Aujourd’hui :P	14
1-1 Le triangle de la terreurP	14
1-2 Les pirates High-tech.....P	15
1-3 Les nouvelles cibles de la piraterie.P	19

LA PIRATERIE MARITIME

Vingt siècles de piraterie ¹³

La piraterie qui nous parvient au XX^{ème} siècle, qu'elle est-elle?

Est-ce la piraterie popularisée dans de multiples récits, ce mélange d'exotisme, de romance et de violence qui nous parvient au XX^{ème} siècle ? Commence-t-elle sa survie uniquement dans la mémoire des hommes ou est-ce une piraterie renouvelée avec le développement des moyens modernes de transport.

La piraterie ¹⁴ est un crime typique des périodes de chaos mondial. En Méditerranée, la piraterie fait rage après la chute de l'Empire Romain et durant le haut Moyen âge ¹⁵. Et lorsque s'effondrent les royaumes musulmans d'Espagne débute la course des corsaires-moujahidines barbaresques (les premiers sont des Maures chassés d'Espagne), qui vire à la piraterie, à mesure que le jihad maritime s'efface derrière le simple appât du gain. Lorsque s'abolit l'ordre mondial en (1989-1990), le retour des pirates ne tarde donc pas .

Décembre 1992 dans le détroit de Malacca : *le BALTIMAR ZEPHYR* ¹⁶ porte conteneurs néerlandais sous pavillon panaméen, est abordé de nuit par des pirates qui abattent le capitaine, un Britannique, et son second, Philippin, volent 2800 \$ et s'enfuient dans un hors bord. Le même mois , le *FAR-TRADER* est pris d'assaut au large de l'Indonésie, la cargaison de 25 millions de francs est pillée.

Depuis, la piraterie s'aggrave chaque année ; en Avril 1998, par exemple, le *PETRO-RANGER*, un tanker de 11000 t valant plus de 10 millions de francs, disparaît en mer de Chine du Sud- sans avoir lancé le moindre signal d'alarme. Armateurs et organismes internationaux spécialisés dans la sécurité de la navigation marchande, tous font le même bilan : la situation se dégrade.

Dans la décennie 80, on ne signale en effet que 200 disparitions de navire marchand sur les mers du globe; la plupart sont des escroqueries à l'assurance; fort peu relèvent de la piraterie. Or depuis 1990 les cas de piraterie se multiplient. Rien que pour les cargos européens : 3 en 1989, 35 en 1990, 130 en 1991; par la suite, il y a doublement des cas entre 1993 et 1996, et enfin 224 agressions réussies en 1996, 229 en 1997 ayant fait 51 morts, le double de l'année précédente.

¹³ Se rapporter annexe maritime Page

¹⁴ *Dictionnaire technique et critique des nouvelles menaces* sous la direction de X.RAUFER ed. PUF Juin 2000

¹⁵ Voir annexe historique

¹⁶ Porte conteneur néerlandais arraisonné fin décembre 1992

Mais le nombre réel d'actes de piraterie dépasse largement celui des déclarations. Ainsi en 1993, il y a eu 143 cas de piraterie prouvés au large des Philippines, qui font une trentaine de victimes, aucun n'est transmis au Regional Piracy Center de Kuala Lumpur¹⁷. Cela s'explique : les frais fixes quotidiens d'un cargo dépassent les 150.000F. Pour son propriétaire, l'immobiliser le temps d'une enquête n'est admissible que dans le cas grave de mort d'homme.¹⁸

¹⁷ Fondé à cette fin en Octobre 1992

¹⁸ Année 1998 103 actes recensés, 103 actes recensés de janvier à septembre 1999 voir figure page 12

1 -AUJOURD'HUI

1- 1 Le "Triangle de la Terreur" Hong Kong- Luzon (Philippines) - Île de Hainan (Chine).

La moitié des actes de piraterie survient en mer de Chine méridionale, près du Déroit de Malacca. Assurant un intense trafic entre le Japon et la Corée, d'un côté, le Moyen-Orient et l'Europe, de l'autre, cette voie d'eau est empruntée chaque jour par 200 à 500 cargos, porte-conteneurs, tankers ou paquebots.



Figure 1 : Nombres d'actes de piraterie en 1998 et 1999

Le détroit longe l'archipel indonésien - 7000 îles - et débouche sur les Philippines - 13 000 îles et îlots. Une région d'ethnie malaise où existe une solide tradition de piraterie. En sommeil depuis l'époque coloniale, la reprise reprend à la fin de l'année 1970, quand des pêcheurs thaïlandais, mais surtout philippins, malaysiens et indonésiens se lancent dans l'agression des Boat-people vietnamiens, les volant et les massacrant.

1-2 Les pirates "HIGH-TECH" préfèrent les mers chaudes titrait un quotidien fin 1999. ¹⁹

"**Pirates**, l'appellation risque d'éveiller des souvenirs vaguement attendris lectures de jeunesse de R-L- Stevenson et de Walter Scott ou acrobaties cinéphiliques du bondissant Douglas Fairbanks. Mais les pirates actuels ne sont pas plus romantiques que ces nouveaux bandits de grand chemin qui dépouillent les touristes sur les aires d'autoroute ou qui attaquent les diligences blindées au lance-roquettes. comme eux, les flibustiers modernes ont simplement renouvelé une vieille forme de criminalité avec les dernières ressources de la technologie. Equipés de vedettes rapides qui frôlent les 40 nœuds, brouillant les radars et les fréquences, armés de kalachnikovs ou de M1 6, ils volent, pillent, assassinent en profitant des faiblesses du droit maritime et de la corruption des autorités dans les régions les plus chaotiques du globe. Principale zone à risques : la mer de chine méridionale.

Avec le triangle HLH (Hong Kong Luçon Hainan), où se volatilisent les cargos, le détroit de Malacca, point de passage le plus encombré et le plus dangereux du monde : le dixième du commerce maritime mondial y transite entre la Malaisie, Singapour, l'archipel Indonésien pour déboucher sur les 13 000 îles des Philippines. La piraterie sévit aussi en Amérique du Sud, au large du Brésil ; et, au large de l'Afrique, dans le golfe de Guinée ou le golfe d'Aden... Parfois, il s'agit de la survivance d'une tradition de banditisme local et ce sont les pêcheurs qui en font les frais. Ainsi, fin octobre 1999, au large de Conakry, une vingtaine de pêcheurs guinéens embarqués sur quatre pirogues ont été victimes de bandits armés et encagoulés qui ont emporté les moteurs des barques, les vivres et le matériel de pêche. A l'autre bout du monde, à Zamboanga, à la pointe sud des Philippines, les pêcheurs sont fréquemment rançonnés. On connaît même les tarifs : 20 000 pesos (4 000 F) pour la cargaison de poisson 30 000 pesos pour récupérer l'équipage, 100 000 pesos pour le chalutier.

Parfois, ce sont les pêcheurs eux-mêmes qui s'attaquent aux bateaux de plaisance. Ils volent l'argent du bord, quelques babioles et retournent s'abriter dans leur village. Plus fort encore : douaniers le jour, pirates la nuit. Une spécialité indonésienne. Quant aux chinois, c'est carrément leur marine de guerre qui arraisonne les navires au large : « Des vedettes chargées d'hommes en uniforme les forcent à pénétrer dans les eaux territoriales chinoises et, après les avoir accusés de se livrer à la contrebande, les taxent d'importantes sommes d'argent avant de les laisser repartir », accuse le Foreign Office. Tous ces abordages ne se passent pas en douceur. Qu'on se souvienne des années 70, avec ces milliers de boat-people vietnamiens volés et massacrés par des pirates philippins, malais ou indonésiens, certains ont tiré les leçons de cet épisode, et ont prospéré. Ils n'hésitent pas à s'attaquer aux gros bâtiments. En mer de Java, cinq hommes masqués ont pris d'assaut le Baltimore Zephyr un cargo danois sous pavillon des Bahamas. Après

¹⁹ La réalité aujourd'hui, mais que peu de médias ne relayent, il y a peu de reportages sur ce problème.

avoir dévalisé les neuf membres d'équipage, ils ont abattu le capitaine pour obliger son second à ouvrir le coffre-fort. Il est relativement facile d'attaquer un cargo chargé à ras bord, il est lent et ne comporte qu'une poignée d'hommes sans armes. A condition toutefois d'être bien renseigné : les pirates qui s'en sont malencontreusement pris à des bateaux espions soviétiques y ont laissé leur peau. Il faut donc un peu d'organisation. Avec beaucoup de planification, au lieu de se contenter du coffre et des portefeuilles de l'équipage, on vole la cargaison et le bateau avec.

L'histoire la plus édifiante est celle du Pedro Ranger ce tanker naviguant sous pavillon malaisien, avec un capitaine australien et 21 hommes d'équipage indonésiens.

Il transportait 11000 tonnes de gazole de Singapour au Vietnam, en avril 1998, quand il se volatilisa au sud de la mer de Chine. La compagnie propriétaire offrit une prime de 50 000 dollars pour toute information le concernant. Au bout de douze jours, il fut finalement retrouvé par un navire de guerre chinois à Haikou, où les pirates déchargeaient tranquillement la cargaison.

L'équipage ligoté et séquestré dans le mess fut libéré et le capitaine Ken Blyth a raconté son aventure. La porte de sa cabine ayant été défoncée en pleine nuit, il s'est retrouvé nez à nez avec plusieurs pirates, armés de kalachnikovs et de machettes...Selon Ken Blyth, les flibustiers, venus à bord de vedettes rapides, étaient organisés en commando en liaison par portable avec leurs informateurs du port de Singapour et leurs commanditaires de Hong Kong. Les 12 pirates ont été finalement expulsés par les autorités chinoises vers leur pays d'origine, l'Indonésie... où ils ont été libérés.

Mais, devant le tollé provoqué dans le monde maritime par cette affaire, les autorités indonésiennes, pour ne pas être accusées de connivence avec les pirates, ont arrêté le chef du gang des détrouseurs des mers, Chew Cheng Kiat, dans son quartier général, le Pu Ian Mas, un cargo volé qui ne quittait pas les eaux internationales. Reconnu coupable d'une vingtaine d'assauts, dont celui du Pedro Ranger, Chew a été condamné à six ans de prison. L'équipage du Pedro Ranger a bénéficié d'une chance relative.

Souvent, les bandits se contentent de liquider l'équipage. Un cargo, volé à une compagnie de Hong Kong et enregistré à Singapour sous pavillon de l' Honduras, qui errait depuis un an et demi sous de fausses identités, a échoué dans un cimetière de bateaux chinois : les 10 cadavres de l'équipage étaient enfermés dans la chambre froide.

Le Tenyu, un cargo japonais chargé d'aluminium, attaqué l'année dernière, en 1999, dans le détroit de Malacca, a été retrouvé sous un autre nom dans un port chinois : les 15 membres de l'équipage avaient été jetés par-dessus bord. La vieille légende du Vaisseau fantôme retrouve ici une réalité tragique.

Tout est possible. Exemple : le Jupiter 8, un cargo disparu sans laisser de trace entre l'Indonésie et la Corée du Nord. Après avoir été inscrit sous trois identités différentes auprès du Consul du Panama à Singapour il a été immobilisé à Shanghai, avec un équipage qui n'avait jamais pris la mer y compris le capitaine qui avait acheté sa licence à Bangkok pour 250 bahts thaïlandais (environ 50 F).

Toutes ces histoires montrent qu'il existe une véritable mafia des mers chaudes, avec ses réseaux d'indics sur les quais de Manille ou de Djakarta, ses armateurs et intermédiaires véreux, son système de blanchiment des « dollars de la mer ». Mais rien ne pourrait se faire sans la complicité d'autorités qui ferment les yeux sur le déchargement d'une cargaison frauduleuse et sur le maquillage du bateau volé. Repeint, réimmatriculé à Bangkok ou à Singapour enregistré sous pavillon de l'Honduras ou du Panama, pourvu de faux papiers et d'un équipage philippin ou birman, il pourra être revendu à un armateur peu scrupuleux, affrété à bas prix par un chargeur crédule, être utilisé comme repaire inexpugnable par les pirates, être cédé à la ferraille ou entamer une seconde carrière dans la contrebande d'armes, l'immigration clandestine ou le trafic de drogue. S'il est pris, il sera saisi (mais il n'appartient à personne) une amende menacera en vain un armateur tout aussi fantôme que son bateau.

L'attaque de navires dans les eaux territoriales d'un pays est un simple hold-up. Elle est réprimée par une police locale pas toujours très résolue, sur plainte de l'Etat du pavillon sous lequel navigue le bateau. C'est-à-dire avec la pratique des pavillons de complaisance - Panama, le Libéria, Chypre ou les Bahamas. Des pays qui sont peu aptes à diligenter une enquête ou à faire pression sur les autorités chinoises ou indonésiennes. Et qui s'en moquent. Le crime de piraterie n'existe qu'en haute mer. Par contre, dans les eaux internationales, n'importe quel navire de guerre peut intercepter des pirates et les traduire devant sa juridiction nationale. Les derniers exemples sont affligeants. Ainsi, l'Irak accuse la marine koweïtienne de piraterie sur les cargos qui tentent de contourner l'embargo. De quoi regretter le temps où l'ordre régnait sur des eaux patrouillées en permanence par les marines américaines et soviétiques.

Dernière difficulté dans la lutte contre la piraterie : *l'omerta des milieux maritimes*. Selon le Bureau maritime international (BMI), organe de surveillance de la Chambre de commerce internationale basé à Londres, avec une antenne à Kula Lumpur (capitale de la Malaisie), seulement un cas de piraterie sur huit est rapporté aux autorités. Explication : quand il n'y a pas mort d'hommes, armateurs et assureurs préfèrent se taire. Les armateurs, parce qu'ils ne veulent pas qu'on puisse penser que les marchandises qui leur sont confiées risquent d'être volées avant d'arriver à bon port. Ensuite, parce qu'une enquête policière immobilise le bâtiment piraté pendant des jours.

Le coût de l'immobilisation entre 100 000 et 200 000F la journée - est plus élevé que les pertes dues aux pirates, pour un résultat assez illusoire. Les assureurs, parce qu'ils se méfient de leurs propres clients :

piraterie ou escroquerie, on a vu des équipages disparaître avec leur cargaison et leur bateau. Autant faire appel à des détectives privés comme Kroll, Bishop International ou Maritim Risk Management ²⁰, cabinets constitués par d'anciens et efficaces officiers des services de renseignements britanniques. Contre la piraterie ou l'escroquerie aux assurances les barbouzes prospèrent, mais que se passe-t-il une fois que le bateau ou la cargaison sont retrouvés? Récupération de force ?

Christopher Rome dirigeant du syndicat d'assurance maritime des Lloyds'S, confirme la dépenalisation : *« La piraterie, on peut vivre avec, il suffit d'augmenter les primes. En fait, lutter contre la piraterie reviendrait à remettre en cause le manque de fiabilité des documents maritimes, l'utilisation permanente des pavillons de complaisance, la multiplication des ports francs, le transbordement automatique des conteneurs, le secret bancaire et les pratiques frauduleuses des sociétés maritimes les plus honorables »*

La dernière en date du 13 Juillet 2000 concerne un pétrolier français, pris d'assaut par des pirates malaysiens lors d'une avarie du navire, cet "événement" à eu lieu au large des Philippines. JOLO et les îles alentours, pratiquent la piraterie dans les mers voisines depuis des siècles, les kidnappeurs des touristes, en passe d'être libéré grâce à la très grande générosité du Colonel KHADAFI (qui aurait payé une rançon de 27 millions de \$ pour l'ensemble des otages) sont sans doutes « d'honnêtes » pères de familles la journée et pirates la nuit

Au cours des siècles la piraterie dite maritime a connu les pirates proprement dit , puis les pirates d'Etat , par les lettres de cachets et aux ordres d'un souverain, et enfin la piraterie dite religieuse, exécutée au nom d'une religion, lors des grands conflits religieux entre Chrétiens et Musulmans par exemple.

Nous retrouvons les mêmes schémas pour la piraterie aérienne. C'est ce que je vais m'attacher à démontrer.

²⁰ Organisation indépendante constitué d'anciens officiers de marine et services « spéciaux », au service des assurances , lutte contre la piraterie maritime, escroquerie aux assurances, vol etc. ...

1- 3 Les nouvelles cibles de la piraterie.

Les actes délictueux à l'égard du navire qui se prolongent au XX^{ème} siècle, les agressions envers l'aéronef qu'il est juridiquement possible de définir comme étant un engin tirant son support de la réaction de l'air, tel que le ballon ou l'avion selon la FAA (Fédéral Aviation Act) de 1966. L'aéronef est l'espèce dont l'avion n'est qu'un genre.²¹

Mais les transports maritimes et aériens ne sont pas nécessairement les seuls domaines dans lesquels la piraterie s'est insidieusement infiltrée conduisant les Etats à intégrer le risque dans leurs actions, leur diplomatie. L'éventualité d'une action illégale peut également frapper les transports routiers où des pirates de la route prennent en chasse un véhicule automobile, le contraignant à stopper afin de dépouiller ses occupants de leur argent, bijoux ou leurs valeurs.

Les transports ferroviaires sont aussi touchés : 6 Molluquois²² attaquent le 2/12/74 un train près de Beilen²³ prenant 56 personnes en otages pendant 10 jours, le 11/6/76, 50 otages seront détenus pendant 19 jours toujours par des Molluquois, fin avril 89 un groupe de touriste français, parti de Lausanne, endormi par un gaz anesthésiant, dans le train qui les conduisait à Venise, est détroussé.

La délinquance au XX^{ème} siècle se distingue du fait que la piraterie maritime est supplantée par les agressions en vol et au sol dont sont victimes les aéronefs, de plus, alors que les pirates peuvent attaquer un navire à partir de l'intérieur de ce même navire ou à partir d'un autre bateau, alors que les pirates de la route procèdent à l'arraisonnement du véhicule, les pirates de l'air surgissent **toujours** de l'intérieur de l'appareil ayant embarqué le plus souvent comme passagers.

Tout comme dans le maritime, le ferroviaire, et le routier il y a eu des cas de piraterie aérienne avec un but de rapine, de brigandage et de pillage. (Pérou en 1930 et Bolivie en 1999. L'avion est détourné de sa destination finale, les passagers détroussés et le fret volé.

Les avions, peut-être par la charge symbolique qu'ils représentent encore, sont des cibles privilégiées pour le terrorisme international.

La médiatisation²⁴ a accru la prise de conscience sur ce sujet. Le problème de la médiatisation est un problème très complexe et très délicat, parce que la médiatisation de l'acte de piraterie et/ou de terrorisme, participant à sa connaissance extérieure, entraîne de ce fait sa

²¹ Définition donnée par la FAA, organisme de la réglementation et certification aux USA, fait autorité dans le monde aérien.

²² Habitants de l'ancienne colonie des PAYS BAS, qui revendiquent un statut et une reconnaissance au sein même des PAYS BAS

²³ Au centre des PAYS BAS

²⁴ Voir chapitre « le rôle de médias chapitre 4-2

radicalisation progressive, fournissant à ses auteurs une tribune médiatique.

Au regard de la sécurité, y a t il une spécificité du transport aérien ?

Sans aucun doute.

Exerçant son activité partout dans le monde, une compagnie aérienne doit faire face à de lourds problèmes de **sécurité** ou plus exactement de **sûreté**²⁵. Contrairement aux transporteurs terrestres, les personnels des compagnies aériennes et leurs clients ne devraient pas être directement dépendants du niveau de sécurité intérieure des pays desservis.

Les compagnies aériennes exploitent en effet leurs avions dans des installations aéroportuaires excentrées des centres urbains, considérées comme des installations stratégiques pour les pays et généralement soit disant mieux protégés.

Mais les difficultés qu'il y a à résoudre en matière de sûreté dans une exploitation d'une compagnie aérienne, tiennent essentiellement à trois facteurs : la dimension de l'exploitation et de la notoriété internationale, l'émergence, ici ou là, de déséquilibres politiques, et bien sûr, l'existence de problèmes économiques.

La notoriété (est liée à celle de l'activité), fait que tous les actes hostiles à l'égard de la compagnie aérienne, c'est assurer à ces actes, à ces idées, à sa personne, une résonance de forte amplitude.

L'existence de déséquilibres politiques entre régimes démocratiques et totalitaires, terres d'asiles et terres d'expulsion, terres de tolérance et terres d'intransigeance, est la source de flux migratoires de réfugiés qui demanderont à être transportés et, dans certains cas, tenteront des détournements, source également de terrorisme utilisant, éventuellement telle compagnie pour menacer ce pays . (Air France par exemple pour menacer la France) .

En fin l'existence de déséquilibres économiques entre les différents pays du monde engendre des migrations, donc des expulsions, avec des risques d'incidents, de représailles, des trafics et pillages, en tous genres qui peuvent toucher indirectement ou directement les biens de l'entreprise, et, à son insu compromettre sa sécurité.

Bien évidemment, le niveau de la Sécurité Intérieure d'un pays (la France), affecte le fonctionnement des bases principales d'une Compagnie aérienne. Nous ne sommes pas neutres devant les risques encourus quotidiennement par la société (française), usage de la drogue, vandalisme, criminalité financière ou encore insécurité informatique.

²⁵ voir lexique page 7

Partie II Piraterie aérienne

2 La théorie	P 22
2-1 Piraterie ou terrorisme ?	P 22
2-2 Détournement ou déroutement ?.....	P 22
2-3 Définition et difficultés à définir. Le flou juridique.....	P 23
2-3-1 Cadre juridique aéronautique.....	P 26
2-3-2 Le rôle de la DGAC.....	P 28
2-4 La sûreté et la prévention dans le transport.....	P 33
3 La réalité interne et les acteurs internes	P 35
Témoignage.... Détournement du 24 décembre 1994....	
3-1 Les atteintes terroristes contre le transport aérien	P 51
3-1-1 Le détournement d'avion ou l'acte de piraterie aérien... ..	P 51
3-1-2 Les raisons d'un détournement.....	P 52
3-1-3 La poursuite des mobiles politiques ou religieux.....	P 54
3-2 Les pirates de l'air qui sont-ils ?	P 57
3-2-1 Leurs objectifs et mode de fonctionnement	P 57
3-2-2 Méthodologie et tactique	P 60
3-3 Typologie et modalité des actes de piraterie	P 61
3-4 Etude de marché d'un acte de piraterie aérienne	P 65
3-4-1 Choix du couple cible/victime	P65
3-4-2 Etude de faisabilité et élaboration du produit	P 66
3-5 Généralités sur les prises d'otages	P 69
3-5-1 Otages et prises d'otages.....	P 70
4 La réalité externe : les acteurs externes	P 72
4-1 Le négociateur, la négociation	P 72
4-1-1 Techniques valables pour toutes sortes d'agresseurs	P72
4-2 Le rôle des médias	P 80
4-1-2 Information ou pub licité ?	P 80
4-3 Comportement des Etats	P 83
5 Le futur	P 84
5-1 La piraterie aérienne ses aspects actuels et futurs.....	P 84
5-2 Prévention active et passive.....	P 87

2- LA THEORIE

Mais avant de faire l'état des lieux, il me semble nécessaire de définir le terme de piraterie aérienne, d'expliquer le lien entre le terrorisme et la piraterie, car bien souvent nous entendons parler de piraterie aérienne, de terrorisme aérien, de hijacking, et de sky-jacking.²⁶

2- 1 Piraterie aérienne ou terrorisme aérien ?

"La piraterie aérienne" est définie très généralement comme un acte de violence ou d'intimidation commis par une ou plusieurs personnes, armées, pour des motivations très variables, à bord d'un aéronef, dans le but de s'assurer, contre la volonté de l'équipage, le contrôle de l'appareil au sol ou en vol. On peut donner la même définition pour le terrorisme aérien, seules les motivations peuvent apporter une nuance et une différence aux deux termes. En effet on peut accepter le terme de piraterie aérienne pour tous les actes visant à obtenir une rançon contre la libération d'otages, ou le détournement d'un avion afin de piller son contenu (fret ou /et passagers), et le terme de terrorisme aérien pour tout acte politique visant une compagnie, ou à travers sa compagnie un Etat. Pour la première définition on peut y voir une sorte de "métier" de pirate, pour l'autre une pratique de combat politique. Donc des motivations différentes.

2- 2 Détournement ou déroutement ?

Le déroutement de l'avion est un acte volontaire fait par les pilotes, pour des raisons techniques, ou météorologiques, afin d'amener son avion, ses passagers et son équipage en toute sécurité sur l'aéroport le plus proche afin d'y résoudre son problème.

Le détournement est un acte volontaire exécuté sous la contrainte et la menace par un groupe d'individu s'étant rendu maître de l'aéronef par la force, exerçant une menace contre la sécurité, la vie des passagers et de l'équipage.

Néanmoins avec plus de 900 détournements en plus de 60 ans (1930 à nos jours) et de multiples attentats à l'encontre des aéronefs (le chiffre réel est insaisissable car dans les attentats il faut comptabiliser les vols d'instruments de bord, du matériel embarqué, du sabotage et tout ce que les compagnies ne veulent pas avouer [chantage notamment] pour ne pas ternir leur image de marque.... Jusqu'à l'attentat en plein vol comme ceux commis en 1974 contre la PAN AM, ou UTA, AIR INDIA²⁷ soit par des groupes terroristes ou des mouvements para militaires et si ce n'est par l'armée elle-même.

²⁶ Termes les plus utilisés en matière de détournement d'avion, ce qui dénote une certaine difficulté à définir vraiment l'acte de piraterie aérienne

²⁷ UTA 172 victimes, PA 103 Lockerbee (voir récit complet de l'attentat), Air India 300 victimes

2- 3 Définitions et difficulté de définir, le flou juridique,

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 furent 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. En matière de terrorisme, il semble bien que l'obstacle soit, depuis un certain temps, ce même problème de définition. Il y eut pourtant 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 État, 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 est considéré comme un combattant de la liberté par un autre tout en étant, pour un Etat tiers, un criminel de droit commun...

Pour les victimes d'une intervention illicite et leurs ayants droit cela ne fait aucune différence si l'engin explosif qui désintégra l'avion quelques minutes après le décollage 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 nous faut éviter les appréciations subjectives, rester très prudent et définir ce qui peut l'être avec des termes compréhensibles et admis de 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 » à choisir pour s'exprimer les transports en commun, et plus spécifiquement le transport aérien international, ainsi que les avantages qu'ils y trouvent. Le Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite de l'OACI²⁸ dénombre certains de ces actes sans toutefois prendre le risque de 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 : « Puisque, 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

²⁸ Organisation Internationale de l'Aviation Civile siégeant MONTREAL (Canada)

est sur le point d'accomplir un tel acte (...) ». Il est à noter qu'il est possible d'exercer le contrôle d'un aéronef en vol sans manipuler directement les commandes de vol.

Plus spécifiquement si les détournements d'avion répondent à certains éléments constitutifs de la piraterie, l'exégèse de l'article 15 de la convention de la haute mer révèle une certaine parenté avec la piraterie maritime, permettant l'applicabilité des critères traditionnels au domaine aérien, se greffent néanmoins des éléments caractéristiques du seul détournement d'avion qui font de lui une catégorie bien particulière : celle du terrorisme.

Forme particulière de piraterie, le détournement d'aéronef est limité dans le temps et dans l'espace. Contrairement aux voiliers du XVII^e siècle, un avion a une autonomie et un nombre de points d'arrivée limités : il ne peut disparaître aux yeux de tout le monde et le moment de quitter l'appareil est en principe un moment critique pour les auteurs du détournement. De plus, la grande majorité des détournements d'aéronefs est effectuée dans un but politique ; or on ne peut, du point de vue du tacitement pénitentiaire, assimiler le délinquant politique à un délinquant de droit commun. Avant la loi du 15 juillet 1970, le détournement d'aéronef n'était pas punissable en droit français : à la rigueur, l'article 307 du Code pénal, ayant trait aux mesures verbales faites avec ordre sous conditions, était applicable ; mais la sanction prévue, une peine d'emprisonnement de six mois à deux ans et une amende de 500 à 1 800 francs, ne semblait pas appropriée au détournement d'aéronef. Un jugement du tribunal de grande instance de Corbeil avait, le 12 mars 1969, condamné les auteurs d'un détournement d'aéronef sous le chef de violences et voies de fait avec préméditation et de détention illégale d'armes. Mais la peine ne s'était élevée, à défaut de texte spécial, qu'à quelques mois de prison, bien que le tribunal ait reconnu que « ... cette action comportait de grands dangers, qu'elle fut de nature à compromettre et avait compromis la sécurité de l'aéronef, de personnes à bord et de la navigation aérienne... »

Devant cette carence législative et devant l'augmentation considérable des détournements fut votée, le 15 juillet 1970, une loi qui insérait dans le Code pénal un article 462 spécifiant ce type d'infraction. Étendues ensuite à d'autres cas, des dispositions se retrouvent dans l'article 224-6 du nouveau Code pénal, lequel punit « le fait de s'emparer ou de prendre le contrôle par violence ou menace de violence d'un aéronef, d'un navire ou de tout autre moyen de transport à bord desquels des personnes ont pris place [...] de vingt ans de réclusion criminelle ». Cette infraction est punie de la réclusion criminelle à perpétuité « lorsqu'elle est accompagnée de tortures ou d'actes de barbarie, ou s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes ».

La loi de 1970 exigeait que l'avion fût en vol, ce qui souleva des difficultés d'interprétation, nombre de détournements ayant en effet lieu alors que l'aéronef est encore sur la piste d'envol ; la loi ne s'appliquait-elle pas alors, sous prétexte que l'avion n'était pas à proprement parler en

vol . Pour pallier cette insuffisance, la loi du 5 juillet 1972 précisait qu'« un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord. » Le nouveau Code pénal de 1992 ne mentionne plus le vol comme élément constitutif de l'infraction. Les tribunaux français sont compétents pour connaître du délit dans tous les cas s'il a été commis à bord d'aéronefs français ; si le délit a été commis à bord d'un aéronef étranger, la loi française demeure cependant compétente lorsque l'auteur de l'infraction est français, lorsque la victime est française (donc dès qu'il y a un Français à bord), lorsque l'avion a atterri en France.

Mais un détournement d'aéronef est susceptible de susciter de nombreux conflits de compétence internationale, d'origine tant juridique que politique. Aussi les conventions internationales se sont-elles multipliées. La première est celle de Tokyo (14 septembre 1963), ralliée par la France le 11 juillet 1969 et rendue applicable en France le 19 février 1971. On y retrouve les mêmes termes que dans la loi française, mais la formule « les États contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime » (art. 11) est dénuée de portée. Aussi deux nouvelles conventions ont-elles été signées, qui contiennent des clauses pénales, le 16 décembre 1970 à La Hayes, et surtout, à quelques jours d'intervalle, à Montréal où cinquante États, dont la France, furent signataires.

Enfin, la convention d'extradition réciproque, signée le 8 avril 1971 entre la France et les États-Unis, a une incidence sur notre sujet puisque parmi les causes classiques d'extradition (abus de confiance, escroquerie, vols, recels, enlèvement de mineurs, infraction à la législation concernant les stupéfiants, banqueroute) est prévue la révolte à bord d'un aéronef contre l'autorité du commandant de bord et le fait de s'emparer ou d'exercer le contrôle d'un aéronef par violence ou menace de violence.

Dans une perspective communicationnelle, le noyau central du détournement devrait être formé par la négociation bilatérale, puisque c'est là que la rationalité s'exerce et que la violence devient échange ou palliatif, or, le dénouement des événements ne correspond pas à une logique du marchandage dans lequel les intéressés, appliquant les mêmes règles du jeu, trouvent une solution de compromis.

2-3-1 Cadre juridique aéronautique

La Convention de TOKYO

Née en 1963, mais appliquée à partir de 1969 intitulée :
« *Convention relative aux infractions et à certains actes illicites survenant à bord des aéronefs* ».

Cette convention s'applique d'une manière très large à des actes qui peuvent compromettre la sécurité de l'avion, des personnes, des biens embarqués, du bon ordre et de la discipline à bord.

La Convention de LA HAYE

Née en 1970 entrée en vigueur en 1971, intitulée :
« Convention pour la répression et la capture illicite d'aéronefs »

Cette convention renforce les dispositions peu contraignantes de celles de Tokyo en ce qui concerne les sanctions appliquées à l'auteur du délit.

La Convention de MONTREAL

Née en 1971, entrée en vigueur en 1973, intitulée :
« Convention pour les représailles des actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile »

Cette convention est formulée de manière similaire à la précédente, puisque complémentaire, elle traite en sus du maniement des explosifs.

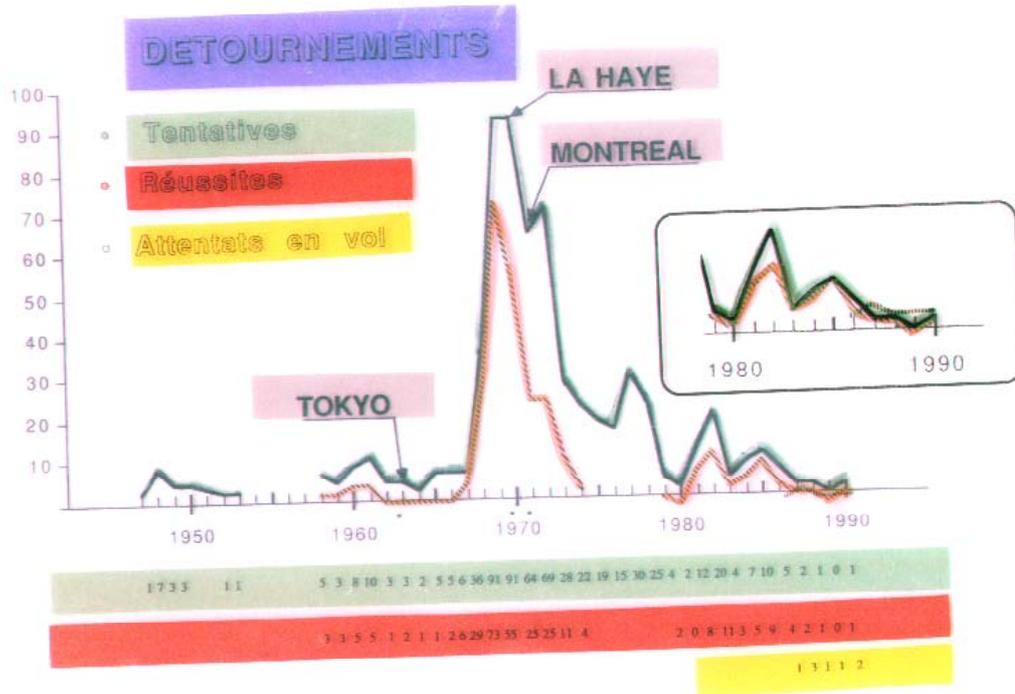
La Convention EUROPEENNE

Née en 1977 et traitant de tous les actes de terrorisme y compris ceux aériens.

Elle se limite aux états membres de la CEE et vise à renforcer leur confiance réciproque, eu égard à la qualité des règles de compétence et de conduite civilisée qu'elle impose à tous.

L'OACI au niveau mondial, dont le siège est à Montréal (Canada), est chargée de promulguer et faire appliquer les conventions signées et approuvées par l'assemblée générale, (actuellement 184 pays).

L'influence des conventions sur les actes de terrorisme. Il est indéniable que chaque convention signée et appliquée, a dans le temps eu une influence positive sur les actes que ces conventions cherchaient à éliminer, tout du moins à infléchir la courbe.



Ce tableau montre les résultats de l'application de >Conventions sur les actes de pirateries aérienne ,

En Jaune le nombre d'attentats en vol,
En vert les tentatives de détournements, en rouge le nombre de réussite.

L'application des conventions de Tokyo, puis celle de Montreal et de La HAYE , ont fait singulièrement baisser le nombre de détournement, mais paradoxalement ont fait augmenter le nombre d'attentats en vol entre 1980 et 1990

2-3-2 En France, le rôle de la DGAC²⁹

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) est l'une des grandes directions techniques du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Ses missions consistent soit à assurer directement l'intervention de l'Etat dans le secteur de l'aéronautique civile, soit à garantir la cohérence d'ensemble de l'action des services de l'Etat dans les domaines très variés que ce secteur recouvre : transport aérien, construction aéronautique, navigation aérienne, sécurité technique, sûreté , développement et insertion des plates-formes aéroportuaires, etc..

La diversité des actions de la DGAC est évidente à la lecture du texte officiel qui définit les missions de la DGAC (article 13 du décret n° 85-659 modifié du 2 juillet 1985 fixant l'organisation de l'administration centrale du ministère de l'urbanisme, du logement et des transports) :

La Direction Générale de l'Aviation Civile DGAC :

- 1 *Assure la sécurité et la régularité de la navigation aérienne;*
- 2 *Elabore les programmes de recherche, d'étude et de construction relatifs aux aéronefs civils et aux systèmes de navigation aérienne et en suit l'exécution;*
- 3 *Est responsable de la création, de l'aménagement et de l'entretien de l'infrastructure aéronautique et administre le domaine aéronautique en fonction des besoins civils et militaires;*
- 4 *Contrôle la gestion et le fonctionnement des équipements économiques et commerciaux des aéroports;*
- 5 *Elabore les programmes de développement de l'aviation civile, contrôle et coordonne du point de vue administratif, économique et commercial l'exploitation et l'équipement des activités aéronautiques;*
- 6 *Est chargée de l'ensemble des questions relatives à la formation aéronautique, de l'établissement et de l'application de la réglementation relative à la construction, à l'entretien et à l'exploitation des aéronefs civils;*
- 7 *Définit et met en oeuvre la politique sociale dans le domaine de l'aviation civile;*
- 8 *Prépare et conduit les actions internationales dans les domaines ci-dessus;*
- 9 *Assure la gestion des moyens en matériels et en personnel des services centraux et extérieurs qui lui sont propres, à l'exception de ceux gérés par la direction du personnel et des services.*
- 10 *Assure la gestion des personnels relevant des statuts communs à la direction générale de l'aviation civile et à l'établissement public Météo France.*

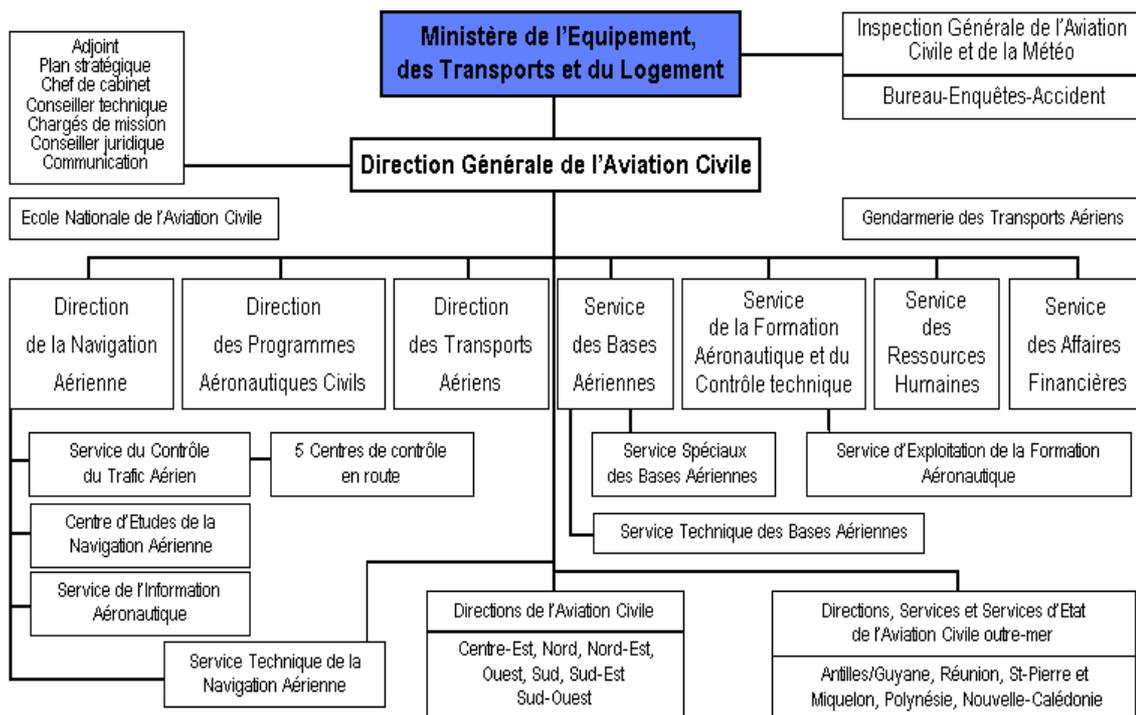
Elle comprend :

²⁹ Direction Générale de l'Aviation Civile

- *La direction de la navigation aérienne;*
- *La direction des programmes aéronautiques civils;*
- *La direction des transports aériens ;*
- *Le service des bases aériennes;*
- *Le service de la formation aéronautique et du contrôle*
- *Le service des ressources humaines ;*
- *Le service des affaires financières .*

Pour accomplir ces missions, sur l'ensemble du territoire national (métropole, départements, territoires et collectivités territoriales d'outre-mer) mais aussi dans les zones d'espace aérien que la communauté internationale a confiées à la France; la DGAC a progressivement mis en place une organisation proche du terrain (cf. pages " organigramme " et " implantation géographique "). Elle a pu aussi, grâce à des modes de financement (taxes spécifiques au transport aérien, redevances pour prestations de service rendues aux usagers, notamment) directement liés à l'évolution quantitative et qualitative de l'aéronautique civile, et particulièrement du transport aérien, disposer des moyens humains et techniques indispensables pour faire face à l'expansion très rapide du transport aérien des quinze dernières années

30 ORGANIGRAMME



Organigramme

³⁰ Définition et mission de la DGAC , site Internet DGAC.fr

« SURETE³¹ »

Définition et mission selon la réglementation

Les mesures préventives prises par les pouvoirs publics dans les aéroports afin d'assurer la sûreté des vols reposent sur différents contrôles effectués sur les passagers, leurs bagages (de cabine comme ceux destinés à être embarqués dans les soutes), le fret, les aéronefs, les accès aux zones sensibles sur les aéroports, les personnes autorisées à circuler dans ces zones.

Différents textes législatifs et réglementaires sont venus au fil du temps apporter aux administrations les habilitations nécessaires pour autoriser et organiser les contrôles nécessaires.

Les administrations (services de la police aux frontières, des douanes et de la gendarmerie) interviennent soit comme opérateurs directs (par le biais de leurs effectifs) pour l'exécution des contrôles, soit, et c'est la tendance qui se généralise, comme superviseurs de personnels privés mis en place dans les aéroports par les gestionnaires et quelques fois par les compagnies aériennes.

Confortée par des directives claires de son ministre de tutelle, la direction générale de l'aviation civile joue dans le dispositif un rôle clé :

- *de promotion et développement des mesures de sûreté,*
- *de coordination sur le terrain de l'action de toutes les administrations concernées,*
- *dans l'élaboration de la réglementation,*
- *dans l'acquisition des équipements nécessaires pour les contrôles,*
- *dans la mise à niveau des installations aéroportuaires.*

Les contrôles des passagers et de leurs bagages nécessitent des équipements spécifiques de détection :

- *portiques magnétiques pour la détection d'armes éventuelles sur les passagers,*
- *équipements de détection radioscopique pour la recherche d'armes et d'explosifs dans les bagages.*

Grâce à une ligne de crédits spécifiques qu'il gère, le service des bases aériennes établit chaque année un programme d'acquisition de ces matériels. L'acquisition proprement dite est confiée au service technique des bases aériennes.

Outre la mise à disposition d'agents de sûreté qui viennent en complément des effectifs de l'Etat pour l'exécution des tâches matérielles liées aux mesures, les gestionnaires d'aéroports se voient confier les aménagements indispensables dans les installations dont ils assurent l'exploitation. En particulier, le contrôle des bagages de soute impose des travaux substantiels d'intégration des équipements

³¹ Définition donnée par la DGAC missionnée par le Ministère des Transports

fournis par la DGAC aux fins de détection des explosifs dans les bagages de soute.

A compter du 1^{er} juillet 1999, les gestionnaires d'aéroports disposent, pour le financement de leurs actions en matière de sûreté, des ressources procurées par une taxe instaurée sur les billets d'avion.

La sûreté du fret aérien repose sur un dispositif législatif et réglementaire qui lui est propre. La loi impose au transporteur aérien d'effectuer une visite de sûreté du fret qu'il transporte sauf si ce fret lui est remis par une entreprise agréée par l'Etat en tant " qu'expéditeur connu ".

Ce nouveau dispositif, tout en évitant des contrôles systématiques difficilement concevables avec l'activité du transport aérien de fret, permet de réduire les risques d'interventions illicites visant à attenter à la sûreté des vols sur toute la chaîne, entre le dépôt initial des colis par les clients et l'embarquement de ces colis à bord des avions. Pour ce faire, chaque acteur (transitaire ou société d'assistance), couvert par un agrément " expéditeur connu ", s'engage à respecter une démarche qualité visant à minimiser les risques d'introduction d'engins explosifs par des tiers, dans les colis dont il a la charge ; à ce titre, il doit notamment sécuriser ses locaux et effectuer, dans les cas répertoriés et dans le respect des directives de l'Etat, des contrôles physiques sur la marchandise.

2-4 La sûreté et la prévention dans le transport aérien

Du premier acte d'intervention illicite connu....à nos jours..³²

Lorsqu'en février 1913, le Tribunal civil de Compiègne statuait dans l'affaire Clément Bayard/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 sur 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. Rappelons brièvement les faits : 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 . Ce fut, à ma connaissance, le premier cas d'intervention illicite dirigée 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 . La Cour d'appel de Lyon, statuant le 9 juillet 1954, infirma ce jugement à juste titre . 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

³² C'est le premier cas connu en France

« menaces d'entraver la circulation aérienne » ce qui ne constituait pas, à l'époque, une infraction pénale dans le système juridique français .

À l'exception de ces deux affaires quelque peu pittoresques, et de deux ou trois cas d'espèces, 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 affaires 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 médias aidant, à broser un portrait plutôt sympathique et positif du fugitif, devenu... pirate.

De 1954 à 1957, aucune intervention illicite n'a pu être relevée. Il nous faudra attendre 1958, pour que le phénomène réapparaisse, sur le continent américain cette fois, en relation directe avec les événements de Cuba. 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 cieux. Avec la période américaine du phénomène, l'aéronef devient peu à peu un moyen d'affirmation, d'expression et d'extorsion. Le 1er 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 médias commencèrent à consacrer à ce genre d'événement, les passagers, l'équipage et l'aéronef se sont transformés graduellement en monnaie d'échange et un formidable moyen de pression politique.

À partir de 1968, le phénomène, devenu « terrorisme aérien », regagne l'Europe, conséquence directe du conflit « Israël-Pays Arabes ». Aujourd'hui, « 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 État est engagée » .

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 ; ils connaissent parfaitement la complexité des affaires liées au terrorisme

international, les pièges de l'affirmation facile et péremptoire ainsi que les dangers de la surmédiation.

Au sein des gouvernements concernés, les états majors de crise distribuent rapidement les rôles ; les pouvoirs publics devront gérer la crise de façon polychrome 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 accumulé de nouer le dialogue avec les preneurs d'otages, leurs éventuels commanditaires et/ou organisation et sympathisants, et parallèlement agir concrètement en étudiant divers scénarios et possibilités d'intervention parfois même en marge du droit.

3- LA REALITE et les acteurs internes

Le détournement d'Alger Décembre 1994

TEMOIGNAGE

(avec l'aimable autorisation de l'auteur Mme Claude BERTAUD)

« DETOURNEMENT VOL AF ALGER MARSEILLE NOËL 1994

En cette veille de Noël 1994, sur l'aéroport d'Alger, l'Airbus d'Air France s'apprête à décoller pour Paris. L'avion est plein, et l'équipage se prépare à un vol de routine. Soudain, des hommes armés de pistolets-mitrailleurs se mettent à hurler : « Nous sommes des moudjahidin ! » Commence alors une prise d'otages qui va tenir le monde entier en haleine.

L'une des hôtesse, Claude Bertaud, nous raconte cet huis clos infernal, son combat pour sauver les passagers, les liens qui, au fil de cinquante-quatre heures d'angoisse, se tissent avec certains membres du commando... Ce récit, où la terreur le dispute à la générosité, Claude Bertaud a choisi de le dédier au peuple algérien.

ALGER, LE 24 DÉCEMBRE 1994, 10 h30, heure locale. Le vol aller, parti à 8 heures de Paris, s'est déroulé sans incident. Le débarquement, qui, par mesure de sécurité, s'effectue ici par bus, vient juste de se terminer. Le vol retour est prévu complet. L'équipage vérifie qu'il a tout le nécessaire.

Le premier bus arrive de l'aérogare. Sophie s'installe à la porte arrière gauche, en haut de la passerelle. Pierre, de l'autre côté de l'office, qu'en langage aéronautique nous appelons, "galley". Carole et moi, en cabine.

Au sol, en bas de la passerelle, un agent de la police aux frontières filtre tous ceux qui embarquent. il prend le talon de la carte d'accès des passagers et vérifie les badges accréditifs des employés qu'il doit, par mesure de sûreté renforcée, connaître individuellement.

Deuxième bus. L'avion se remplit petit à petit. De l'avant arrive un policier armé, très jeune, il a dû emprunter l'autre accès. il marche à grands pas, à contresens de la foule qu'il bouscule. De taille moyenne, en imperméable bleu marine. Badge apparent réglementaire. Le doigt sur la détente de son pistolet-mitrailleur voilà qui est moins habituel. il va, il vient dans l'allée de gauche. Un coup d'œil aux toilettes, qu'il ouvre avec le pied. Regard méfiant sur l'équipage qui vaque à ses occupations : aider les installations, ranger les bagages, renseigner. Sophie remonte l'allée en distribuant des journaux. D'un geste discret, elle intercepte Carole et l'interroge du regard. La présence de ce policier est vraiment surprenante.

Un monsieur se relève : il veut un autre journal. Explication en arabe avec l'homme en armes. Le passager se rassied, mécontent. Un autre enlève sa veste et veut la ranger. Le policier est immédiatement sur lui :

- Assis !

Le bruit du micro que l'on décroche. Immédiatement, l'équipage est attentif. "mesdames, messieurs, bonjour, ici votre commandant de bord. Je vous demanderai de bien vouloir rester assis à votre place, des policiers de la présidence vont procéder à un contrôle des passeports. "

- Bien voilà Tout s'explique.

- Ouais...

Carole est sceptique. En armes, dans l'avion ? '

- *Je te dis qu'il y a quelque chose d'anormal.*

Dans l'allée de droite, il y a maintenant un second homme, grand, très calme. Celui-là contrôle les passeports. il porte une kalachnikov en bandoulière. Nous l'entendons répondre poliment aux passagers. il a un comportement de professionnel, beaucoup plus que le gamin dans l'autre allée. il paraît un peu plus âgé, quand même moins de trente ans. Élégant dans ses gestes et sa tenue. Je le trouve sympathique... Par le hublot de la porte arrière droite, Pierre risque un oeil à l'extérieur

- *Regardez, ils ont arrêté le chargement des bagages.*

Et nous voilà partis à échafauder mille théories fumeuses pour passer le temps. Parce que nous sommes bel et bien prisonniers dans notre galley il ne faut pas se leurrer. A ma montre, je constate que nous sommes déjà sacrément en retard.

L'angoisse est un poison lent. *Debout, le dos aux comptoirs, nous attendons. Pierre est inquiet pour ses parents, il va être en retard pour aller les chercher. Carole songe qu'elle aurait eu le temps d'acheter des dattes à l'aérogare. Laurent s'interroge sur ce drôle de métier qu'il a trouvé comme « petit boulot » pendant les vacances, il en a assez de ne pas savoir pourquoi nous attendons. Sophie soupire. Je me mords les lèvres. Le deuxième homme, le beau garçon, traverse précipitamment notre galley. Je remarque qu'il a les cheveux frisés un peu longs dans le cou. il nous fait un petit sourire. Du coup, Carole lui demande ce qui se passe. il ne répond pas, mais continue à sourire. Il va trouver le jeune policier, que j'ai décidé d'appeler Bill pour lui donner un nom, lui retire son PM, remet le cran de Sécurité il le lui rend en lui allongeant le doigt le long du canon. il le morigène, puis repart vers l'avant*

- *il va au poste ?*

Non, il va voir d'autres policiers. J'en aperçois deux de plus. Mais combien sont-ils ? Ils discutent entre eux et font fermer la porte avant par Annabelle.

- *Ils restent à bord Ce n'est donc pas fini !*

Et Bill qui nous surveille en permanence. Chacun s'isole dans ses pensées, refait son emploi du temps. Aujourd'hui, c'est Noël, un retard est plus gênant pour tout le monde. Pas vraiment pour moi. Mes enfants sont chez leur oncle ; Jean-Pierre, mon deuxième compagnon, ne réveillonnera pas, il est sur son bateau en escale au Havre.

Le grand irisé revient. Lui, il appelle Bill "Mobile 6 "... Il fait déplacer quelques passagers qui obéissent sans commentaires. Deux rangées de sièges sont ainsi libérées quelques rangs en avant de notre galley. Il nous fait signe de venir nous y installer.

De l'autre côté de l'allée, une passagère attire mon attention :

- *Regardez-le.*

Elle paraît affolée. Pourtant, Bill est beaucoup plus calme maintenant. Il porte son PM en bandoulière et suçote un petit bout de bois : du kif. (sweck) . Je connais : à Casablanca, on en vend sur le marché. J'ai des amis marocains qui en utilisent pour se frotter les dents. Je ne comprends pas la panique de cette dame.

- *C'est un islamiste, les islamistes font tous ça.*

Un policier islamiste! Ou alors, ou alors... Ce n'est pas un vrai policier. Comment serait-il monté à bord ?

Un troisième homme arrive de l'avant à grandes enjambées chaloupées. Le même uniforme, la même cravate. Un badge apparent, lui aussi. Il ne semble pas armé. Il est surexcité et rigolard. De taille, moyenne, un peu chauve. il boite légèrement, crie plus qu'il ne parle. J'ai le cœur qui fait des bonds dans ma poitrine.

- *Nous sommes des moudjahidin. . .*

*Pas besoin de m'expliquer. Les combattants de la guerre sainte, les enfants de Dieu, c'est le GIA. Tout bascule en un instant. Ni cris ni larmes. Pour certains, comme moi, c'est la stupéfaction. Les passagers sont muets. **C'est un détournement, ou plutôt une prise d'avion en otage, puisque nous sommes toujours au sol.***

Otages des fous de Dieu !

Les pires ! Fou, il semble bien l'être. il gesticule, tempête. Tout en parlant, Il progresse lentement dans la cabine. maintenant, il est à notre hauteur. Devant nos regards affolés, il sourit étrangement :

- *N'ayez pas peur. . .*

*Le plus discrètement possible, je consulte ma montre. 112h15. Nous aurions dû décoller il y a déjà une heure. Mon Dieu ! Et dire que je ne voulais pas le faire, ce vol. Je me souviens qu'il y a un mois j'ai fait part de mes **crain**tes à un de mes chefs :*

- ***Je t'assure que l'aéroport d'Alger est l'un des mieux surveillés au monde. Tu ne risques rien. S'il y avait le moindre danger, Air France aurait fermé la ligne.***

Un vol de routine

La journée a commencé à 6 h15. Au parking d'Orly, il fait nuit et froid. Dans la navette qui nous mène à l'aérogare, seul le chauffeur est bien réveillé. Les trois «petits saisonniers » sont arrivés ; Annabelle, souriante, fraîche et naturelle ; Laurent, grand hibou surpris dans son sommeil ; Rémy, aux traits délicats d'Eurasien. Par vagues, la navette amène les autres membres de l'équipage. Le chef de cabine principal parcourt le dossier spécifique du vol. Pas grand-chose à signaler aujourd'hui. Un vol de routine. Nous sommes neuf, et il y a huit portes ou issues de secours : facile. Un PNC (personnel navigant commercial) à chaque porte et le CCP (chef de cabine principal) à son poste de commande, tout à l'avant de la cabine, juste derrière le cockpit. Annabelle fera les annonces et s'occupera des passagers de la classe Club avec Rémy. Les autres travailleront en classe Touriste. Isabelle et Laurent en porte 2. Sophie et moi aux issues d'ailes, qui ne sont pas des portes d'embarquement. Carole et Pierre, tout au fond, près des toilettes. Les trois PNT (personnel navigant technique, les techniques en abrégé) sont là, eux aussi : Bruno, le commandant; Jacques, le copilote ; André, le mécanicien . Nous sommes donc douze à embarquer ce samedi matin veille de Noël .

Samedi matin

Isabelle ne les a pas vus venir, Un premier policier arrive dans son dos, la bouscule et demande à aller au poste. Il est jeune, souriant, poli, mais le deuxième, un « Maboul », la pousse brutalement vers le cockpit :

- *Commandant , des sois disant policiers, qui veulent vous voir , j'ai peur*

Deux de ces hommes vont vers l'arrière, chacun par une allée. Bill et le grand frisé. L'un au poste de pilotage , le chef, et le quatrième en cabine Club. Ils ont pris position. Le Maboul resté à l'avant essaie de plaisanter avec les passagers et cherche à les faire parler tout en contrôlant leurs passeports.

- *C'est terrible, ce qui se passe à Alger en ce moment. C'est dangereux pour les femmes de se promener seules. N'est-ce pas ?*

La passagère du premier rang répond en souriant poliment :

- *Oui, bien sûr, vous avez raison...*
- *Ne vous en faites pas, dans deux mois, nous en aurons fini avec ces assassins.*
- *Que Dieu vous bénisse si vous nous débarrassez de cette vermine.*

Au cockpit, Bruno continue la préparation du vol retour. Le visiteur est toujours là, il tente de discuter. Tout à leurs calculs, les techniques ne prêtent guère attention à lui. Au bout d'un moment, il se décide :

- *Commandant, pouvez-vous dire aux passagers que nous allons contrôler leurs passeports, qu'ils restent assis ?*

Bruno n'y voit aucune objection, même s'il est un peu surpris. Il fait l'annonce.

- *Commandant, maintenant il faut bouger l'avion.*

Le pistolet apparu dans sa main ne laisse planer aucun doute.

- *Impossible ! Deux portes sont encore ouvertes. La 2 gauche et la porte de soute arrière, que nous ne pouvons pas fermer depuis l'intérieur.*

Notre terroriste ne savait pas cela. Il se tourne vers le mécanicien :

- *Toi, tu descends et tu vas la fermer, ou je fais sauter l'avion.*

Pour confirmer sa menace, il écarte le pan de sa veste et montre les grenades qu'il porte à la ceinture dans des étuis en cuir. André n'a pas le choix. Pour faire bonne mesure, pendant qu'il descend la passerelle, l'un des policiers sort brièvement sur la plate-forme et tire des coups de feu au-dessus de sa tête. Au prix d'efforts sur-humains, André déplace le tapis de chargement et ferme la porte de soute arrière. En remontant, il constate la tension nerveuse le silence. Les passagers des premiers rangs de la cabine Touriste ont cru que c'était sur lui qu'ils avaient tiré.

- *Commandant, maintenant, vous faites bouger l'avion.*
- *Désolé, c'est toujours impossible : il faut que des agents de l'escale retirent la passerelle.*

Premier cours de pilotage : les avions n'ont pas de marche arrière. Pour reculer, il faut les pousser avec un camion spécial : le push back. Comme la passerelle est devant l'aile gauche, elle nous empêche d'avancer. Cela non plus n'avait pas été prévu.

- *Entrez en contact avec la tour. Dites-leur que je suis Abdul Abdel Salam Yayia et que c'est moi qui commande.*

Bruno explique au terroriste l'utilisation du micro, situé entre les deux sièges des pilotes. Pendant les premières heures, le dialogue avec la tour de contrôle se fera en arabe. Bruno ne pourra pas intervenir. Il restera prisonnier, "scotché" sur son fauteuil comme ses deux collègues, avec lesquels il n'est pas autorisé à communiquer. Pendant ce temps, à l'arrière, le grand frisé continue son inspection des passeports. Il est intercepté par un passager. C'est un agent de police. Il aborde celui qu'il considère comme un collègue inconnu et s'étonne de ce contrôle à bord :

- *Qui cherchez-vous ?*

Il montre son passeport, sa carte professionnelle, son autorisation de sortie du territoire : une feuille jaune. Il va à Paris voir sa fille malade. Il est en congé, en civil,

chaudemment vêtu. Le grand frisé va chercher son chef, qui tarde à venir. Ils discutent, semble-t-il, amicalement tous les trois. Comme des gens qui font le même métier. L'homme se lève, prend ses bagages, son manteau. Yayia demande à Rémy d'ouvrir la porte. Sur le seuil, Yayia et le passager s'embrassent. Le passager fait un pas sur la passerelle. A bout portant, le grand frisé le tue d'une balle dans la tête. Le coup de feu, à l'extérieur, a été discret. Les occupants des premiers rangs ont été peu nombreux à l'entendre, personne ne réalise vraiment ce qui se passe. Mais Rémy, lui, a tout vu. Il est blême, statufié. Il doit refermer la porte. Elle est lourde et résiste longtemps à ses gestes mal assurés.

Un répit de courte durée

L'avant de la cabine, Yayia a libéré quelques personnes. D'abord les femmes avec enfants ou bébés. Suivront des familles entières, les femmes enceintes. Des malades. Tous, en sortant, doivent enjamber le cadavre du vrai policier. En tout, une trentaine de passagers quittent l'appareil à ce moment-là.

La cabine avant des Touristes se vide. Les terroristes regroupent les passagers Club vers l'arrière. La cabine est ainsi plus facile à surveiller. Le commando est satisfait. Le Maboul se tait. La tension retombe sensiblement. Soudain, un passager fait une crise d'apoplexie. Une de ses voisines se précipite, le soulage provisoirement et alerte Yayia :

- Il faut évacuer ce monsieur de toute urgence. Il lui faut un médecin.

Yayia est d'accord, l'homme paraît très mal en point. Un peu plus tard, d'autres appels en cabine. Une crise d'asthme. Une jeune fille. Elle ne peut plus respirer. Elle s'accroche au bras de son amie, qui, effrayée, crie. Les passagers alentour se lèvent, s'agitent. C'est rapidement la pagaille. L'allée est bloquée. Les terroristes débordés ne savent que faire. La jeune fille se débat. Sophie arrive avec une bouteille d'oxygène. Isabelle fait asseoir les curieux. Petit à petit, la malade se calme et retrouve une respiration presque normale. Sophie explique à Yayia que le répit peut être de courte durée. Il accepte de la libérer avec son amie. Auparavant, il fait entrouvrir la porte par Annabelle, et le grand frisé lâche quelques coups de feu depuis le seuil de porte.

La cabine s'est sensiblement vidée, chacun dispose de plus de place. Carole en profite pour suggérer à Yayia que l'équipage servir le déjeuner. Elle lui explique en détail comment nous allons procéder. Elle met en pratique ses cours de secourisme. Face à un malade mental, il faut établir le dialogue et ne rien faire qui puisse l'inquiéter. Ce doit être valable avec des terroristes. En servant les plateaux, nous allons avoir une bonne excuse pour discuter un petit peu avec chacun, prendre le pouls de la cabine en quelque sorte.

- Mademoiselle, j'ai une correspondance à Paris. Je vais la rater.

- J'étais en Club, ces messieurs m'ont fait déplacer. voici ma carte, je désire mon plateau Club.

Je suis attendrie par ces réactions bien humaines. N'ont-ils pas réalisé ce qui nous arrive ?

Est-ce de l'autodéfense ? En tout cas, cet intermède repas est le bienvenu pour tout le monde. C'est la première fois que l'atmosphère de la cabine est respirable, sinon décontractée. Nous servons le café, puis nous débarrassons.

Après avoir mangé, une petite cigarette s'impose. Eh bien non ! Le Maboul, furieux, se lance dans de grandes explications pédagogiques. Fumer : c'est interdit. Boire de l'alcool : c'est interdit. Il semble réaliser tout à coup qu'il a laissé passer quelque chose de primordial et demande à toutes les passagères de se couvrir les cheveux. Puis il vient discuter un moment avec l'équipage. Il se présente : Lotfi. Il nous explique que c'est Dieu lui-même qui demande aux femmes de se protéger du regard de l'homme. Un homme est faible. Il ne faut pas le provoquer. Il faut se garder pour son mari. La femme impudique (je traduis « tête nue ») est mauvaise... J'aurais beaucoup de

commentaires à faire sur cette interprétation rigoriste du Coran, mais ce n'est ni le lieu ni l'heure, Les négociations avec la tour n'avancent pas. Alors Yayia s'énerve- Il fait entrouvrir la porte 2 gauche par Sophie. Le grand frisé sort juste le canon de sa mitraillette et lâche une longue rafale à l'extérieur. Pour continuer à entretenir le dialogue avec le commando, je vais voir le tireur, Il est en train de nettoyer son arme. Je lui demande son nom. Il me répond poliment, mais je n'ai pas compris. Je n'ose pas lui faire répéter. Je le surnommerai Bobby.

Un gamin de quatre ou cinq ans est venu près de lui et le regarde fixement remonter sa kalachnikov. Il semble fasciné par ce jouet grandeur nature, Bobby prend le petit curieux dans ses bras, lui donne à porter l'arme et se balade en paradant dans les allées. Pour moi, l'horreur réside en cette apparente harmonie du bourreau et de son innocente victime. Bobby a gardé des traits enfantins. Après un tour complet, Bobby re dépose le gamin dans les bras de sa mère. Tous deux seront libérés, avec le reste des familles, quelque temps plus tard.

La survie s'organise

Seul Asiatique sur ce vol, il tranche sur tous les autres. Par son allure altière, son costume bien coupé, sa démarche élégante. De taille moyenne, son port de tête le grandit. C'est un diplomate vietnamien. Sil a peur, il ne le montre pas. Il n'est pas hautain, mais sa sérénité a pu être prise pour un affront. Lotfi s'approche de lui. Le Vietnamien range calmement ses papiers, met ses lunettes à monture carrée noire dans sa poche de poitrine. Il ne pose aucune question, saisit son manteau, son sac de cabine. Il fait quelques pas derrière Lotfi, puis se ravise. Dans le porte-bagages au-dessus de son siège, il prend ses trois bouteilles de vin emballées au duty free de l'aéroport. Nous sommes très inquiets. Pierre apostrophe le passager :

- Monsieur, ce n'est peut-être pas la peine. Laissez vos bouteilles, il ne faut pas les énerver, ils interdisent l'alcool...

Laurent est appelé pour manœuvrer la porte. Le Vietnamien fait un pas au-dehors, Sur la passerelle, à ses pieds, sur la droite, le corps du vrai policier. Il n'a pas le temps de réagir, Bobby lui tire une balle dans le dos à bout portant. Il est projeté à terre, face en avant contre la balustrade, mort sur le coup.

- C'était un bouddhiste bourré de diplômes, nous dira Yayia comme pour excuser son ordre.

Fanatisme et mépris du savoir. Il a dû traduire « diplomate » par « diplômé ». En discutant avec eux, j'ai compris qu'ils considéraient que tout a été écrit dans le Livre : il faut s'y conformer. Seuls les intellectuels osent interpréter le texte sacré. Un très grand péché et un danger potentiel. Par son attitude, qui lui était, sans aucun doute, culturellement naturelle, le Vietnamien leur a résisté. Il avait quarante huit ans.

Au bout d'un long moment, Isabelle demande l'autorisation de se lever. Nous l'imitons. Nous distribuons des boissons. La survie s'organise tant bien que mal. Il faut impérativement se changer les idées.

Problème pratique : l'odeur qui se dégage des toilettes est insupportable. Concertation entre l'équipage et le commando. Nous nous mettons d'accord par signes pour entrebâiller en même temps les portes opposées : 1 droite et 4 gauche. Le courant d'air est efficace. Nous respirons un peu mieux. Régulièrement, Bobby en profite pour tirer une rafale vers l'extérieur. A chaque coup de feu, la tension à bord monte d'un cran. Mais l'une des toilettes arrière gauche est bouchée. Encore un petit coup de ventilation. Bobby en profite pour jeter un coup d'œil à l'extérieur. Je ne sais pas s'il a repéré les deux Ninjas qui sont cachés derrière une cahute, à une cinquantaine de mètres de nous. Paradoxalement, ces hommes en armes, qui sont là pour nous libérer, me terrorisent. Je conseille à Bobby de mieux se cacher. sil était tué ou simplement blessé, je ne sais quelles représailles les trois autres envisageraient.

Les terroristes racontent aux passagers que le GIA, ce n'est pas ce que dit la presse corrompue. Il n'y a de solution que dans un Etat islamiste qui saura redonner du travail et de l'espoir aux jeunes. Avec l'aide d'Allah. Personne ne discute leurs propos. Les femmes parlent d'ailleurs y très peu. Le « voile » qu'elles portent sur la tête leur rappelle leur exclusion de la société des hommes. Je prends conscience que je suis tête nue et demande à Yayia si je dois me couvrir.

- *Non, toi, ce n'est pas la peine.*

C'est l'une des premières fois qu'il utilise le tutoiement. Comment dois-je interpréter sa réponse ? J'essaie de mettre ma lavallière en foulard, mais ce n'est pas pratique. Trop étroite et en tissu synthétique, elle glisse. Pierre va sauver la situation en me prêtant sa belle écharpe en laine, bien large et bien chaude, hélas !

Yayia me demande du sparadrap. De ses poches, il sort des bâtonnets de dynamite et du plastic. Il les attache ensemble. De cette bombe artisanale sortent plusieurs fils électriques. Certains font un petit pont reliant deux charges et deux sont indépendants, entourés par du ruban électrique isolant. J'imagine qu'il suffit de les mettre en contact pour que la bombe explose.

Les « gens du sol » ont allumé les grands projecteurs, qui illuminent les pistes comme un faux clair de lune. Au loin, le ciel est tout noir. La nuit, déjà ! Il y a quand même une certaine animation sur le tarmac. Tiens ! Ils ont retiré la passerelle de l'arrière. Depuis quand ? Des voitures circulent dans tous les sens. Phares allumés ou éteints. Yayia regarde dehors lui aussi. Ce qu'il voit ne lui plaît pas. Les voitures passent trop près à son goût. Il appelle Bobby. Ils entrouvrent une porte, assistés par Isabelle. Hobby utilise sa kalachnikov. Un courant d'air glacial entre dans l'avion. Je vais voir une passagère qui me fait penser à une toute petite grand-mère. Elle et son mari sont adorables. Le dialogue est laconique, mais les regards échangés sont très chaleureux. Dans l'allée, je croise Sophie, qui « patrouille » elle aussi. Bill, en plus de sa surveillance, participe activement au confort des passagers. Il nous aide à distribuer de l'eau. Il repère les personnes qui vont mal, qui s'agitent, et il nous les indique. Au fond, quand j'arrive à oublier la raison de sa présence, je pourrais presque le trouver sympathique. Le petit soldat borné qui cherche à bien faire et à se rendre utile. Un pauvre gamin qui s'est trompé de combat. Inconnu des services de police, il sera le plus long à être identifié ; insignifiant, jusque dans sa mort. Plus effrayant et bien plus dangereux aussi : Lotfi, le Maboul. Ce terme, d'origine arabe, me semble parfaitement adapté. Il tient avec brio le rôle du « propagandiste ». Il parle de corruption, de tortures, de ce qu'il a subi dans les prisons de l'État. Il en garde de nombreuses cicatrices, une claudication marquée et une haine farouche envers les policiers et les autorités. Il cherche à sauver nos âmes, à convaincre les hésitants, à convertir les incrédules. Il est usant et antipathique. Ses yeux gardent toujours la même cruauté. Bobby a bien ri de son surnom. En fait, il s'appelle Abdallah Abdou. Il a vingt-sept ans. Un enfant, une femme enceinte du deuxième. Il est le bras armé d'Allah. Il ne quitte pas sa kalachnikov, sauf quand il emprunte le pistolet de Lotfi ou de Yayia pour les assassinats. Tous ses gestes sont harmonieux, son allure déliée, sa tenue soignée.

Le quatrième homme, c'est Yayia. Il est connu des services de police algériens. C'est un imam de la cité des Eucalyptus, située tout à côté de l'aéroport.

- *C'est moi qui ai monté cette opération.*

Il en est très fier. Depuis le poste de pilotage, dont il a fait son QG, il cherche à monnayer son coup d'éclat, Lui aussi est beau garçon, plus petit que Bobby, mais les traits aussi fins. Dans le civil, garçon coiffeur. Il est d'une politesse parfaite. Il semble érudit, intelligent. Une certaine classe. Il n'a jamais l'arme à la main ; en revanche, il montre facilement ses grenades et ses bâtons de dynamite. Personnage ambigu qui paraît si ouvert, voire vulnérable. Il parle à sa mère - que les autorités ont fait venir -, il est touché, déstabilisé. Un peu plus tard, la pauvre femme tentera de l'émouvoir pour le faire renoncer ; il prétendra ne pas la reconnaître. Un être humain dans toute sa complexité.

Les négociations sont très curieuses. Les terroristes ont pris le contrôle de l'avion, mais, à part le décollage sans condition, nous ne savons pas très bien ce qu'ils veulent en échange.

A Alger, une fréquence spéciale nous est attribuée. Les négociateurs ne veulent pas laisser décoller l'avion, mais font semblant d'être prêts à accorder autre chose. Yayia demande la libération d'Abassi Madani, d'Ali Bechad, et surtout celle de son chef : Layala.

La voix dans le haut-parleur refuse de céder au chantage : le commando doit se rendre sans contrepartie. Les heures passent et la situation s'enlise. Moments horribles

Des moments horribles

La nuit s'est enfuie .. C'est le tout petit jour. Sur la gauche de l'avion, le grand projecteur est encore allumé. Sur la gauche encore, plus vers l'avant, toujours la passerelle. Bruno est autorisé à passer une commande : des petits déjeuners et de l'eau. Il faut plusieurs heures, après l'accord des autorités, pour que tout se mette en place. Les terroristes choisissent une hôtesse, que sa robe identifiera comme otage, pour aller chercher les colis. C'est à Isabelle qu'échoit la corvée. Lotfi et Bobby mettent leurs cagoules, arment leurs mitraillettes et prennent position derrière la porte. Yayia va au poste. Par la fenêtre ouverte de Bruno, il tient en joue les employés qui déposent les coffrets en bas de la passerelle. Isabelle vit des moments horribles.

La porte entrebâillée, ce qu'elle découvre en premier, c'est le corps du diplomate. A côté de lui, son sac de cabine, un vêtement et les trois bouteilles de vin... Sur sa droite, le cadavre du policier en civil. Ses jambes écartées bloquent le passage. La main recroquevillée, bizarrement jaune. Sa tête pend dans le vide au-dessus de la première marche. Un œil grand ouvert, le crâne éclaté... Isabelle doit l'enjamber, à chaque aller et retour, après avoir contourné le corps du Vietnamien.

Dans un premier temps, elle descend les poubelles, que des passagers nous ont aidé à porter jusqu'ici. Les coffrets repas sont empilés par cinq, reliés par une fiche violette, du genre paquet cadeau. [équilibre est instable, la ficelle glisse et scie les doigts. Deux paquets de coffrets à chaque voyage pour presque deux cents personnes, et ils ont prévu large. Nous faisons la chaîne pour dégager l'entrée.

Isabelle a terminé sa tâche. Elle est livide et muette. Pierre referme la porte. Tout le monde souffle de soulagement. Yayia range son arme. En cabine, les terroristes désignent quelques passagers pour nous aider. Les otages désignés pour jouer les stewards s'acquittent de leur tâche avec célérité et efficacité. Ils sont heureux de se dégourdir les jambes, de bouger, d'être utiles. Comme il nous est bien difficile d'avaler quoi que ce soit, nous retrouvons rapidement nos postes de service. Nous pouvons « lancer » le café. Les galley ressemblent à deux essaims d'abeilles : le personnel de cabine officiel remplit les pots de café, les passagers-stewards vont les vider en cabine.

Amorce de dialogue

En fin d'après midi , pour la première fois, une amorce de dialogue. Le président Zéroual s'engage à laisser l'avion avec le commando et six membres d'équipage. Tous les autres otages doivent être libérés. Le Maboul, Yayia et Bobby discutent à haute voix à l'avant de la cabine. Ils n'ont pas l'air d'accord. A mon avis, la police et l'armée ne veulent, ni ne peuvent, céder. Les terroristes ont l'air de douter également ils rejettent la proposition du président. Les otages sont leur garantie. Ne garder qu'une partie de l'équipage n'est pas suffisant.

A bord, nous disposons d'un vestiaire réservé, en porte à droite, derrière le poste de pilotage. J'ai eu la surprise d'y trouver un sac de sport bleu roi avec une bande blanche. Intriguée, je m'apprête à le regarder d'un peu plus près. Une voix me fait sursauter :

- *C'est à moi. Je ne savais pas où le ranger.*

Yayia s'excuse d'avoir squatté l'endroit ! Il veut le reprendre, mais je lui assure qu'il peut le laisser là. Je prends mon manteau et vais m'asseoir, soucieuse. D'après Isabelle, ils sont montés à bord les mains vides. D'où vient ce bagage ? . Par la suite, ils en ont sorti du matériel, des provisions de bouche, la réserve de balles et, le troisième jour, une curieuse petite boîte en carton au décor exotique. Bobby en a extrait de bien étranges petits tubes d'une dizaine de centimètres, fins, rouges et malléables.

Vont-ils piéger l'avion ? Quelles sont leurs véritables intentions ? Une passagère est libérée, porteuse d'un message qu'elle nous promet de faire parvenir, dans les meilleurs délais, à l'ambassade de France, avec laquelle nous n'avons toujours pas pu établir de contact. Quand, enfin, nous aurons le ministre plénipotentiaire en ligne, Bruno lui en lira une copie. Quelques heures plus tard, il aura également un contact avec un autre Airbus d'Air France qui survole Alger. A son bord, le GIGN et un équipage de relève volontaire.

- *« Vous pouvez décoller sans crainte vers la France, où toutes les mesures sont prises pour assurer votre sécurité et celle des passagers. »*

Tous les occupants de l'avion ont le même désir : décoller d'Alger. Mais, pour partir, il faut retirer cette foutue passerelle. Le temps passe encore moins vite qu'hier, car nous avons épuisé toutes les distractions possibles. L'alternance de périodes de calme et de tension est épuisante pour les nerfs. Parfois, un passager craque. Carole a une idée : dans la « boîte docteur », elle prend le tensiomètre. Un passager qui nécessitait de l'aide a une tension vraiment trop élevée. Carole en parle à Yayia, qui décide de libérer le vieux monsieur. Du coup, les passagers sont tous volontaires pour se faire ausculter. N'importe quoi, pourvu que nous nous occupions d'eux. Bobby, qui passait par-là, pose sa kalachnikov :

- *Et moi ?*

Puis Yayia vient consulter, lui aussi. Est-ce une plaisanterie ? Pour des martyrs en puissance, se préoccuper de sa santé dans de telles circonstances est paradoxal. Côté intendance, Bruno est autorisé à commander un deuxième repas et des gobelets. Le personnel de l'escale avait dû anticiper notre demande, car nous n'attendons pas longtemps. Le ravitaillement est déposé en bas de la passerelle. Qui va aller le chercher ? J'avoue que je m'arrête de respirer et que j'adresse une brève prière à mon ange gardien. Raté. Je suis désignée par Yayia. C'est Gérald qui m'assiste à la porte. Lorsque je sors, je découvre l'horrible tableau. Je ne m'attendais pas à tout ce sang répandu ni à cette odeur. Le passage est étroit, glissant. J'ai le ver, tige et la nausée.

J'effectue tous mes allers et retours dans un état second. Ne rien renverser. Aller vite. Remonter les coffrets. Le repas est servi dans la même ambiance que le petit déjeuner. Puis nous retombons sur terre : que faisons-nous là ? Qu'attendons-nous ?

La passerelle. Il n'y a vraiment qu'elle qui nous retient, comme une ancre. Yayia désigne un jeune homme. Non ! Regards d'inquiétude entre nous. Que lui veut-il ? Bon, rien de grave. C'est juste pour qu'il essaie de manœuvrer le camion-passerelle. Bobby met sa cagoule, arme sa mitrailleuse. Le passager descend. Nous attendons tous, silencieux, tendus. Rien ne bouge. Yayia s'énerve un peu. Le jeune homme remonte, déconfit. Il nous explique : il a bien réussi à faire démarrer le moteur du tracteur, mais des vérins hydrauliques, fichés dans le sol du tarmac, l'empêchent de bouger. Il a remonté les clefs, qu'il donne à Yayia. Celui-ci lui rend son passeport. Accolade. Le jeune homme est libéré en remerciement de son aide, même inefficace. Un autre otage se propose. Yayia discute avec lui et fait ouvrir la porte à nouveau. Au tout dernier instant, le monsieur est déjà sur la passerelle, Yayia lui prend son sac à main-cartable. Au bout d'un long moment qui a encore augmenté la nervosité ambiante, il faut se rendre à l'évidence : le passager a choisi la liberté. Quand Yayia comprend, il devient blanc de rage.

Heureusement, la tour de contrôle le demande de toute urgence. En ligne, leur chef, leur ami, l'un des fondateurs du GIA. Layala en personne a été conduit à l'aéroport. Il est là en bas, devant l'avion, dans cette voiture blindée blanche. Ils peuvent lui parler par radio. Les terroristes explosent de joie :

- *Nous allons partir et nous emmenons notre ami..*

Et puis, le temps passe, La voiture blindée est repartie depuis un bon moment déjà. Layala n'est pas monté à bord. Plus aucun contact avec la tour. Le tarmac est désert. Tout d'un coup, la voix de Layala dans les haut-parleurs. Notre soulagement est de courte durée, Yayia est ivre de fureur. Lui si poli d'habitude, hurle à nouveau des injures :

- *Ils se moquent de nous : c'est un enregistrement de 1993...*

Yayia s'empare du micro et rugit :

- *Si vous ne nous laissez pas partir, vous l'aurez voulu, nous tuerons un autre otage.. à 21 h30. '*

En dehors de l'équipage, il ne reste que deux passagers français, français. MmC B. secrétaire de l'ambassadeur de France, et Yannick, le cuisinier de l'ambassade.

C'est Yannick qu'ils viennent chercher. Aussi pâle que son costume beige, il les suit au poste de pilotage. Yayia le force à parler au micro :

- *Je m'appelle Yannick Beugnet. Je travaille à l'ambassade... Si vous ne faites rien, ils vont nous exécuter...*

Silence des autorités. Lotfi s'énerve :

- *On vous jure qu'on va le balancer de l'autre porte... Vous êtes tombés sur des gens qui ont une mission et qui ne reviendront pas en arrière. Même si cela doit durer un an, on restera. On a juste peur de Dieu.., On a des explosifs, on va faire sauter le monde...*

A l'arrière de la cabine, chacun est figé sur son siège. Nous n'entendons plus que le ronron de l'air conditionné. Une dame pleure tout bas. Un vieux marmonne une prière. Petit tour au poste de pilotage. Je demande à Bruno ce qui est arrivé au petit Français.

- *Aucune idée.*

Laconique, il ment. Il connaît la triste réponse, mais il ne dira rien. En passant devant la porte 1 droite, j'enjambe les journaux qui servent de tapis de prière. Mon regard est attiré. Les feuilles de papier sont froissées et par endroits de fines traînées rouges. Non, cela ne peut pas être du sang. Non, pas le sang de Yannick.

Marseille

LA MORT DE YANNICK a débloqué la situation. Le gouvernement français a trouvé les arguments qu'il fallait pour convaincre les autorités algériennes, qui acceptent de céder. La tour se manifeste et Bruno nous annonce lui-même la grande nouvelle. Les terroristes clament victoire. Les passagers laissent échapper leur joie. Problème : nous n'avons plus assez de kérosène pour rallier Paris directement. Il va nous falloir faire une escale technique. Yayia laisse le commandant choisir cette escale, en accord avec les autorités. Ce sera Marseille.

1 heure du matin, heure locale. Imperceptiblement, l'avion bouge, Silence total en cabine. Mise en puissance des réacteurs. Notre avion quitte son parking-prison. Il

roule de plus en plus vite, se cabre. Un vague flottement : nous avons décollé. Tonnerre d'applaudissements. Des rires, des larmes de soulagement, des you-you . Nous volons vers la liberté. D'un hublot, je regarde en direction de la mer. Petit moment d'évasion. Je m'autorise à penser à mes enfants qui dorment, je l'espère, entourés de leur père et de la famille réunie pour les fêtes.

Je somnole probablement un peu, car nous apercevons déjà les lumières de la côte. L'avion amorce sa descente. Un monsieur me prend le bras et tout doucement me chuchote à l'oreille :

- *Joyeux Noël ! Je ne pouvais pas le dire avant.*

Des larmes de gratitude me montent aux yeux. Le reste de l'équipage, à qui je transmets le message, est tout aussi ému. Nous nous posons sur un aéroport désert, très peu éclairé. La nuit est d'un noir intense. Il est 3 h30 du matin. . C'est le début d'un nouveau dialogue de sourds.

- *Commandant, combien vous faut-il de kérosène ?*

- *9 tonnes.*

- *Pas de problème. Je vais voir, dès que possible. Pas tout de suite. C'est Noël , Carole a, elle, une requête très particulière*

- *Bruno, demande-leur des aspirateurs : la cabine est vraiment sale. .*

Le négociateur reste coi un bon moment :

- *Commandant, je n'interprète pas bien votre demande..,*

Vrais rires dans le cockpit. Bruno ironise :

- *Mes hôtesse manquent d'exercice. Elles n'ont rien trouvé de mieux. Elles veulent nettoyer la cabine.*

Pour livrer notre commande, une passerelle est mise en place. Isabelle branche l'appareil : le banal, le quotidien, le familial envahit l'avion. Pendant que nous jouons les femmes de ménage, les terroristes font des exercices de tir par la porte arrière. Intimidation ?

Au poste de pilotage, c'est toujours le même dialogue ubuesque :

- *Alors, le kérosène ? .*

- *Commandant, les essenciers. ., euh. . . ils ne veulent pas aller à l'avion. Ils se réunissent en ce moment. Mais si vous libérez les otages.*

L'impasse à nouveau. Qui va céder ?

Moment critique

Dans l'espoir d'un départ rapide, nous n'avons pas commandé de nourriture . Le temps qui s'égrène ravive la faim. Les sacs cabine s'ouvrent des merveilles en sortent. Des dattes charnues, des petits gâteaux maison, pour faire la fête entre amis à Paris. Chacun y va de son obole, et des conversations s'engagent sur les mérites respectifs des cuisinières et sur les qualités de telle ou telle spécialité locale. Au poste de pilotage, l'ambiance est morose. Le négociateur, en ligne, est à bout d'arguments. Maintenant, il parle d'une grève des essenciers, qui refusent de servir un avion piraté,

- *Tous des lâches éructe Yayia.*

Il est très nerveux. Je remarque une différence : il a changé de lunettes. Elles sont maintenant à monture noire, carrées. Celles du diplomate vietnamien ? Frisson de dégoût. Une petite grand-mère ne va pas bien. Ses mains, posées bien à plat sur sa longue jupe noire, zébrée de fils blancs, s'agitent convulsivement. Comme deux insectes pris au piège d'une immense toile d'araignée. Ses yeux ont perdu leur tendre éclat. Elle se lève, vacille et s'effondre en larmes dans les bras d'une dame assise en bordure d'allée. Yayia est alerté. Etre du GIA, tuer sans état d'âme, revendiquer une mission divine : oui ! Mais les larmes de la vieille dame, il ne les supporte pas. Il libère notre petite grand-mère et son mari.

Il est 15 h30. Je suis très heureuse pour eux. Elle va me manquer, elle a parfaitement observé ce qui se passe dans l'avion. Son témoignage sera déterminant pour le GIGN. La fatigue est de plus en plus lourde, Yayia de plus en plus énérvé. Le moment est critique. Les de ne pas terroristes ont l'impression de ne pas être pris au sérieux. Ils ne dominent pas la situation. Le négociateur s'emberlificote dans des explications vaseuses. J'ai froid. Enfin, le commando reprend l'initiative :

- *Commandant, mettez le moteur, vous allez déplacer l'avion. . . Nous allons à l'aérogare. Là-bas, ils n'auront plus aucune excuse pour l'essence, pour tout : nous serons sur place... Les journalistes, ils vont nous voir.*

Yayia jubile. 15 h 45. Les réacteurs sont en route, l'avion s'ébranle. Nous roulons très lentement, il nous faut trouver le chemin jusqu'à l'aérogare. L'avion s'immobilise à l'endroit choisi par Yayia, juste sous la tour de contrôle.

- *Qu'est-ce que vous dites de cela ?*

Rien : la tour reste muette. Incrédule, il entame un monologue qui va crescendo.

- *Vous nous donnez du carburant ou je tue quelqu'un d'autre.., à 17 heures.*

Rémy s'est endormi sur un siège Club. En passant près de lui, Yayia lui caresse doucement la tête sans le réveiller. Il prononce une phrase que, hélas me traduit immédiatement une passagère :

- *Il a dit : « Dors bien, petit. Tout à l'heure, tu dormiras pour très longtemps. »*

17 heures. Fin du dernier ultimatum.

En porte 2 gauche, nouvelle réunion. Hobby recharge son arme. Il scotche un deuxième chargeur sur la crosse de sa kalachnikov. Pourquoi a-t-il besoin de tant de balles pour exécuter un gamin ? Ils partent tous les quatre vers l'arrière, ouvrent la porte 4 gauche et tirent vers l'extérieur. Sur qui, sur quoi ? il règne un silence de mort dans la cabine. Les voilà qui reviennent vers l'avant. De la porte i gauche, nouvelles rafales. Rémy est réveillé par le bruit. Il part vers l'arrière. Je le regarde intensément mais n'ose rien lui dire. Yayia va au poste, suivi de Bobby et Lotfi. Il fait ouvrir la fenêtre latérale droite par Jacques. Il lui demande de se déplacer et, depuis son siège, tire deux balles sur la tour de contrôle. Mon attention est attirée par un mouvement à l'extérieur droit. . .

L'assaut

Une passerelle motorisée s'approche de l'avion à toute allure. Elle transporte des hommes-robots casqués, habillés de noir, ramassés sur eux-mêmes. Je crie :

- *Couchez-vous !*

Immédiatement une clameur, des tirs. Par rafales rapprochées, puis incessants. Une passagère gémit, elle est blessée : elle n'a pas été assez rapide.

- *Restez sous les sièges. Taisez-vous. N'attirez pas l'attention des terroristes !*

Je me fais aussi petite que possible, mais mon pied a dû traîner dans l'allée. Je le rétracte sous la brûlure. Un éclat ou une douille éjectée. Cette fois-ci, tous les sens sont violentés. Le bruit assourdissant des grenades, celui suraigu des balles, leurs chocs métalliques contre les cloisons. Les trépidations de nombreuses mitraillettes. L'odeur âcre de la poudre, la poussière qui étouffe. La lumière des plafonniers s'est éteinte depuis le début de l'as- saut. Seuls des points rouges lumineux se déplacent très vite et zèbrent l'es pace. Irréels. Une nouvelle grenade explose. La bombe ! Elle est là. Elle va péter ! Nous allons tous sauter. Mon corps se ramollit : j'abandonne. Anéantie, réduite à l'état de chiffon. Un piétinement :

- *Rampez, vite ! Ne vous relevez pas.*

Au milieu de l'allée, un corps. Encore un mort ? J'ai un hoquet de nausée. Plus rien. Un homme en noir l'a tiré jusqu'au toboggan de la porte 2 droite. L'ouverture dispense une faible lueur. La passagère blessée se laisse avaler par ce trou béant.

Elle part en travers, les bras en avant. Je prends le temps de me retourner sur le dos. Vieux réflexe, conditionné par l'entraînement. Glissade vers la liberté. L'arrivée au sol est brutale : en plein dans les jambes du policier chargé de nous réceptionner. Un bras puissant m'éjecte. Incrédule je regarde.

Debout sur mes deux jambes, les pieds bien posés sur le tarmac, je n'ai pas le temps de réaliser mon bonheur. Je subis une fouille au corps très complète :

- *Non, mais ça ne va pas ! Je suis une des hôtesses*

Des pantins affolés apparaissent en haut de la rampe. Ils sont poussés dans le vide, assis d'autorité dans la langue de caoutchouc jaune.

- *Par là, courez... Couchez-vous, rampez, avancez, ne vous levez pas, baissez la tête !*

Des ordres fusent dans tous les sens. Au bout de longues minutes de reptation, notre groupe est arrêté. Dans l'avion, des tirs ont repris, sporadiques. Deux hommes se relèvent et courent vers les voitures de pompiers. Nous les imitons tous et rejoignons le reste des passagers. Eux sont sortis par le toboggan de la porte 3 et par des passerelles installées par le GIGN aux portes 4. Entre nous et la carlingue, des voitures de police, de pompiers, des ambulances, des bus. Un rempart. J'essaie d'attirer l'attention d'un gradé :

- *Je suis une des hôtesses. J'ai des choses à vous dire. Je sais où est la bombe. Sous le siège, dans le couloir entre les deux portes 1.*

Ils sont quatre.

- *Vous êtes sûre qu'ils n'étaient que quatre ?*

- *Oui, certaine, et tous à l'avant. Ici, vous n'avez que les passagers et l'équipage.*

Silence du côté de l'avion. La nuit est tombée. Notre situation est absurde. Nous sommes transis, épuisés, démoralisés. J'essaie d'évaluer la foule. Combien manquent ? Là, devant nous, Bruno. Vivant ! Je n'en crois pas mes yeux. Du sang sur sa chemise, mais vivant. Il soutient son coude droit. Sa manche est déchirée. Il est blessé. D'autres que moi l'ont reconnu. Il a droit aux cris, aux rires, aux larmes. Et André qui marche derrière lui. Hagaré, insensible à nos appels, les mains derrière le dos. Pierre se jette sur un gendarme.

- *C'est notre mécanicien. Détachez-le !*

Bruno est évacué en ambulance. André reste avec nous. Il paraît indemne, mais il est sourd. Et Jacques ? Je n'ose pas poser la question. Forcément, vu la position de son siège, tout à l'avant droit... Il a été pris au piège. Lentement, notre groupe diminue.

Pour monter dans les bus, il faut décliner son identité. C'est très long. Certaines vieilles personnes ne comprennent pas ce qui leur est demandé. D'autres ne savent plus comment ils s'appellent. Ils sont meurtris d'être traités comme des criminels après ce qu'ils ont enduré. Pourtant, André confirme :

- Ils n'étaient que quatre. Au cockpit. Bruno l'a annoncé au micro pour faire cesser les tirs. Ils sont tous morts. J'ai vu leurs corps. Ils ne nous ont pas tués.

Tous morts... J'ai un curieux pincement au cœur.

Le retour, enfin

Les bus Nous emmènent enfin. L'aérogare est brillamment éclairée, surtout au sortir de la nuit. La porte automatique franchie, c'est la stupéfaction. Tout ce monde ! Des applaudissements ! Les journalistes (ils étaient bien là). Par terre : Bruno, entre les mains d'un secouriste qui l'interroge. Et à côté de lui... Jacques, brisé mais vivant. Nous l'entourons. Dans le poste de pilotage, c'était lui le plus mal placé. Il a pris la seule issue possible : la petite fenêtre, libérant ainsi la vue des tireurs d'élite embusqués dans la tour. C'est par là que deux des quatre terroristes ont été mortellement touchés.

En tombant dans le cockpit exigü, leurs corps ont fait un rempart protecteur pour Bruno et André. Des gens nous interpellent, nous embrassent. Dans cette salle d'embarquement transformée en hôpital de campagne, des rires. De vrais rires. Et des larmes d'émotion et de joie. Les ex-otages sont conduits vers des sièges. Des médecins les auscultent. Des psychologues les rassurent. Ils sont entourés de couvertures et baignés de chaleur humaine. Un homme muni d'un talkie-walkie tente de regrouper l'équipage valide. En retrait, des inspecteurs en civil patientent. Nous devons faire une déposition. Reste cette formalité. Notre témoignage, à chaud. Il y a vraiment beaucoup à dire... Rien que sur l'aéroport d'Alger et ses mesures de sûreté renforcées ! Les complicités certaines. Avec les mots viennent les images. Les morts.

Un Airbus identique au nôtre nous a suivis, survolés, surveillés pendant ces trois jours. Et nous n'en savions rien ! A son bord, un équipage complet de relève, tous volontaires, et les super gendarmes du GIGN, qui ont pu ainsi s'entraîner en situation quasi réelle jusqu'au dernier moment. Lors de l'assaut, ils ont payé un lourd tribut. Neuf blessés dont un grièvement;

Je sais maintenant sur quoi ils tiraient en porte gauche quelques minutes avant l'assaut. Un autre Airbus est là. A son bord, nous faisons enfin connaissance avec ceux qui viennent de nous sauver la vie. Leurs visages marqués témoignent de l'extrême difficulté de leur action. Un élan de gratitude nous pousse vers eux. Nous quittons Marseille pour notre destination initiale. Il est près de 2 heures du matin.

Je retrouve mon « chez-moi » comme je l'ai quitté, il y a trois jours exactement. J'aimerais pouvoir croire qu'il ne s'est rien passé. Jean-Pierre est très éprouvé. Il me raconte cette interminable attente. Les infos contradictoires des médias. L'assaut vécu en direct. La certitude de l'hécatombe. Les appels alarmés des proches. Les enfants arrivent dans l'après-midi. Les premiers jours sont un tourbillon dont je n'ai plus la mémoire. Courrier abondant. Remise de médailles. La télé, les journaux. J'ai du mal à accepter l'idée que j'étais bien là-haut, dans cet enfer, et que je suis vivante. Dans une revue, les photos du cockpit, tout ce sang ! Yannick, sa femme, ses enfants. Le rappel obsédant de sa mort et de notre impuissance.

Le médecin d'Air France nous a donné quinze jours d'arrêt maladie d'office. Je me croyais capable, après quelques jours de repos mérité, de reprendre mon activité. Pas si simple. Après une longue psychothérapie, j'ai perdu ma licence de vol. Inapte au service. A quarante-cinq ans : réformée, mise à la retraite anticipée. Cette décision a été une nouvelle blessure, mais aussi un réel soulagement. Quatre hommes armés ont imposé leur loi et brisé l'ordonnance de ma vie. Je pense souvent à eux. A leur action folle et désespérée. Je revois leur jeunesse. L'angoisse latente et nos rires

partagés. Les liens tissés patiemment, par stratégie, et qui nous ont unis malgré tout. Le syndrome de Stockholm doit fonctionner dans les deux sens. Je n'oublie pas, non plus, les morts dont ils sont coupables et je ne les leur pardonne pas. Les nouvelles alarmantes d'Algérie entretiennent quotidiennement la plaie ouverte. Je tremble pour mes amis restés là-bas. Pour moi, une page est tournée définitivement. Il m'arrive, parfois, de reprendre l'avion en passagère. Heureusement, là-haut, la magie opère toujours »

.../....

3- 1 Les atteintes terroristes contre le transport aérien

L'augmentation un temps, la fréquence affichée ensuite et la toujours casuelle potentialité d'attaques d'avions civils, continue encore à faire l'objet d'une grande inquiétude au niveau international. Il devient par conséquent urgent de mettre en commun un « savoir-faire » sur les informations et les ressources, de revoir les procédures actuelles, de renforcer les contrôles et d'introduire des mesures préventives de plus en plus perfectionnées.

Il ne s'agit pas là de mettre en cause telles ou telle compagnie, tel ou tel aéroport particulièrement perméable aux actions terroristes, tel ou tel pays abusivement complice, il s'agit essentiellement de prendre la mesure d'un phénomène passablement hétéroclite quant à ses raisons, à son déroulement et à ses conséquences.

Le transport aérien reste particulièrement exposé aux atteintes terroristes. Il existe deux formes principales d'actes contre les aéronefs :

- la pose d'explosifs avec l'objectif de détruire l'avion en plein vol (avec pour conséquence de perte humaine que générera un tel acte³³
- Le détournement d'avion (acte de piraterie aérienne), dans l'objectif de marchander le sort d'otages innocents au profit de revendications diverses : argent, asile politique, libération de compagnons emprisonnés, pressions politique sur l'état ciblé.....

On estime à plus de 900 le nombre de détournements d'avions depuis 1931. Le tout premier acte de ce type dans l'histoire de l'aviation eut lieu au PEROU en Février 1931, ses auteurs voulaient répandre des tracts par la voie des airs.

S'agissant des détournements (actes de pirateries aériennes) les proportions sont multiples : actes de déséquilibrés (-de 1% des actes), de criminels de droit commun (- de 1% des actes), désir de fuite vers l'étranger (5% des actes), et les actes d'organisations clandestines (93 des actes).

3-1-1 Le détournement d'avion ou l'acte de piraterie aérienne

Par nature, un détournement d'avion est violent, mais cette violence comporte le plus souvent un aspect instrumental qui en limite l'extension. Destinée avant tout à dissuader les autorités d'effectuer un assaut immédiat ou à court terme, la violence exercée contre les équipages et les passagers pris en otages, fait l'objet d'un calcul du ou des pirates, qui conserve dans son esprit une proportionnalité par

³³ Voir en annexe le récit sur l'attentat de Lockerbee

rapport à la finalité du détournement qui donne une base à la négociation avec les interlocuteurs extérieurs.

Ces derniers comprendront aisément que les revendications crapuleuses, personnelles ou politiques des pirates sont limitées, qu'elles ne mettent en jeu rien de vraiment essentiel pour le pouvoir politique, soit parce qu'elles n'entrent pas dans le champ des enjeux politiques (modèle américain), soit qu'elles sont aisément négociables et donc récupérables (modèles des pays de l'Est). Le ou les pirates et les autorités ont intérêt dans ce cadre, à ce que la violence reste virtuelle et que rien d'irréparable ne soit commis.

Sur un autre plan, l'étude attentive du déroulement de diverses affaires montrent la complexité des liens noués entre pirate(s) et otages peuvent renforcer l'assertion inhérente au très fameux "syndrome de Stockholm" ³⁴, qui fascine tant les observateurs et correspond en partie à des "situations où les passagers, rassurés sur la dimension rationnelle du détournement, donc sur ses chances de survie, se garantissent psychologiquement contre le dérapage du processus de négociations, en nouant des liens affectifs avec leur(s) bourreau(x)". Mais cela peut les desservir comme dans le cas des Moluquois, qui avaient réussi à "retourner" leurs otages et qui les exécutèrent quand même.....

Cet aspect doit - être appréhendé avec circonspection dans le modèle "palestinien". Une durée de détention pendant laquelle les protagonistes discutent, est facilement interprétable en termes de "communication" ou "d'échanges". Une analyse pourrait montrer la rationalité; voire l'efficacité du comportement des pirates qui, avec un habile dosage de menaces et de passage à l'acte (exécution d'otages), s'efforcent d'amener les autorités à céder à leur revendication. Le fait que les otages, du moins les survivants, soient en général libérés, montre que le "dialogue" aboutit et que la raison l'emporte.

3-1-2 Les raisons d'un détournement

La recherche de satisfaction d'ordre privé

« Si dans une minorité de cas, les détournements ont été réalisés par des personnes qui se trouvaient réellement en danger, étant donné leurs activités politiques, dans d'autres ils ont été exécutés par des délinquants de droit commun, des sujets corrompus, des malades mentaux, des inadaptés anxieux de changer de pays, de résidence ou par des personnes poussées par des motifs d'ordre strictement personnels ». (Extrait du discours de C.Morina chef de la délégation cubaine, 17^{ème} session ass. OACI), Ce "classement" me semble extrêmement restrictif et confond "acte de piraterie politique" avec opposition politique, je ne connais pas quant à moi, un exemple de

³⁴ La première apparition de ce syndrome a eu lieu à STOCKHOLM (d'où son nom) lors d'une prise d'otage dans une banque où les otages ont pris fait et cause pour les gangsters, certains otages allant jusqu'à avoir des relations sexuelles durant les 5 jours de détentions avec les preneurs d'otages, l'une d'entre elle se mariant en prison avec l'un d'eux.....

piraterie aérienne fait par des opposants à un régime politique, effectué sur la Cie nationale, avec des otages tous ressortissant de ce même pays.

Pour rentrer plus dans le détail des différentes typologies d'agresseurs , nous pouvons en établir une liste.

Des détournements accomplis par des individus isolés, inorganisés, agissant pour leur propre compte, ne sont pas forcément résiduels et peuvent être regroupés en diverses **catégories non exclusives** les unes des autres :

- **Les détournements commis par des déséquilibrés mentaux** cherchant à fuir leur environnement familial ou géographique les détournements dits primaires par leurs mobiles, faits en famille et par une famille entière.

- **Les détournements à but lucratif ou "hijacking for profit"** dont l'objectif est d'extorquer des sommes importantes aux Cies aériennes en prenant équipage et passagers en otages Les détournements publicitaires qui sont pour certains l'occasion d'attirer l'attention de l'opinion mondiale et de la sensibiliser à un problème déterminé (gardes des enfants en cas de divorce avec un (e) ressortissant(e) d'un autre pays, négocier un temps d'antenne pour défendre une cause).

- **Les détournements pour s'évader** d'un pays totalitaire ou évasion politique.

Exutoire de la violence, la piraterie aérienne devient une forme de révolte de l'individu souvent asocial. Aucun avion n'est à l'abri de telles attaques auxquelles les autorités ne peuvent parer, étant donné l'infinité des motifs invoqués par leurs auteurs. Il demeure une catégorie tout aussi vaste que problématique : le détournement peut-être effectué pour des motifs politiques. Il faut donc classer les actes de pirateries aériennes en 4 grands groupes :

Le modèle américain traite des actes de pirateries dont les motifs sont idéalistes ou partisans, crapuleux ou d'ordre psychiatrique, ces événements étaient très nombreux dans la zone Amérique.

Le modèle des pays de l'Est ou "humanitaire " qui correspond à des tentatives pour fuir un pays, suivies quand elles réussissaient d'une demande d'asile. Ce comportement était généré par des conflits politiques ; persécution des minorités ethniques ou religieuses, pratiques coercitives des régimes autoritaires et totalitaires, produisant tour à tour des candidats à l'exil.

Le modèle palestinien est de loin le plus spectaculaire, le plus complexe, le plus spécifique et le plus problématique : c'est à lui que

tout le monde songe dès lors que l'on parle de piraterie aérienne, c'est lui que l'on assimile **au terrorisme**

Puis il y a l'acte de piraterie aérienne "religieux" ou politique assimilé lui aussi à du **terrorisme**, comme nous le connaissons dans certains pays comme l'Algérie, et le terrorisme "mafieux" qui sera sans nul doute **LE** nouveau terrorisme des temps modernes, terrorisme touchant aussi bien le trafic de drogue que des déchets nucléaires, les demandes de rançons etc... Dans les deux premiers "modèles", contrairement au deux autres, le détournement souvent improvisé, n'est pas commandité par une organisation clandestine, les pirates n'attendent pas une aide précise de l'extérieure, et espèrent tout au plus attirer la "sympathie" ou "l'attention" sur leur cause ou leur cas, même s'ils doivent employer la violence.

3-1-3 La poursuite de mobiles politiques ou religieux

Ce sont, et de plus loin les deux formes de piraterie aérienne les plus utilisées, les plus violentes et les plus redoutées.

Caractérisées par un désintéret matériel ou financier ce type d'atteinte à la sûreté, que l'on appelle piraterie aérienne (ou détournement) se présente comme l'exécution d'une mission à finalité collective, les pirates (car ils sont toujours plusieurs dans le cas de piraterie aérienne dite "politique") , se réclament d'une organisation souvent connue, quelque fois embryonnaire. Le mobile politique et/ou religieux incontestable à priori, plus noble que tous les motifs énumérés précédemment sont de nouveau mis en exergue ces dernières années. Beaucoup d'Etats sont "victimes" de détournements soit parce que l'aéronef attaqué en possède la nationalité, soit parce leurs ressortissants sont passagers de l'appareil, soit parce que les revendications des pirates intraitables les concernent même s'ils sont étrangers préalablement à l'affaire, affirment souvent ne rien vouloir céder et ne pas plier sous les menaces terroristes malgré l'importance des enjeux : vies humaines, mises en danger, aéronefs endommagés sinon détruits... .

Leur position intransigeante est néanmoins quelque fois assouplie, ils hésitent entre deux comportements : céder au chantage et paraître faible, ne pas céder et sembler insensible, il fait preuve de bonne volonté optant pour une attitude conciliante afin de hâter le dénouement des transactions. En Septembre 1970 ³⁵, les pirates de l'air obtiennent gain de cause et les Etats concernés (Israël, RFA...) s'inclinent en libérant des fédajins. Depuis cette date il y a eu plus de 900 détournements ou atteintes contre l'aviation civile. Ce qui veut dire que quand on cède à ce chantage, cela donne des "idées" aux autres et qu'il y aura d'autres événements identiques, dans leur forme, et leur revendication, et tout le monde risque d'être touché. Dans le cas contraire ou un gouvernement ne cède pas , il s'expose à de nouvelles actions dites "punitives". Cette théorie a toujours été confirmée... Nous verrons bien si le fait que le

³⁵ Affaire DAWSON'S Field septembre 1970 désert de JORDANIE voir ANNEXE HISTORIQUE

gouvernement de l'Inde qui a cédé aux pirates de l'air lors du dernier détournement, le premier de l'an 2000, et le troisième depuis la chute du mur de BERLIN, engendrera d'autres actes de ce type.

Il nous faut à ce niveau de l'étude se poser la question :

" Terrorismes ou piraterie aérienne ?".

Pour ma part, je pense qu'il n'y a pas de contestation possible quant à l'emploi du terme de **"piraterie"**. Nous avons bien à faire comme par les siècles passés à de la piraterie pure et simple, c'est la même piraterie qui a su s'adapter au monde moderne, elle a su s'en donner les moyens pour y arriver. Nous avons le même schéma, des buts identiques, un langage adapté (*la prise d'assaut de l'avion par..., les forces de l'ordre sont montées à l'abordage de l'avion..., le chantage des pirates de l'air ...les pirates de l'air ont exécuté un otage, demandent ou exigent...*)³⁶

L'expression "piraterie aérienne" est entrée dans le langage commun largement exploité par les médias préoccupés par le réalisme sans préjuger des subtilités juridiques.

Mais quand on parle de piraterie aérienne, on définit ce terme comme étant une variante du terrorisme international. Nous devons donc convenir que terrorisme et piraterie peuvent être étroitement liés.

Le terrorisme est, selon moi, un dérivé de la piraterie adapté au monde moderne, dans le cas de prise d'otages à bord d'un aéronef ou de tout autre moyen de transport, en effet tous les actes de terrorisme ne sont pas assimilables à des actes de piraterie (attentats à la bombe, insurrection dans les territoires occupés³⁷)

Si l'origine de l'expression remonte certainement à la Révolution française, le terrorisme semble constituer depuis quelques années un élément majeur des relations internationales. (*Le gouvernement américain recense 500 actes de terrorisme internationaux en 1983, 650 en 1984, 810 en 1985 soit un accroissement annuel de près de 30% de la violence terroriste et une moyenne de 2 attentats par jour à l'intérieur d'une zone géographique dont les frontières se sont-elles aussi élargies.*)

Si l'approche du terrorisme varie selon la nationalité, la qualité de l'auteur (juriste, journaliste, expert) leurs analyses se complètent pour parvenir à une définition qui englobe rarement l'intégralité du problème. Il s'agit de savoir si préférer la qualification de terrorisme à celle de piraterie pour l'appliquer aux atteintes illicites permet de mieux définir le concept. La réponse pour certains est semble-t-il

³⁶ Tous ces termes sont généralement toujours employés pour décrire la situation de détournement d'avion

³⁷ Terrorisme pour les uns, mouvement de résistance et de libération pour les autres....

négative, en raison de l'aspect multiforme de la notion de terrorisme qui dans la pratique, prétendant défier le droit, l'ordre, laisse les démocraties intimidées et désarmées.

J'affine mon raisonnement en disant donc : *« Il n'y a donc pas de définition qui fasse autorité en la matière. Pour ma part, je me contenterais de dire que la piraterie aérienne à but politique et/ou religieux fait partie intégrante du terrorisme en général en étant une de ces composantes. »*

Les particularismes de la navigation aérienne obligent à s'écarter des termes même de l'article 15 de la Convention de 1958 qui s'attache à l'acte commis contre un autre aéronef ou contre des personnes ou des biens à son bord. En haute mer ou dans un lieu qui ne relevant de la juridiction d'aucun état ce critère est trop restrictif puisque tel qu'il est aménagé à l'article 15, l'acte de piraterie demeure dans son application aux aéronefs attaché la haute mer et aux lieux désertiques, or les détournements se produisent souvent peu après le décollage, alors que l'avion est "en vol" (*article premier paragraphe 3 et article 5 paragraphe 2 de la convention de Tokyo; article 3 paragraphe 1 de la convention de la Hayes repris par l'article 2 alinéa a la convention de Montréal*) au dessus du territoire d'un état et non au dessus d'un espace international, il est de la fonction des aéronefs de se déplacer constamment. Ce qui engendre des conflits de compétence concurrente puisque généralement les actes commencés dans un Etat se prolongent dans l'espace aérien d'autres Etats, difficile de savoir avec précision au-dessus de quel Etat est commis l'acte illicite.

La qualification de piraterie aérienne doit être abandonnée dans certaines situations comme la mutinerie, le détournement d'avion se soumettant aux injonctions d'un appareil militaire, les détournements opérés depuis le sol ou grâce à l'usage d'autres aéronefs (convention de Tokyo et de la Hayes)

Il n'y a infraction que si le détournement est le fait d'une ou plusieurs personnes se trouvant à bord de l'avion celui-ci étant en vol.

La qualification de "piraterie aérienne" dévolue à un acte n'est donc pas en soi évidente, elle est rendue encore plus complexe par toute une série d'équivoques.

S'il existe une réelle identité entre pirate de l'air et pirate maritime entendu au sens de la convention de 1958, celle-ci est brouillée par la recherche des mobiles de l'auteur de l'acte.

Le pirate à la lecture du seul article 15 agit à des fins personnelles et privées, les intentions politiques étouffées par certains Etats concernés (affaire du Santa-Maria)³⁸ font néanmoins l'objet de nombreuses interrogations doctrinales et étatiques.

³⁸ voir en fin de document

La question est plus aiguë en droit aérien parce que le pirate agit souvent à des fins politiques qu'il juge d'intérêt général et qui légitimise selon lui son acte, en devenant une méthode d'expression généralisée de contestation. L'acte de piraterie aérienne tend à se muer en un moyen extrême de lutte politique.

Par commodité de langage un acte de piraterie aérienne est bien souvent défini comme du terrorisme aérien . Mais qu'est ce que le terrorisme ?

3-2 Les pirates de l'air qui sont -ils ?

Ce sont le plus souvent des fanatiques qui luttent pour une cause idéologique, nationaliste, religieuse, ethnique ou écologique. Néanmoins certains acteurs peuvent être des mercenaires, des voyous et peut-être même des membres du milieu ou de la mafia. Initialement ces hommes et ces femmes sont animés par des sentiments de révolte et d'impuissance face à une situation qu'ils jugent inacceptable.

Leur caractère généralement immature favorise leur endoctrinement par des incitateurs rompus à cet exercice.

L'instruction est faite selon une formule très militarisée et s'opère dans des camps d'entraînement d'où ils ressortent professionnalisés, activés à leur groupe du fait de leur volonté propre ou de pressions exercées sur eux. Ils se verront hiérarchisés selon leurs spécialités et constitueront ainsi un maillon d'une chaîne très cloisonnée et très structurée. Ces "apôtres" "martyrs ne se recrutent principalement pas dans les éléments inférieurs d'un peuple (?) ils se recrutent souvent chez des demis intellectuels ayant reçu une éducation universitaire , mal adaptée à leur mentalité simpliste, à l'inverse d'autres éminences grises dont le charisme certain génère la perméabilité aux messages et aux discours qu'ils tiennent, interdisant de fait une soumission sans faille.

Ils sont des combattants de la plus juste et de la plus sacrée des causes, et ne se reconnaissent pas comme des terroristes. Ils se disent "victimes innocentes" de la terreur, celle qu' exercent les états , le pouvoir, le capitalisme. Ils restent convaincus qu'ils obtiendront ce qu'ils veulent des hommes en leur faisant peur, au besoin en les éliminant !

3-2-1 Leurs objectifs et mode de fonctionnement.

A cours terme

Tout d'abord, faire connaître l'existence de tel ou tel groupe afin de sensibiliser les populations sur leurs revendications, mais aussi obtenir la libération de prisonniers directement liés à leur mouvance, se procurer des armes et des explosifs puisque c'est pour eux que les terroristes "s'expriment" et créer ainsi le doute au sein de la population sur le bien fondé de la politique menée par un état.

L'expérience démontre malheureusement que leurs objectifs sont souvent au moins partie, atteints, d'où la recrudescence d'actions entreprises dans ce sens.

A long terme

Ils veulent par des actions spectaculaires créer un climat d'insécurité et de psychose de nature à favoriser tout changement politique ou apte à déstabiliser la société en s'attaquant à des symboles.

Les cibles

Frapper, c'est avant tout atteindre des êtres humains et des biens, tout en ayant comme finalité la remise en cause d'une politique. L'opinion publique, lassée par ces malveillances pourra alors faire pression sur le gouvernement visé.

L'opinion internationale, par l'entremise de certains pays politiquement influents, a souvent tendance à soutenir les résistances populaires d'autant que ces états s'identifient souvent à ces mouvements terroristes qu'ils sponsorisent. Quelle qu'elle soit, la cible sera d'autant plus réceptive que les actes seront multipliés et les victimes innocentes.

La publicité

" L'acte terroriste en lui-même n'est rien, alors que la publicité est tout" selon W. LAQUER, en effet pour toucher sa principale cible à savoir l'opinion publique, le terrorisme a besoin des médias. De fait "les coups" les plus médiatiques sont conçus ! Quelle publicité quand un avion, son équipage et ses passagers "passent" plusieurs fois par jours sur toutes les chaînes du monde, et encore plus quand il y a "exécution" d'innocents , autorisant ainsi l'expression du facteur essentiel de médiatisation dont les terroristes ont expressément besoin.

Que font-ils ?

Leurs modes d'actions, leurs stratégies, et leurs tactiques échappent à tout caractère conventionnel, la fin justifiant les moyens. Toutefois, l'action, l'effet et le risque, s'inter activent.

a) L'approvisionnement

Discretion et disponibilité sont les règles d'or de ce fait, les nombreux déplacements nécessitent des dépenses financières dont leur couverture prend des formes diverses :

- Aide directe d'Etats sympathisants, Racket/ Chantage
- Attaques de banques ,Traffics d'armes, de drogues ...
- Livraisons occultes d'armes et d'explosifs après acheminement
- Vols d'explosifs et de détonateurs

b) Les actes.

Contre les personnes :

- Attentas, Assassinats, Prises d'otages, Chantage

Contre les biens matériels :

- Aéronefs, Ambassades, Lieux de cultes Organisation de presse,
- Enceintes militaires, Locaux administratifs, banques, Symboles d'un Etat, ministère, perception etc...

c) Les effets :

Instauration de la peur, de la psychose, et de la crainte :

- Désaffection des lieux publics, des transports publics, moins de déplacements, Pression sur le gouvernement, Remise en cause de sa politique
- Déstabilisation de l'entité dirigeante.

d) Les risques qu'ils encourent :

Les risques sont toujours pris en compte par les terroristes en effet :

- L'instinct de conservation existe aussi chez eux
- L'identification d'un des leur, tué ou capturé peut leur être préjudiciable,
- La réussite comprend l'esquive de ses auteurs

En conséquence, pour un même effet recherché, les terroristes choisiront toujours l'action la moins risquée. Pour ce faire ils ne frappent jamais au hasard, entre plusieurs objectifs de même nature, ils opteront sans coup férir pour celui qui sera le moins protégé.

Les statistiques montrent ainsi que dans 90% des cas de piraterie aérienne les cibles correspondent au niveau de sécurisation le plus bas, à savoir une protection ou inexistante ou inefficace.

Dans le langage technique les "cibles" aisées à atteindre sont dites "molles".

3-2-2 Méthodologie tactique

Toute action fait l'objet de scénarii préalable que l'on peut scinder en 5 phases principales :

- Préparation planification de l'opération, détermination de la cible, reconnaissance locale, évaluation des risques, intendance, effectif nécessaire, moyens à mettre en œuvre , complicité(s) requises éventuelles, solution de rechange, moyens de repli
- Engagement : Objectifs, moment, approche, attaque, opportunités, repli
- Négociations elles font toujours l'objet d'un scénario adapté aux doléances
- Dénouement marque les temps forts et l'issue de l'action détermine le succès ou l'échec de l'opération considère l'efficacité de la tactique utilisée applique les procédures de soustraction physique aux investigations
- Exploitation
- Débriefing, enseignement rapports circonstanciés et détaillés problèmes divers : logistique, complicité, intendance évaluation d'une récidive ou non

Le but recherché avec l'appui des médias

L'objectif du terrorisme en général et aérien en particulier, n'est pas seulement d'abattre un ennemi ou de tuer pour tuer, c'est aussi d'obtenir par le scandale une vaste campagne médiatique que garantissent tous les organes d'information, grâce à une immense publicité. Il est évident que sur ce point l'audiovisuel a une place privilégiée. Le terrorisme pour exister à besoin des médias. Certains attentats sont programmés exactement peu avant l'heure du 20H assurant par de là même un maximum de publicité....

3-3 Typologie et modalités des actes de Piraterie

Il est possible d'analyser les actes d'intervention illicite 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 tous les actes de terrorisme . 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 psychopathologiques décrite par deux psychiatres un peu oubliés aujourd'hui, Dide et Guirault³⁹, sous le nom d'idéalistes passionnés. Il s'agit de sujets à forte composante paranoïaque, c'est-à-dire orgueilleux, psychorigides, interprétants, inadaptés* » .

Pour ce qui est des groupes, toutes les combinaisons et alliances imaginables sont 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 (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, plus 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 et celles, plus rares, visant une personne physique .

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

- actions décidées par des États, exécutées directement par eux ou par des groupuscules terroristes à leur service et destinées à faire pression sur un autre État
- actions prenant pour cadre un État afin de régler des comptes qui lui sont parfaitement étrangers

³⁹ Dide et Guirault psychiatres du XIX siècle

- actions qui visent à faire perdre la crédibilité morale, politique ou économique d'un état ou destinées à le déstabiliser
- actions qui ont pour but de tester la capacité à réagir d'un État
- actions visant une personne morale de droit privé et exécutées par des criminels de droit commun (chantage, extorsion, etc.)
- actions personnelles d'individus irresponsables ou malades mentaux (vengeance, solidarité envers une cause, etc.).

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

- actions dirigées contre des personnes physiques occupant une fonction précise ou exerçant un métier précis, sans qu'une institution ou un État soient visés (journalistes, enseignant, artiste, écrivain, etc.)
- actions ayant pour cible une institution ou un État et visant des personnes physiques du fait de leur ethnie, religion, opinions politiques ou nationalité et ou fonctions (israélite, employé d'ambassade, militant, etc.)
- actions exécutées par des criminels de droit commun
- actions individuelles d'individus irresponsables ou malades mentaux.

Hormis un ou deux cas d'espèces sans valeur statistique, depuis l'effondrement du bloc socialiste ⁴⁰ il est possible d'affirmer que les mesures actuelles de sûreté sont suffisantes pour décourager les « amateurs » qu'ils 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 pour sa part 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.

⁴⁰ Chute du mur de BERLIN

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 port et le transport d'armes et de substances explosives
- une appropriation frauduleuse d'un bien d'autrui
- le détournement d'un moyen de transport
- une prise d'otages avec extorsion
- violences et menaces
- un ou plusieurs homicides volontaires
- une ou plusieurs atteintes à l'intégrité de la personne.

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 ; 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 généralement un tiers, étranger au différend, que l'on tient en son pouvoir par la force comme moyen de pression et comme bouclier.

L'otage est 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 . « *La réaction agressive est spontanément dirigée vers l'agent frustré lui-même* » . Si, pour l'agresseur, il est impossible d'attaquer l'agent frustré directement, en raison par exemple 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'État d'immatriculation. De ce fait, il cesse d'être une victime innocente... (existerait-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 » permettant un accès direct et immédiat aux médias. McGuire, affirme que dans le terrorisme il y a toujours eu un aspect théâtral ; celui-ci 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 .

Le détournement correspond en réalité à une escalade de la violence tant physique que symbolique qui ne s'analyse qu'à travers un scénario de rupture ou de drame, c'est pourquoi les exigences formulées par les malveillants, qui d'ailleurs sont bien souvent improvisées, deviennent de plus en plus dérisoires au fur et à mesure que les heures et les jours passent, comme si la dramatisation du sort des otages par les médias, monopolisait tout le sens des événements.

La fin du détournement est marquée par tous, par la libération (ou la mort) des otages, et non par la satisfaction des revendications des pirates. Si l'information se détourne de la suite donnée à ces exigences ; demande de rançon, élargissement de quelques "camarades" emprisonnés, c'est que les journalistes, traducteurs de l'incident, ont bien compris que les enjeux réels étaient moins là, que dans la tentative d'humilier ou de punir l'état que les pirates défient.

Le dialogue se réduit le plus souvent à une suite d'imprécations contre le gouvernement visé, quand il ne s'agit pas de tentatives plus subites de manipulations. Le dialogue ne serait qu'un piège comme le montre bien la focalisation spontanée des observateurs sur le sort des otages, seule question importante en définitive.

La logique profonde de ces détournements est foncièrement différente de celle des modèles "américains" et des "pays de l'Est". Loin d'être simple argument dans une négociation, la violence constitue la dimension primordiale du schéma "palestinien", il ne s'agit pas de la conserver comme ultime recours en cas d'échec mais de bien l'étaler spectaculairement et d'une manière aléatoire, pour créer un sentiment d'irrationalité atteignant tous les acteurs. Plus que de la violence, il s'agit de la terreur.

3- 4 Etude de marché d'un acte de piraterie aérienne

3-4-1 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 :

Les transporteurs aériens et en particulier :

- les compagnies aériennes nationales propriété d'un État,
- 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.

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):

- Effets espérés/Risques encourus.
- Résultat/Moyens mis en oeuvre.
- Établissement du compte d'exploitation prévisionnel.

3-4-2 Étude de faisabilité et élaboration du produit.

L'étude de 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

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.

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) évaluer 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) établir un plan média ainsi qu'une stratégie de communication (viser le « prime-time » de l'État cible, choix des médias en fonction de leur indice d'audience, choix d'une dénomination, rédaction du message de revendication et éventuellement des communiqués de presse).

D'une étude juridique complète afin de choisir :

- un ou plusieurs États pour des escales
- un État 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'État cible ainsi que de l'État 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 États peu répressifs et ceux n'ayant pas une politique d'extradition systématique. Dans le cas de la destruction d'un avion en vol ou 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 la responsabilité d'au moins un État ainsi qu'une relation triangulaire occulte et complexe entre l'auteur et ses commanditaires, la victime et l'État 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 médias acceptent de transformer une infraction pénale complexe en « événement prime time ». X. Raufert⁴¹ 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 sur valorisation des informations liées aux victimes de l'infraction, garantissant aux preneurs d'otages ou aux saboteurs une publicité mondiale importante et gratuite, sans la moindre investigation dangereuse.

L'explosion, quelques minutes après son décollage de New York, du Boeing 747 de la TWA⁴², au moment des Jeux Olympiques d'Atlanta, a davantage marqué l'opinion que celle de l'appareil du même type d'Air India survenue quelques années auparavant. De même que l'attentat de Lockerbee⁴³, concernant l'explosion en plein vol d'un 747 de la Panam, a certainement plus frappé les esprits car à la veille des fêtes de Noël, que celui du DC 10 d'UTA⁴⁴ de Septembre 1988.

Que dire de l'assaut malheureux du Boeing 737 d'Egyptair à Malte par les forces de sécurité égyptiennes et celui très réussi de l'Airbus d'Air France à Marseille, tous deux suivis en direct à la télévision ? Où s'arrête l'information et où commence la publicité voire le voyeurisme ? Exploitant au maximum le côté sensationnel afin d'augmenter leur audience, les médias 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 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 médias, n'aime

⁴¹ Terrorisme et violence Carrère 1988

⁴² A ce jour les enquêteurs supposent toujours qu'il y a eu défaillance mécanique du réservoir central, mais des experts indépendants appelés « les conspirateurs » par les autorités américaines, ont pu prouver que mécaniquement la théorie des enquêteurs du NTSB ont volontairement falsifiés et cachés certains documents de l'enquête, notamment sur les expérimentations cette nuit là (le 17 juillet 1996) d'un tir de missile par la NAVY en prenant pour cibles dites neutres des avions commerciaux .

⁴³ attentats commis au départ de Frankfurt, l'avion après une escale à Londres a explosé en plein vol au dessus du village écossais de Lockerbee, faisant 230 victimes, le procès a actuellement lieu à La Haute cour de justice de LA HAYE.

⁴⁴ L'avion a été piégé au court de l'escale précédente, l'attentat a fait 172 victimes, un premier procès a eu lieu à Paris condamnant « des fusibles » à la réclusion à perpétuée, aucun des prévenus n'était présent dans le box des accusés la Libye et son chef d'Etat , présumé coupable avaient refusé leur extradition.

que la publicité puisque celle-ci amplifie l'impact de ses actes, il redoute par contre plus que tout, l'information et l'analyse objective de l'événement a posteriori.

Qu'il nous soit permis d'affirmer que le seul et véritable ennemi du terrorisme est le temps et comme le souligne si 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 Kuwait Airways, vol KU 422, effectuant la liaison Bangkok-Koweït. La politique pétrolière du moment de quelques États, dont le Koweït, avait entraîné la chute des cours et un important manque à gagner pour certains. L'invasion un peu plus tard du Koweït par l'Irak et la guerre du Golfe qui a suivi, obligent, avec le recul, à reconsidérer dans son ensemble une analyse faite hâtivement,,

3-5 Généralités sur la prise d'otages

Les passagers, tout comme les membres de l'équipage, doivent dans tous les cas subir un détournement, subire la violence. Les passagers n'ont pas de passé commun, ne se connaissent pas pour la plus part, n'exercent pas la même profession, sont de milieu totalement différent, ce qui les rends très vulnérables en cas de situation extrême, comme peut l'être un détournement d'avion. Les esprits les plus frustrés auront des réactions totalement irrationnelles : ce sont des germes de paniques potentiels., et surviendra très rapidement le Syndrome de STOCKHOLM...⁴⁵

Le personnel navigant dans son ensemble a été formé pour savoir faire face aux situations d'urgence, toutes issues de l'expérience des uns et des autres et de la prévention en général.

C'est dans cette optique qu'il faut voir les actes de captures illicites. Comme l'a dit une hôtesse, avant le détournement on a tendance à se comporter comme si cela n'arrivait qu'aux autres.

Le présent paragraphe est issu de l'expérience Il pourra indiquer ce qu'il serait souhaitable que le personnel navigant fasse lors d'un détournement. Il faut toutefois garder en tête, que si le personnel se trouve directement au contact du terroriste dehors, d'autres personnes, attendent le maximum de renseignements venant de l'intérieur.⁴⁶

Le personnel navigant aura donc 2 objectifs principaux l'un se situant à l'intérieur de la cabine, l'autre à l'extérieur de l'avion.

Le but est de donner des éléments théoriques, techniques, psychologiques pour essayer de tenter de "débloquer" une situation, et de minimiser au maximum l'action du ou des pirates.

Il n'est toutefois pas possible d'indiquer clairement une conduite type à tenir, chaque cas étant différent, dans un contexte différent, et surtout un cas particulier, demandant à l'équipage d'adapter son comportement à une situation présente et des risques prévisibles.

La prise d'otage commise à l'occasion d'une intervention illicite offre une indéniable spécificité et de particulières difficultés quant à sa résolution.

⁴⁵ Syndrome ou les otages éprouvent de la « sympathie » pour leurs ravisseurs et une certaine « haine » envers les forces de l'ordre, qui en cas d'assaut seraient responsables de la mort de certains otages.

⁴⁶ C'est dans une action « passive et maîtrisée » que nous trouverons la solution, 'est pourquoi je ne m'attarde pas sur la position du passager, au court du détournement et de l'acte de piraterie aérienne, mais beaucoup plus sur l'action que devrait mener le personnel Navigant dans un tel acte, en soulignant bien que ce qui va suivre n'est absolument pas une règle en soit, mais une liste non exhaustive de ce qui a déjà été fait dans pareil cas et qui a très bien fonctionné.

Il suffit de noter que l'emploi d'armes classiques dans un appareil en vol présente certains risques :

Dépressurisation lente ou brutale lors d'usage d'armes à feu.

Dépressurisation explosive pour l'emploi de grenades ou autres engins explosifs.

Le sentiment d'insécurité se développe et se fonde sur une perception fragmentée et se présente sous différentes facettes les une tenant au caractère de chacun, les autres à l'environnement et se manifeste diversement : paralysie des uns, réactions personnelles des autres, initiatives collectives.

C'est aussi face à ces différentes situation que le PN devra faire preuve d'imagination, de persuasion, et de professionnalisme.

Mais comme dans toute chose une bonne préparation physique et mentale est avant tout essentielle.

3-5-1 Otages et prises d'otages

La prise d'otage est l'arrestation et la détention d'un innocent qui répond, sur sa personne, de l'exécution, par des tiers, d'un ordre ou d'une condition posée par les ravisseurs. L'otage est donc une sorte de gage que l'on détient contre un adversaire. Ce phénomène des prises d'otages remonte à la plus haute antiquité. On la trouve en effet vingt-sept siècles avant Jésus-Christ en Égypte, au Proche-Orient, en Perse, puis à Athènes et à Rome. Mais dès lors, deux formes de la prise d'otage sont à distinguer : l'une est une institution du droit public, l'autre constitue une infraction. Très tôt, les États firent du procédé des otages un moyen de diplomatie et de gouvernement. Prévus par une clause des traités, ils garantissaient l'exécution des obligations imposées aux vaincus, leur soumission, ainsi que la neutralité des voisins et même la fidélité des alliés. Ces otages diplomatiques étaient généralement traités comme des hôtes de marque dans le pays d'accueil- Leur sort ne ressemblait en rien à ceux de prisonniers. Il s'agissait en effet le plus souvent de membres de familles régnantes ou des plus hauts dignitaires des États, qui répondaient sur leur honneur et sur leurs biens de l'exécution des traités. Mais cette forme d'otages disparut au XVIII^{ém} siècle. La seconde forme de prises d'otages, apparue en même temps que la première, consiste en rapt de personnes afin d'obtenir le versement d'une rançon. Très nombreux, ces actes de brigandage ont toujours été contraires aux règles en vigueur et sévèrement sanctionnés. Ils n'ont pas connu de cesse et subsistent à l'heure actuelle.

De nos jours, le phénomène des otages, revêtant des aspects nouveaux liés aux transformations des sociétés modernes, trouve un regain de vigueur avec la multiplication des rapt d'enfants, des prises d'otages politiques ou non, et des détournements d'avions. Et bien que différentes, ces conduites criminelles présentent certaines ressemblances, caractéristiques du mode d'utilisation moderne de la violence et de la contrainte morale comme moyen de pression. Tout

d'abord, cette criminalité établit entre ses auteurs et les victimes des rapports triangulaires au lieu des rapports bilatéraux habituellement créés par les autres infractions. Ainsi deux catégories de victimes sont à distinguer : les otages, qui sont victimes d'infractions contre les personnes, et les victimes du chantage, qui doivent accomplir un acte ou verser une rançon.

Ensuite cette criminalité est le résultat d'une rupture de dialogue entre le délinquant et la société, et le moyen ultime de renouer le dialogue. Ainsi la fonction essentielle des enlèvements d'otages du fait de certaines minorités politiques répond au besoin d'affirmer une existence que l'on ne veut pas reconnaître légalement.

Le droit français connaît et réprime les prises d'otages au titre de trois infractions différentes : les prises d'otages proprement dites, les enlèvements de mineurs et les détournements d'aéronef. Le crime de prise d'otage est défini par l'article 224-4 du nouveau Code pénal. Il consiste en l'arrestation, la détention ou la séquestration d'une personne prise comme otage dans le but soit d'aider à la commission d'un cambriolage ou d'un délit, soit d'assurer la fuite ou l'impunité des auteurs ou complices d'un délit, soit enfin pour obtenir l'exécution d'un ordre ou d'une condition, par exemple le versement d'une rançon. Lorsque l'otage a été ainsi enlevé pour un des trois motifs ci-énumérés, la peine encourue est de trente ans de réclusion. Mais si l'otage est libéré volontairement dans les sept jours sans qu'ait été exécuté l'ordre ou la condition, seule la réclusion de dix ans sera applicable. Lorsque l'otage est un mineur de quinze ans, la peine est portée à la réclusion criminelle à perpétuité.

Dans le détournement d'aéronef, la prise comme otages de l'équipage et des passagers n'est qu'incidente. La sanction est moins sévère dans ce cas. L'infraction est constituée dès lors que le coupable, se trouvant à bord d'un avion, s'empare de l'appareil ou en exerce le contrôle par violence ou menace de violence. La peine est celle d'une réclusion criminelle de vingt ans, ou à perpétuité si le détournement a été accompagné de tortures, d'odes de barbarie ou de mort d'homme. La majorité des droits étrangers connaissent et sanctionnent les détournements d'avion, cependant les prises d'otages sont réprimées au titre du kidnapping ou de la séquestration de personnes. Seul le droit allemand, comme notre législation, prévoit et punit la prise d'otage en tant que telle.

4 - LES AUTRES ACTEURS , les acteurs externes

4- 1 Négociations et négociateur

Clore un détournement ou un acte de piraterie aérienne dans le calme et en obtenant un franc succès, est une affaire complexe dont il est ardu de dégager une ligne de conduite universelle.

" Ne jamais céder aux terroristes" est un conseil qui peut sembler parfait dans son principe, mais c'est simplifier les choses à outrance et faire preuve de réalisme dans certains cas particuliers. Personne, je le pense, ne recommanderait au commandant de bord de suivre tels ou tels conseils, néanmoins, il est possible que le pilote décide à certains égards, de décevoir les terroristes, mais il serait téméraire de les défier.

Une fois l'avion posé, les négociations doivent s'orienter comme suit : tout d'abord établir "l'identité" du terroriste ou des pirates ainsi que de leurs motivations, ceci afin de définir une stratégie, y compris la meilleure manière de les amener à se rendre.

Ensuite, il se peut que les terroristes présentent des doléances somme toutes mineures auxquelles on pourrait céder (en dépit des principes posés) afin de régler l'incident en toute sécurité. Enfin les négociations prennent du temps et fournissent des renseignements auxquels il convient d'attacher une très grande importance, surtout si la conduite des pirates est telle que l'on ne peut envisager que la prise d'assaut.

Dans certains cas, la détermination des pirates s'émousse à la suite des relations qui s'établissent entre eux et leurs otages, voire leurs interlocuteurs; il est alors judicieux de "simuler" et de faire durer la négociation.

4- 1 –1 Techniques valables pour toutes sortes d'agresseurs.

Les détournements passés ont été commis par toutes sortes d'individus, familles (pays de l'Est) maîtres chanteurs, terroristes, aliénés, prisonniers en cavale, et bien sûr malfaiteurs.

Il peut s'agir d'une seule personne ou d'un groupe, avec une dominance masculine, ou avec des acteurs féminins. Les techniques que nous allons décrire sont valables face à tous les types d'agresseurs même aux terroristes.

Dans tous les cas de prises d'otage, ou de piraterie aérienne , il n'y a pas d'urgence, quel que soit l'ultimatum exigé.

Après le succès de son entreprise « il » se trouve dans un état « d'érection psychique » ou en plein délire « paranoïaque ».

Son acte l'a convaincu : il possède désormais ce qu'il s'acharnait à conquérir depuis des années (inconsciemment), le pouvoir absolu,

total, définitif. En d'autres termes, il est saisi par une psychose de force. Il voit ses objectifs à portée de main liquider ceci, devenir cela, faire la loi sur telle ou telle chose.

Entamer tout de suite avec lui, des pourparlers serait sans doute commettre une erreur fatale. Mieux vaut laisser la « marmite » refroidir avant de soulever le couvercle pour regarder à l'intérieur.

Dans une situation de ce genre, les premiers moments sont toujours les plus dangereux. Au début, le quotient d'anxiété d'un terroriste est très élevé. Il se trouve fréquemment dans un état d'hystérie qui peut le pousser subitement à commettre l'irréparable. Il faut lui donner de l'oxygène, l'aider à reprendre son souffle, le laisser exprimer ses opinions et doléances.

L'essentiel est d'entendre sa voix. La voix d'un homme est une ouverture indispensable, c'est l'élément qui permet de saisir son caractère ; la modulation de ses émotions, éventuellement de prévenir son comportement. Dans toutes les affaires d'otages, il faut enregistrer chaque entretien avec les terroristes, puis les réécouter, épier le plus infime écart dans le timbre, l'élocution, le vocabulaire.

Dans tous les cas, toujours avoir un maximum d'intermédiaires. Car l'objectif est de gagner du temps, le temps nécessaire aux forces de l'ordre et au négociateur de trouver une solution, la solution. Car comment pourrions-nous faire traîner les choses et obtenir le recul de l'ultimatum si nous laissons le Directeur, ou le Chef d'état, ou le Ministre entamer d'entrée de jeu les négociations ? Le terroriste risquerait de l'acculer le dos au mur en exigeant une réponse immédiate.

C'est pourquoi il est toujours préférable d'interposer un négociateur entre le terroriste et l'autorité... .

Si le terroriste formule une exigence pressante, le négociateur peut alors prétexter qu'il doit en référer à ceux qui ont le pouvoir d'accorder ce qu'il demande. Le temps travaille toujours en faveur de l'autorité. A mesure que les heures passent, les terroristes se montrent de moins en moins sûrs d'eux, de plus en plus vulnérables.

Le négociateur doit être quelqu'un qui possède toutes les qualités, placide, qui sache écouter, persuasif, connaissant bien le milieu dans lequel se déroule la prise d'otage, connaissant bien le milieu terroriste, ou du grand banditisme, et surtout qu'il ait « carte blanche » pour mener sa négociation, qu'il sache tirer profit du silence les preneurs d'otages.

Essentiellement quelqu'un qui lui inspire confiance. La tactique constituera à lui faire comprendre ceci « je sympathise avec vous et avec vos objectifs, je veux vous aider à les atteindre », il faut réfréner leurs pulsions agressives, puis les amener peu à peu à prendre

conscience de la réalité et enfin à accepter le rôle de héros généreux, ayant épargné la vie des otages.

Le premier contact est décisif. Il doit d'emblée être pris au sérieux. Considérant l'énormité de son chantage, ce qui est recommandé peut paraître grotesque, mais c'est un élément vital de la stratégie. Il faut commencer par lui dire qu'il a raison, que non seulement ses griefs contres X ou Y sont légitimes, mais que nous sommes prêts à l'aider à trouver une solution raisonnable.

La plupart des terroristes se considèrent comme des visionnaires opprimés, luttant pour redresser quelques torts. L'homme à qui nous avons à faire est sans nul doute un illuminé, un fanatique religieux. Ce qui complique les choses, car, au nom de la religion un homme est toujours radical, plus intransigeant.

Plus un homme est replié sur lui-même, plus il risque de devenir dangereux. Les terroristes sont fondamentalement des individus isolés, des marginaux, des exclus qui se regroupent autour d'un idéal, d'une cause.

Etant mal dans leur peau ils sont poussés à agir. La violence est leur façon d'affirmer leur existence à la face du monde. La solitude dans l'avion leur donne alors un complexe de supériorité : ils se prennent pour des demi-dieux, pour l'incarnation du droit, tant ils sont persuadés de la justesse de leur position.

Il faut tenter de les convaincre de la nécessité de nous accorder un délai, de même que nous cherchons toujours à persuader les terroristes de la nécessité de libérer leurs otages. Souvent, avec le temps, le monde irréel où ils se complaisaient s'écroule autour d'eux.

La réalité les submerge, et les mécanismes de défense s'effondrent. Cela pourrait bien se produire. La réalité, la découverte des conséquences de leur action peuvent subitement le paralyser. S'ils survient, cet instant sera terriblement dangereux.

A ce moment là, un terroriste est prêt à mourir, à se suicider d'une manière spectaculaire. Le risque qu'il fasse périr ses otages avec lui est immense. En revanche, l'occasion bénie de pouvoir prendre le terroriste par la main (façon de parler) et de l'éloigner du danger, peut se présenter à cet instant. Il faudra alors essayer de le convaincre qu'il est un héros, un héros qui a été honorablement contraint de se soumettre à des forces supérieures.

Avant tout, l'essentiel est que chacun veuille bien accepter cette situation en se disant qu'à la fin nous gagnerons.

Les terroristes se livrent à leurs actions spectaculaires parce qu'ils ont quelque chose sur le cœur ; quelque chose à exprimer. Si on les écoute, ils parlent, et ce qu'ils disent fournit en général les clés de la riposte.

En somme, il faut écouter le plus possible. Il faut être ni menaçant, ni faible, mais prêt à semer dans leurs esprits l'idée que ce qu'ils réclament n'est pas irréalisable.

Nous devons l'amener progressivement à croire qu'il peut réussir. Eviter une confrontation directe qui risquerait de renforcer ses attitudes négatives. D'après son premier contact, il semble plutôt sûr de lui ; maître de ses émotions.

Ce sont les plus faibles, prompt à s'effrayer qui sont dangereux. Ceux-là peuvent vous tomber dessus à la moindre provocation.

En cas d'une nouvelle exigence de la part du terroriste, cela peut traduire une insécurité fondamentale. Il cherche inconsciemment à vous juger, dans l'espoir que votre acceptation lui apportera l'assurance que son défi va effectivement payer.

Nous observons toujours cette attitude chez les terroristes lors des premiers contacts. Une attitude agressive, exigeante : « faites ceci tout de suite ou nous exécutons un otage ». Il faut alors toujours faire ce que demande le terroriste.

On lui montre de cette façon qu'il peut s'entendre avec nous. Nous implantons très subtilement dans son esprit cette notion qu'il a une chance de réussite, s'il traite avec nous.

Le flatter, exalter sa vanité, s'en faire un ami. Montrer que nous sommes ceux qui peuvent l'aider à sortir avec dignité des retranchements où il s'est enfermé. Lui parler avec douceur. Sans menace, ne jamais lui donner l'impression qu'on le prend au sérieux. Tâcher d'introduire le doute dans son esprit. L'ébranler progressivement dans ses résolutions ; qu'il ne sache jamais où il en est.

Le terroriste a généralement une personnalité souffrant d'une psychose de puissance, quelqu'un atteint d'une paranoïa légère, nullement invalidante. Ce genre de sujet a généralement du mal à maîtriser les situations compliquées. Il faut éviter de lui offrir un moyen de cristalliser ses actions. Il s'attend généralement et vraisemblablement à deux sortes d'attitudes. ou bien nous capitulons, ou bien nous menaçons de le détruire. En d'autres termes, que nous prenions ses décisions à sa place.

Si au contraire nous le confrontons avec toute une variété de problèmes annexes, il est possible qu'il se sente déconcerté.

Il n'y a pas grand chose à gagner, à le pousser d'avantage à expliquer le « pourquoi » de son action. Il est tout à fait convaincu qu'il a raison, et on risque de le rendre plus intraitable en le chatouillant sur ce point.

Je crois qu'il est préférable d'aborder en revanche le « comment » de la question, et essayer de détourner son attention en le bombardant d'une foule de questions d'ordre technique et de peu d'importance concernant la manière de mettre en pratique ses exigences (théorie du poulet/hamburger).

L'intitulé de la théorie en question peut paraître grotesque dans la situation présente. Il s'agit en effet d'une technique permettant de détourner l'esprit des terroristes, les obliger à répondre immédiatement à un flot ininterrompu de questions et de problèmes n'ayant pas de rapport avec le fond du débat en cours.

A un terroriste qui réclame de la nourriture : « que veut-il ? du poulet ou du hamburger ? L'aile ou la cuisse ? avec ou sans moutarde ? du ketchup ? avec ou sans pain ? Nature ou grillé ? avec quels condiments ? cornichons ? oignons ? nature ou frites ? ».

D'autre part la nourriture devra toujours être envoyée dans de véritables assiettes, avec de vrai couverts et des verres. Cette précaution introduit subtilement un élément de civilité dans les relations des négociateurs avec les terroristes.

En outre , chaque fois que possible demander aux terroristes de laver la vaisselle avant de la renvoyer. Cela les amènera peu à peu à exécuter les ordres.

Détourner un terroriste de ses obsessions par un tel assaut de questions permet souvent de le calmer, de le remettre en contact avec la réalité, et de le rendre plus malléable.

Au-delà de ces origines, il existe 3 facteurs qui sont communs à toutes les prises d'otages, que le négociateur doit avoir à l'esprit en permanence, mieux que cela, il doit les maîtriser de façon à pouvoir s'en faire des alliés :

Le temps , Les solutions, Les choix ,La négociation

Bien qu'interdépendants ces facteurs peuvent être abordés de façon inégale, sachant que chacun d'eux peut-être modifié à tout moment tel un paramètre « flottant ».

L'étude présente n'a pas pour ambition de fournir des solutions toutes faites à des problèmes dont la spécificité ne fait aucun doute. Elle n'a pour objectif que la mise en évidence de ce qui se passe « en dessous » de la négociation. Ce qui tend à montrer qu'il existe une méthodologie de la négociation.

La Gestion du Temps

De toute évidence, un ou des individus qui en viennent à utiliser la prise d'otages pour exercer un moyen de pression sur une situation donnée, créent par cet acte même un rapport de force équivalent à leur

excitation interne ; en d'autres termes, la tension qu'ils créent en situation est le reflet exact, la photographie de leur tension psychique, de leur « érection psychique ».

Cette situation est donc explosive, le moindre faux-pas et c'est le drame. Il existe donc un équilibre précaire entre la tension intérieure et la tension externe. Le but de la négociation va être par conséquent de désamorcer la « bombe intérieure », sans dommage pour qui que ce soit.

Dans cet esprit plus le temps passe plus la tension interne de l'individu ou du groupe peut « s'éteindre » pour peu que l'on sache faire durer la situation. Pour reprendre une expression imagée : « il est urgent d'attendre ».

Il appartient au négociateur de « gagner » du temps, de gérer ce temps. Il doit être conscient que ce temps qui passe, travaille pour lui en permanence.

Les solutions, les choix

Le négociateur se trouve au carrefour de la revendication du preneur d'otages et des limites que la réalité des choses lui imposent. Exprimé de façon différente, il existe deux limites extrêmes : la mort des otages ou céder. Mais entre ces deux positions, tout un éventail de possibilités apparaît. Cet éventail fait surgir des solutions intermédiaires types telles que :

Laisser les preneurs d'otages partir et attendre l'endroit et le moment opportun pour les arrêter.

Faire admettre aux preneurs d'otages qu'il vaut mieux être un héros qui relâche les otages que mourir dans l'anonymat.

Le négociateur doit donc parfaitement connaître le contexte de la prise d'otages, ainsi que les limites qui lui sont fixées dans le cadre de la négociation. Grâce à cette connaissance, il peut, avant même d'avoir entamé les pourparlers, se fixer un objectif « type » pour diriger la communication. Ceci afin de proposer une rédition « honorable » pour l'ensemble des parties en cause.

Les méthodes

Que le preneur d'otages fasse la démarche vers le négociateur ou que celui-ci lui soit imposé par les pouvoirs publics, la prise de contact est déterminante dans les futures relations de négociation.

Le premier contact doit être pour le négociateur une phase d'écoute et d'observation. Cette attitude doit être propre à susciter la mise en confiance des preneurs d'otages, l'inciter à l'expression.

Il est évident que cette phase d'observation peut, selon le degré de tension de l'individu être réduite à sa plus simple expression, comme elle peut durer plusieurs entretiens.

S'il est une règle d'or en la matière, elle consiste pour le négociateur à conserver une stricte position de récepteur jusqu'à ce que le preneur d'otages se soit exprimé. Celui-ci n'y consentira que lorsqu'il ressentira dans l'attitude du négociateur le pacte de non-agression. L'initiative concrète de la prise de contact viendra donc du preneur d'otages lui-même. IL montre ainsi au médiateur les moyens utilisables pour engager valablement une communication.

Par ce fait, le négociateur va cerner rapidement les zones d'actions dans lesquelles évoluer dans le futur. Donc engager une communication non agressive à partir de moyens connus et définis par le preneur d'otages lui-même.

Le principe de base de cette prise de contact est donc extrêmement simple et peut se résumer comme suit :

Parler le même langage que l'autre, tout en conservant le contrôle du fond. Ce principe de base constitue pour le négociateur le mécanisme de la manipulation d'un individu, que l'on peut exprimer ainsi : « laisser à l'autre le contrôle de la forme pour prendre soi même, le contrôle de fond »

Le mécanisme de la manipulation sera de laisser penser au preneur d'otages qu'en maîtrisant la forme (langage et communication) il maîtrise le fond (la situation elle-même), ce que le négociateur sait pertinemment faux dans le cas d'espèce.

La prise de contact ayant déterminé les zones d'action des moyens de communication, il faut que les informations puissent faire leur chemin dans l'esprit du preneur d'otages. Ces moyens ne doivent ni heurter, ni agresser les points critiques et les zones névralgiques de l'individu. Ces points et zones fragiles apparaissent à l'évidence hors de la « déontologie » ou de l'idéologie du preneur d'otages.

L'echopraxis, littéralement la pratique de l'écho, est l'un des instruments privilégiés du médiateur pour engager le dialogue. Il faut rappeler ce qu'est l'echopraxis : " Il s'agit du phénomène qui veut que, par exemple, lorsqu'un adulte tend la cuiller à un enfant pour le nourrir, il ouvre simultanément la bouche. Ainsi l'enfant y voit son « écho ». Il s'y reconnaît, identifie l'acte. Il se crée de l'adulte à l'enfant une transaction gestuelle qui n'est d'autre que le dialogue."

Une echopraxis déficiente de l'adulte peut entraîner la création d'une psychopathologie chez l'enfant. Elle engendre une détérioration de la relation parents - enfants.

Il en est de même dans la relation du négociateur vers le preneur d'otages. L'absence d'échopraxis entraînerait des « passages à l'acte » du preneur d'otages, par la frustration de sa volonté de puissance.

Le phénomène de l'échopraxis est donc considéré comme la tendance inverse de la frustration, car jouant sur la satisfaction immédiate de l'être :

Satisfaction du plan conscient, car il y a reconnaissance de l'être en tant que tel du plan inconscient par pacte de non-agression et transaction directe du plan de la nature profonde du preneur d'otages, car il y a pour lui possibilité d'identification s'accompagnant d'une valorisation de son « moi » ;

Pris dans un sens large, la pratique de l'écho est un moyen sûr de dialogue, puisque ce langage provient de lui-même. Il instaure un climat de confiance propice à la négociation, qui permet également au négociateur d'introduire très prudemment la position directive de son action « sous-jacente ».

4- 2 Le rôle des media⁴⁷

L'action terroriste comporte des aspects spectaculaires qui lui assure une extraordinaire publicité. Dans un pays où la presse est libre et indépendante, il n'est pas possible de minimiser l'événement et d'éviter qu'il ne fasse "la une" : l'intérêt et l'inquiétude du grand public sont grands, et la pression exercée par les journalistes est considérable. De plus, les terroristes sont demandeurs de cette publicité, et dans cette optique, ils considèrent les médias comme leurs alliés, aussi leurs relations risquent-elles de devenir étroites et équivoques.

Comme ils ont besoin de ce support de médiatisation, les pirates, dans l'avion qu'ils détournent, vont écouter avec attention toutes les émissions qu'ils pourront capter; la presse doit garder ce fait présent à l'esprit, afin que tout professionnel de bonne réputation puisse appliquer la déontologie journalistique, qui lui rappelle que, faire un reportage mû par le seul goût du sensationnel, risque de mettre des vies en danger.

Comment ne pas considérer un autre aspect pour le moins évident du rôle des media, dans beaucoup de cas, les terroristes présentent des souhaits ponctuels, allant du ravitaillement en carburant, à l'émission de messages de propagande, ou à la libération de camarades détenus.... abusivement! Est-il raisonnable de publier ces doléances pendant la durée de l'événement? Si cela était le cas, il est fort probable que les pressions exercées sur l'entité politique s'intensifieraient sous l'effet d'un débat public, chargé d'émotion et de spéculations médiatiques.

Exemple récent : la crise de l'Airbus Alger/Paris, à Marseille où l'on a vu des systèmes de sécurité et des systèmes médiatiques imbriqués à un point que nul n'avait jusqu'alors anticipé. Ce qui pulvérise d'un coup bien des conceptions de la conduite des crises, tant du côté des forces de l'ordre que des médias eux-mêmes, qui n'ont pas encore mesuré à quel point ils étaient devenus acteurs directs des crises et non plus des « observateurs extérieurs » (nouvel état de fait porteur de crises majeures pour les médias eux-mêmes s'ils n'engagent pas eux aussi de solides programmes de réflexion et d'apprentissage.

Les médias de BBC, couvraient un détournement d'avion au Moyen Orient quoi de plus normal, mais dans l'avion les pirates avaient pu capter l'émission et savaient que les commandos spéciaux de sa Gracieuse Majesté venaient d'arriver sur l'aéroport et s'apprêtaient à donner l'assaut à l'avion dès que la nuit serait tombée... Bilan tragique puisque par mesure de rétorsion les pirates de l'Air exécutèrent un certain nombre d'otages... (détournement d'un avion de British Airways en 1985 sur l'aéroport du Caire)

⁴⁷ Les médias et les terroristes jouent un jeu dangereux ou ont des « liaisons » dangereuses. Chacun pensant manipuler l'autre.

4-2--1 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 médias par leur manière de traiter l'information, contribuent, par une amplification systématique, à dramatiser de tels actes. Il s'ensuit 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 240 passagers, morts à la suite de l'explosion d'une bombe à bord d'un aéronef d'une grande et prestigieuse compagnie occidentale ? Ceux qui utilisent, mettent en scène 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 tout entière, les terroristes ont vu que plus un système était complexe et plus il était vulnérable... »

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, pour des raisons commerciales, 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, s'est établi une relation, interactive et assez trouble. Wieworka et Wolton⁴⁸ 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... »* . 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, du marché, rencontre de l'offre et de la demande, des producteurs, des consommateurs et finalement du produit qu'est l'intervention illicite...

Au niveau de la science criminelle, il existe une doctrine due à Georges

⁴⁸ Michel Wieworka et Wolton auteurs de nombreux ouvrages sur la violence politique, et le terrorisme
‘ terrorisme à la une ‘ Gallimard 1987. (M. Wieworka ‘ Sociétés et terrorismes Paris Fayard 1988)

Becker⁴⁹ appelée « théorie économique du crime ». Selon cette doctrine, 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.

Dans le 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, fonction de l'effet produit ou gain, par rapport aux moyens mis en oeuvre ou investissement :

- 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 États 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.⁵⁰ Combien aurait coûté à la Syrie 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, 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, à la stratégie, ainsi qu'à la tactique psychologique.

⁴⁹ . Georges Becker :

⁵⁰ Attentats contre les ambassades de ces deux pays plus de 200 victimes au total et retrait immédiat des troupes sous la pression publique

4-3 Comportement des états

Si le pays cible des organisations clandestines fait l'objet de la part des pirates d'une attitude de chantage et de violence où le dialogue n'est qu'un piège, en revanche, c'est avec les autorités locales que les terroristes gèrent le détournement.

Ils discutent de problèmes humanitaires posés par les otages : santé, hygiène, nourriture problèmes techniques inhérents à l'avion : alimentation en énergie électrique, kérosène, aire de stationnement ... problèmes politiques de la diffusion médiatique de l'action, de la publicité faite aux exigences des pirates, à leurs communiqués... . Les terroristes pratiquent là un jeu sournois tendant à entraîner le trop complaisant Etat "hôte" (intermédiaire indispensable entre tous les acteurs du drame) à prendre partie pour leur cause contre l'état "cible".

Il est essentiel pour eux de se trouver en face d'un négociateur éprouvant "quelque sympathie" pour la cause au nom de laquelle ils agissent, ou tout du moins, d'une indifférence pour l'état visé. Il est à noter l'existence d'une géographie des affaires de détournements qui se déploie dans l'espace laissé libre par la rétractation de certains pays : Etats faibles, déchirés par des luttes internes, et tellement soucieux d'éviter "les vagues", que leur attitude peut être interprétée en terme de complicité implicite; ou des Etats marginaux, mal intégrés dans les relations internationales, dont les complicités se révèlent au cours même du détournement ou dans les conclusions de l'action, parce qu'ils partagent les mêmes objectifs politiques que les terroristes.

Cette situation a fort heureusement bien changé. Mais au défi, les Etats visés ont réagi par des mesures de préventions techniques et des mesures de répression. Ce durcissement se note aussi bien dans les interventions de plus en plus "musclées" des gouvernements bafoués pour mettre fin au détournement, les Israéliens ont montré la voie, les Allemands, les Britanniques et les Français ont suivi.

Ces options drastiques mais erratiques par leur instabilité, réduisent l'autonomie de gestion dont bénéficiaient les terroristes. Ainsi, symptômes très net de ce nouveau contexte, ils ont de plus en plus de mal à trouver des aéroports de "transit logistique" et, à fortiori, de négociations : dès qu'un détournement est annoncé, les pistes se ferment, les pays ne veulent pas prendre le risque d'avoir à gérer une opération dont ils ne mesurent dès lors les dangers, et appréhendent mal les avantages. De ce fait ils se placent dans la ligne de mire des terroristes qui le considèrent dès lors comme des ennemis potentiels...

5- LE FUTUR

5-1 La piraterie aérienne, ses aspects actuels et futurs

Nombreux sont les actes de violence subis par les équipages des aéronefs en vol, lorsque, sous la pression menaçante d'un ou de plusieurs passagers, ils sont contraints de s'écarter de leur plan de vol pour diriger l'appareil vers une destination qui leur est imposée. Il s'est produit jusqu'à présent des actes, qui sont, sans nul doute, des actes de violence, mais dont le but se limite seulement à un changement de destination, bien que, éventuellement, ils puissent devenir un moyen d'enlèvement d'une personnalité. Ce sont des actes dont la seule finalité, en apparence, est d'ordre politique: ils visent l'acheminement d'un ou de plusieurs passagers vers des aéroports imprévus, peut-être parce qu'il n'existe aucun moyen pour atteindre les Etats voulus. Il se peut également qu'il y ait d'autres objectifs, bien qu'aussi d'ordre politique, comme de compromettre le succès d'une compagnie aérienne, en particulier gouvernemental, de façon que les dommages causés nuisent aussi à l'économie nationale. Mais on pourra aussi se servir de ces moyens dans le cadre de la concurrence commerciale afin de discréditer d'autres compagnies qui exploitent des lignes plus ou moins semblables. Si cela ne s'est pas encore produit, il se peut que cela se produise.

En effet, si une compagnie voit s'accroître le nombre des actes de violence contre ses appareils, elle en subira des conséquences préjudiciables, dans la mesure où ses passagers, redoutant ce qui pourrait arriver, préféreront les aéronefs d'autres compagnies, encore épargnées d'accidents de cet ordre, et ses clients diminueront en nombre. Le problème, dans ces conditions, pourra en venir à n'être plus exclusivement politique, mais aussi visiblement économique. D'où la nécessité de réprimer ces actes par des sanctions très sévères, en prenant des mesures de nature à les éviter le plus possible. Jusqu'à ce jour, il n'y a pas eu de cas où, par violence, quelqu'un ait tenté de s'emparer de l'aéronef ou de sa cargaison.

Il n'y a pas eu non plus de cas où quelqu'un ait manifesté l'intention de s'emparer de l'avion à ses propres fins, car dans aucune des hypothèses vérifiées n'est apparu cette intention. De même, si ces actes de violence ont eu l'aspect politique que nous venons de signaler, dans le but de trouver un moyen de gagner un Etat déterminé, on ne peut cependant pas écarter l'idée que ce procédé puisse être utilisé par quelque fugitif, non politique, mais qui soit un citoyen recherché pour quelque crime de droit commun, afin d'échapper à toute action de la police ou de la justice. Cela pose ainsi un nouveau problème juridique, qui a été qualifié de «piraterie aérienne», de « séquestre et d'appropriation illicite d'aéronefs ».

En fonction de ce que nous venons d'exposer, l'expression de «séquestre d'aéronefs » est impropre puisque le mot séquestre recouvre une notion différente: soit mesure judiciaire préventive relative à des biens, soit crime contre une personne physique. Il est possible, certes, que ce soit le moyen utilisé pour séquestrer certaines personnalités, comme cela se

produit dans le cas Tschombé. En ce qui concerne l'expression «appropriation illégale», elle ne saurait être justifiée que si survenait, en réalité, une appropriation en vue d'utiliser l'aéronef à des fins différentes. Dans les cas survenus, comme nous l'avons dit, l'intention de ceux qui usent de la violence a été de les conduire vers d'autres lieux. Ils n'ont pour but qu'un changement de destination, car, une fois le désir satisfait, l'aéronef est remis à sa compagnie. Et s'il arrivait une appropriation de l'aéronef par celui qui s'en est emparé, on pourrait bien l'inclure dans le concept de "piraterie aérienne" comme le fait la législation des Etats-Unis qui, par ailleurs, distingue la piraterie aérienne des voies de fait contre les pilotes (lois du 5 septembre 1961 et du 15 octobre 1962) considérant les deux cas comme des délits. En conséquence, je préfère la dénomination de «piraterie aérienne» employée par ALEX MEYER⁵¹ (Un nouveau problème juridique: la piraterie aérienne) et HAROLDO VALADÃO⁵² bien que, en fait, elle ne corresponde pas bien à l'ancien concept, de piraterie maritime. La piraterie maritime supposait que l'équipage et les passagers d'un bateau se livraient à la pratique d'actes criminels, attaquaient un autre bateau, enlevaient ou tiraient sur des personnes, volaient une partie ou la totalité de la cargaison. D'un autre côté, la piraterie visait à menacer la sécurité du commerce en général, car elle ne constituait pas un acte isolé à l'encontre de l'ordre public d'un pays, comme si, par exemple, un bateau était tombé entre les mains de combattants révoltés contre un gouvernement établi, dans un but exclusivement politique.

La piraterie maritime est un fait historique relativement ancien. Au Moyen-Age, du temps de l'apogée des cités maritimes italiennes, les actes de piraterie maritime étaient si nombreux qu'on a créé à Gênes un service de piraterie avec l'installation d'une urne (salvaterra) où chacun pouvait déposer ses doléances contre de telles pratiques, en dénonçant les pirates. Mais, bien que passés, ces cas n'ont pas cessé d'exister, quoique plus rares, et ne représentant plus un danger permanent pour la navigation maritime. Il n'y a pas si longtemps, dans la mer de Chine, de nouveaux pirates ont fait leur apparition et, comme l'affirme RAOUL GENET (Droit maritime pour le temps de guerre), souvent ils agissaient avec la complicité de personnes installées à bord du navire à attaquer.

Il apparaît que la piraterie maritime présuppose un bateau destiné à la pratique de certains actes criminels en haute mer, qui rendent périlleuse la navigation maritime, bien que ces navires puissent agir avec l'aide de certains complices qui se trouvaient à bord du navire à attaquer. Ce concept exclut les corsaires parce que l'évolution des institutions a différencié les concepts, puisque de nos jours les navires corsaires sont ceux-là qui, par temps de guerre, reçoivent de l'Etat (lettres de marques) l'autorisation d'attaquer avec armes l'ennemi et de s'emparer de ses navires dans le cadre des usages de la guerre (SCIALOJA, GENET).

En conséquence, le délit de piraterie maritime a toujours été considéré comme un acte commis par des équipages de navires destinés à la

⁵¹ Alex Meyer auteur Un nouveau problème juridique: la piraterie aérienne

⁵² Aroldo Valadão Pirateria aerea, novo delito internacional)

pratique de ces actes. Telles étaient les stipulations de la loi française du 10 avril 1825 et du Code de la marine marchande italienne du 24 octobre 1877'(art. 320 à 334) puisqu'on pouvait assimiler aux actes de piraterie ceux commis par les passagers ou par des éléments du navire attaqué qui auraient pu s'allier aux pirates.

D'ailleurs, le Code de la marine marchande italienne prescrite les mêmes peines pour les passagers considérés coupables de délits qualifiés délits de piraterie. Or, étant donné qu'on ne peut appliquer la loi par analogie, il sera juste qu'on considère comme acte de piraterie tant la participation des passagers du navire pirate que celle des passagers du navire qui a été attaqué. De cette façon, par extension appropriée, on pourra qualifier de piraterie aérienne le délit se rapportant à un aéronef pour englober:

L'équipage d'un aéronef qui en vient à employer la pratique d'actes de violence ; les passagers qui, par actes de violence, en arrivent à troubler de quelque forme que ce soit la sécurité de la navigation aérienne, soit en s'emparant de l'aéronef, soit en visant simplement à le détourner de sa ligne pour qu'il se dirige vers un autre lieu, aéroport ou non ; la participation à ces actes ou la complicité dans ces actes, une fois prouvées, de toute personne, fût-elle membre de l'équipage, ou d'une compagnie concurrente, en plus de toute autre hypothèse qui puisse être évoquée de telle façon que les sanctions appliquées deviennent efficaces après inclusion de tous les cas qui puissent se présenter comme actes de piraterie aérienne.

Il ne suffirait pas assurément, que les législations de chaque pays adoptent isolément des mesures de cet ordre, comme l'ont déjà fait certains Etats y compris le Brésil qui, d'ailleurs, prévoyait déjà, dans son Code pénal de 1941, le crime attentant à la sécurité du transport maritime, fluvial ou aérien (art. 261, aujourd'hui art. 293 du Code pénal de 1969) applicable au cas qui nous préoccupe, bien qu'avec des peines insuffisantes. Une mesure de cette espèce ne serait applicable que pour les cas survenus dans les vols intérieurs. Toutefois, comme ces pratiques ont lieu dans les vols internationaux, le plus fréquemment, il est nécessaire, en conséquence, que cette question fasse l'objet d'une convention internationale, car il s'agit là d'un délit international, comme le souligne justement HAROLDO VILADÃO.

D'un autre côté, il n'importe pas seulement de prévoir la répression des actes de piraterie aérienne par des peines, lourdes ou non, imposées par des lois ou conventions internationales.

Il est nécessaire de prendre des mesures pratiques d'application facile et énergique, afin d'accroître la sécurité de la navigation aérienne, sans créer de difficultés aux transports aériens déjà si lésés par le contrôle douanier, par le manque de moyens rapides d'accès aux aéroports, etc. Ces mesures, à la fois de nature technique et juridique, doivent être spécifiées par la loi, car, pour le moment, n'importe lequel de ces actes doit être considéré comme n'engageant pas la responsabilité du transporteur aérien, mais directement celle des autorités administratives

en raison du manque de contrôle, à moins que ne soit prouvée la culpabilité du responsable direct de ces actes de violence qui deviendra alors le seul responsable. Il faut, par exemple, énumérer plusieurs mesures techniques qui peuvent être utilisées. Il est à remarquer, en outre, qu'il peut se produire que de tels actes deviennent un moyen d'obtenir le paiement des taxes spéciales aéroportuaires qui pourront être éventuellement perçues de manière à rendre plus difficile la libération de l'aéronef en raison de leur importance ou de la manière dont elles seront perçues, provoquant, en outre, une procédure pour l'obtention de secours financiers pour le pays vers lequel l'aéronef est dirigé ou détourné, et pouvant se transformer en une véritable confiscation au cas où le paiement ne serait pas réalisé. A cette fin, il convient absolument que soit fixé par convention internationale et le montant maximum de ces taxes aéroportuaires et le mode selon lequel elles devront être perçues. Il est nécessaire, dans ces conditions, d'établir le plutôt possible une convention internationale spéciale, au lieu d'un simple additif à la convention de Tokyo, qui déterminera toutes ces situations, non seulement définissant et spécifiant les cas de piraterie aérienne et les sanctions applicables à ceux qui commettraient de tels délits, mais aussi les mesures pour prévenir ces délits, y compris celles d'ordre technique qui n'entraveront pas le transport aérien et oui fixera aussi le montant des taxes aéroportuaires et le processus de leur perception. Nous pensons que cela doit relever de compétence judiciaire d'un tribunal international, analogue à Cour Internationale de Justice, ou de Préférence un tribunal institué pour chaque cas et composé de juges désignés par l'OACI. Il serait juste, aussi, qu'une convention semblable fût adoptée ce qui est de la piraterie maritime, qui pourrait manifester certaine recrudescence devant les exemples survenus dans la navigation aérienne.

5-2 Prévention active et passive

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 États 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 tous les efforts et toutes les mesures, survient dans le transport aérien un acte d'intervention illicite, il ne faut pas déduire hâtivement que le nécessaire ne fut pas fait ou que la sûreté s'est dégradée. Il faut regarder cela comme un accident, un accident de sûreté.

De l'avis unanime de tous les experts, dans le domaine de la sûreté, comme dans celui de la sécurité, rien n'est jamais acquis ; il faut savoir s'adapter très rapidement à la menace et au risque qui tels un nouveau virus sont imprévisible et évolutif aussi bien dans l'espace que dans le temps. 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.

Ces actes sont devenus un véritable risque car depuis dix ans, ils sont numériquement moins nombreux mais de plus en plus meurtriers .

En moins de douze mois, des explosions à bord de trois aéronefs ont fait 557 victimes : 21 décembre 1988, Panam, explosifs dans un bagage en correspondance, 279 victimes, septembre 1989, UTA, explosifs dans un bagage enregistré, 171 victimes. 27 novembre 1989, Avianca, explosifs sous un siège passager, 107 victimes.

Leur occurrence obéit, dans la grande majorité des cas, à certaines constantes dont ,

- l'existence d'un foyer de tension politique ou religieux,
- l'existence d'un contentieux économique ou politique,
- la réaction à des événements politiques déterminés,
- l'abus de position dominante de la part d'un État,
- les prises de position politiques de la part d'un État (État d'immatriculation, de provenance ou de destination),
- l'existence d'un État commanditaire ou groupe de pression ayant un but précis (libération de prisonniers, reconnaissance, pressions, extorsion, 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'au~es événements ou informations importantes,

Pour une compagnie aérienne majeure, le risque sûreté doit pouvoir se gérer comme n'importe quel autre risque conjoncturel (conflit social, change,

Pour gérer ce risque, il nous faut utiliser les mêmes données de calcul et surtout la même logique que ceux qui commettent ou tentent de commettre ces

Une étude, inversement comparable à l'étude marketing qui, avec l'assistance de spécialistes de l'analyse et de la gestion des risques, permettra de déterminer quotidiennement la tendance internationale générale ou régionale, ainsi que la disponibilité des médias pour ce type d'événement. Avec quelque souplesse et en intégrant certaines constantes statistiques disponibles, il sera possible de calculer la probabilité et la région possible d'occurrence d'un acte d'intervention illicite et, avec des moyens appropriés, l'éviter.

Dans le doute, il sera toujours possible de modifier l'horaire voire d'annuler le vol ou bien d'affréter un transporteur non représentatif de l'État menacé ou étranger à l'éventuel différend. Les possibilités offertes par l'atelier de peinture, les affrètements et le « code sharing⁵³ » devront être exploités au maximum.

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

Les atteintes à la sûreté du transport aérien n'ont pas seulement un aspect politique. Pour le transporteur aérien victime, il existe aussi un aspect économique, à terme facilement quantifiable en surveillant les réservations, les annulations, les ventes de billets et les remplissages des avions. De nombreux dirigeants, assureurs et experts sont de l'avis que « prévenir, coûte, à long terme, moins cher qu'indemniser ». Pour cette raison, et quel que soit le prix des moyens humains et de la technologie de pointe, tous les dirigeants du transport aérien doivent avoir une stratégie sûreté à long terme et investir, de façon continue, dans la prévention.

La sûreté du transport aérien fait partie des sujets sensibles et épineux dont il n'est débattu en principe qu'entre spécialistes. Sans empiéter sur les domaines réservés aux seuls spécialistes, il nous -faut, dans le transport aérien, modifier nos habitudes et surtout changer de discours et d'état d'esprit. Il est vital pour une entreprise de former et entraîner son personnel à la sûreté et avant tout le persuader que la sûreté n'est pas seulement une affaire de quelques spécialistes, mais bien l'affaire de tous. Plusieurs actes d'intervention illicite auraient pu être minimisés voir même évités si, à tous les niveaux de la hiérarchie du transport aérien, il y avait une politique de sûreté cohérente, si la routine n'avait diminué la vigilance du personnel et si le manque de motivation n'avait supplanté la conscience professionnelle.

Compte tenu de la nouvelle loi américaine, préparée sans concertation

⁵³ Code sharing :

internationale et renforçant les mesures économiques contre l'Iran et la Libye, il convient de prendre conscience, dans le nouvel « espace Schengen », que ces mesures, la « crise » Algérienne, la guerre en ex-Yougoslavie ou la « pacification » de la Tchétchénie constitueront pour l'Union Européenne, dans un avenir assez proche, des facteurs générateurs d'accidents de sûreté dont le transport aérien de passagers subira en grande partie des conséquences.

Partie III

Conclusion

CONCLUSIONS GENERALES

La persistance des atteintes portées à la sécurité maritime et aérienne démontre que le problème de la piraterie reste , en ce début de XXI siècles posé. La pressions des faits, beaucoup plus que les palinodies internationales et autres appels généraux, contraignent les gouvernements à envisager volens nolens de nouvelles perspectives et esquisser des solutions jusqu'ici inédites et incertaines. Ce durcissement progressif encore combattu ou plutôt contenu par certains Etats pour lesquels les actes de piraterie aérienne sont des moyens d'action peu coûteux mais souvent efficaces, ne serait -ce que sur le plan médiatique , reflète la volonté de mettre fin à la "piraterie".

Il faut éviter les initiatives personnelles des familles des victimes (défis envers les autorités pour prouver que quelqu'un de déterminé peut toujours déjouer le service minimum mis en place par les compagnies, soutenues dans cet effort par les gouvernements...) . Pour louables que soient ces initiatives⁵⁴, l'existence de tels agissements mérite réflexion puisqu'ils amènent souvent à se placer fatalement hors du droit. D'un autre côté peut-on se formaliser de telles entorses au droit alors que celles-ci servent à démontrer combien il est difficile de tout prévoir en matière de sûreté ?

A la lumière de ces diverses entreprises les chances de voir disparaître la "piraterie" sous toute ses formes, dans un proche avenir sont-elles réelles? Certes les chances de succès ne doivent pas être exagérées. Force est en effet de constater que certains signes, d'autant plus inquiétants qu'ils sont d'actualité, persistent .

De nouveaux foyers d'actes de pirateries se développent :

Maritime⁵⁵ : Birmanie, Malaisie , Indonésie, Phillipine, Vietnam, Cambodge, 103 actes de piraterie en 1998 et 105 en 1999

Tous les actes de piraterie ne sont pas dénoncés par les transporteurs ... publicité oblige !

Aérien⁵⁶: de 1970 à 1994 il y a eu 517 détournements (et jusqu'à nos jours 7 par an en moyenne) , 1407 actes criminels contre les avions, 1788 actes criminels contre les aéroports, et 40 destructions en vol d'appareils civils...

⁵⁴ Début Janvier 1989 deux journalistes de TF1 tentent de faire embarquer à l'aéroport de JFK de NY et à destination de la France un colis contenant une fausse bombe, afin de prouver qu'il est possible de placer un engin explosif à bord de l'avion. Fin Juin 1990 le Père d'une victime du Boeing de la Panam parvient à refaire le même parcours (Frankfurt/Londres/NY) avec le même poste de radio piégé, B. Smith parent d'une autre victime décide de mettre à prix la tête des responsable de cet attentat. Le gouvernement en application de la loi anti-terroriste débloque deux millions de dollars.

⁵⁵ source MRM (Maritim risk management)

⁵⁶ sources FAA

Je pense que nous avons perdu, pour le XX^{ème} siècle cette bataille, de plus en plus les actes de piraterie sont violents, barbares et ne laissent aucune chance aux passagers.

Pour répondre au crime organisé, il faut une action unie et mondiale. Le crime organisé sous toute ses formes a suivi ce mouvement de "globalisation", la riposte doit être à la mesure du fléau.

Le droit pénal c'est l'Etat nous disait Gino NECCHI⁵⁷, il nous faut donc un et des Etats forts, une justice impitoyable et rapide, des lois protégeant les citoyens et non pas le truand, il faut les moyens financiers, matériels et humains.

La solution n'est pas aisée car le législateur doit faire face à des terrorismes, la police doit faire face quant à elle à une multiplicité de délits, allant du plus simple au plus complexe, en n'ayant pas les moyens législatifs d'intervenir et nous n'avons pas de réponses appropriées pour lutter efficacement contre les actes de délinquances, de terrorismes, de drogue ou de prise d'otages.

Pour garantir la paix publique et la liberté individuelle, la lutte doit être menée avec fermeté et conviction dans le respect des règles de droit (G. NECCHI).

Les moyens des truands sont disproportionnés par rapport à ceux des autorités. Le seul moyen que les démocraties ont su conserver est le matériel judiciaire, mais il faut se garder de tout optimisme car tous les pays n'ont pas les mêmes "niveaux" (voir l'affaire REZZALA entre la France et le Portugal), le garde fou est bien faible... et trop décalé dans le temps... les états souffrent d'une apathie chronique à faire évoluer et changer les choses,

Le crime est planétaire ; la réponse doit être planétaire c'est à cette seule condition que nous pourrons garantir à nos enfants un XXI^{ème} siècle vainqueur du désordre mondial.

L'aéronef a par essence une vocation internationale : les actes commencés dans un état se poursuivent dans l'espace aérien d'autres états pour se consommer souvent dans un état d'atterrissage, acceptant parfois avec réticence que l'appareil se pose, qui est encore un pays différents . Tous ces états sont, à un titre ou à un autre, concernés par l'infraction commise à bord ou contre un aéronef, mais tous ne sont pas nécessairement intéressés au point d'intenter des poursuites contre son ou ses auteurs. En raison d'une large diversité des législations nationales, la rigueur de la condamnation dans certains états contraste singulièrement avec l'indulgence de certains autres : tous ne sont pas irréprochables. Les rédacteurs de la convention de Tokyo, première convention internationale en la matière, se donnent-ils les moyens de

⁵⁷ Gino NECCHI Procureur de la république TGI de Paris

dresser un réquisitoire contre « la piraterie aérienne » et de réprimer chaque fois efficacement alors qu'aucune idée de sanction, de peine, n'est encore exprimée ? Le texte se limite au fond de l'examen de plusieurs aspects particuliers parmi lesquels la détermination des compétences pénales (paragraphe 1) ainsi que les devoirs mis à la charge du Commandant, des états (paragraphe 2).

NOUVELLE STRATEGIE, NOUVELLES METHODES

Cette évolution de l'attitude des Etats, rend plus ardu et moins productifs les détournements d'avions, la conjoncture exceptionnelle dont furent bénéficiaires trop longtemps les pirates, disparaît peu à peu, cette situation rend moins probables (mais pas impossible) de nouveaux détournements.⁵⁸

Ce défi potentiel oblige à réfléchir sur les mesures de sûreté que peuvent prendre les sites aéroportuaires et maritimes. Elles sont en nombre limité : augmenter les moyens en équipements, mais ceux-ci coûtent chers, et les percées technologiques qui seules, permettent une détection rapide et sûre des armes et explosifs dans les bagages se font attendre même, si dans ce secteur, de réels mais insuffisants progrès ont été accomplis, augmenter les moyens en personnel, là aussi le coût est élevé, d'autant qu'un recrutement massif poserait la question de sa fiabilité.

Améliorer les procédures de traitement des bagages et du contrôle des passagers est un travail de Titan qui se heurte à des contraintes diverses : architecturales (les aéroports les plus anciens ont été à l'origine construits dans une optique d'efficacité, pas dans celle de la sécurité), humaines et financières enfin.

Nous sommes dans un système de concurrence commerciale entre les Cies (et pour certains vols, concurrence entre l'avion et le T.G.V.), qui les amène à serrer leurs coûts au maximum, et à tenir compte de l'impatience des usagers pour qui l'avion est d'abord un moyen de transport rapide : la faculté de l'usager à supporter un retard est très volatile : forte après un attentat, elle disparaît très vite par la suite.

Il est impératif pour les Cies aériennes de conserver une notion de sécurité en sachant que la sécurité et donc la sûreté à 100 % n'existera jamais. Mais en aucun cas le commercial ne doit prendre le pas sur la sécurité.

Si les progrès ont été, et peuvent encore être, accomplis dans la prévention, il n'est pas possible de proposer un maillage de sûreté totalement imperméable. Une certaine prise de risque reste inévitable, même si elle est minime. Et cette prise de risques doit être et peut-être "maîtrisée".

⁵⁸ Se reporter page 27

Mais quelle maîtrise ?

Il faut d'abord être persuadé que toute atteinte à la sûreté aérienne commence en "amont" de l'avion, c'est donc au sérieux apporté aux compagnies de sécurité et aux moyens qu'elles développent pour la formation des personnels que l'édifice sûreté repose. Le meilleur équipement de détection peut se révéler inefficace devant l'incompétence ou l'inattention⁵⁹ de ceux qui les mettent en oeuvre surtout pour la recherche d'armes ou d'EEI, (engin explosif improvisé ou bombe) introduits clandestinement.

Ce constat préjudiciable met en évidence la nécessité d'être particulièrement attentif dans ce domaine, d'autant qu'il y a toujours le risque que les armes et les explosifs soient introduits dans un aéronef par des itinéraires contournant les installations pour le contrôle de la cargaison et des bagages.

Pour répondre à la menace terroriste, des mesures de sûreté ont été progressivement mises en place dans le secteur aéroportuaire, mais elles apparaissent comme autant de facteurs qui génèrent un sentiment de frustration devant les obstacles qui freinent l'exploitation du site, alors que leur objectif est avant tout d'assurer la protection et la sauvegarde des passagers, du public, des équipages, du personnel sol, des avions et des installations locales.

Il y a quelques années on s'était attaché à protéger contre les aléas météorologiques, les défaillances humaines et technologiques, on avait pensé plus de sécurité que de sûreté ! Toutes les mesures prises, apparaissent encore comme autant de critères réduisant la capacité des installations, l'intégration de la sûreté dans la conception des aéroports est bien sûr prise en compte, et une gradation dans les solutions est observée suivant l'évolution des réflexions sur les réponses appropriées pour éradiquer les menaces.

Les mesures de sûreté sont consommatrices d'espace, leur principe fondamental est la recherche de fluidité dans les zones non encore contrôlées afin de rendre mal aisée toute tentative d'acte illicite contre des objectifs ciblés, en maintenant à ce niveau une bonne fluidité de trafic défavorisant la confusion. Fluidité de circulation et étanchéité des zones, sont des principes que l'on peut qualifier de "Sûreté passive", les contrôles effectués tout au long des cheminements constituent les éléments "actifs" de la dissuasion.

Ensuite nous avons la partie "avion" de la sûreté, c'est à dire tout ce qui se passe dans le périmètre de l'avion et dans l'avion. La formation du personnel navigant est un des axes importants dans la gestion du problème, car "ils" sont dans l'avion avec les passagers transportés.

⁵⁹ Lors de mon dernier voyage international, l'agent de sécurité derrière son control «X» semblait dormir ou tout du moins était visiblement en hypovigilance, à ma question elle répondit simplement 'je suis là en poste depuis ce matin 4H' la vacation permise dans un tel poste est de 20' suivi de 2H de repos et un changement de station

A ce niveau là c'est de la gestion de crise qu'il faut parler, et il est indéniable que le personnel navigant est un maillon important de cette chaîne sécuritaire. C'est lui, avec les passagers, qui subira tout le détournement, c'est lui qui sera aussi en première ligne pour toutes les atteintes à la sûreté, et c'est sur le jugement que porteront les passagers et les médias sur sa capacité à gérer le problème, et la perception fera ou défera la réputation d'une Cie. Aujourd'hui une Cie qui n'a pas la volonté de "faire de la sûreté" une priorité sera toujours vulnérable plus qu'une autre et toujours accusée de "négligence" aux yeux des familles des victimes et de la justice.

Combien de grandes compagnies ont payé très cher soit un attentat, soit un détournement, soit des alertes à la bombe suite à des appels anonymes ?⁶⁰

Mais alors quelle protection choisir? Mesures de sûreté et optimisation des capacités aéroportuaires sont des concepts, à priori antinomiques ! Face à ce constat quelles orientations sont à privilégier, sachant qu'il est utopique d'affirmer qu'il existe une sécurité sans faille, sauf à transformer chaque aéroport en fort "Chabrol"!

Pour ce faire il existe quand même des moyens : la dissuasion, la prévention, la gestion, et la gestion de crise si malheureusement tout à "échoué"... .

Quand on parle de dissuasion c'est qu'il y a identification du risque : l'attentat à la bombe, le détournement, le chantage sous toutes ses formes.

Puis il y a l'identification de la riposte c'est la prévention, en amont de l'avion, et à l'avion pour tout le personnel ayant une fonction autour de cet avion, des bagages et du fret embarqué. Cela concerne aussi bien le P.D.G. de la Cie, que le dernier des personnels nouvellement embauché.

Ensuite la gestion du produit sûreté, qui implique un investissement financier mais aussi une volonté de faire de la part du plus haut niveau, non pas parce que cela est obligatoire, mais parce que "le" décideur est intimement convaincu de la nécessité de faire de la sûreté.

Et enfin la gestion de crise par la direction de la Cie, avec les autorités légales et politique du pays concerné, ou des pays concernés.

Il faut privilégier la qualité suffisante des contrôles de sûreté en s'appuyant sur une analyse approfondie de la menace, associée à une formation opérante des agents devant exploiter un poste de sûreté, *qu'il soit personnel au sol, ou navigant chacun à son rôle à jouer.*

⁶⁰ La Cie américaine PANAM a du fermer ses portes après l'attentat de Lockerbee le tribunal de NY ayant jugé la Cie responsable de négligences très graves, la condamnation financière fut si élevée que la Cie fit faillite.

Le terrorisme est sélectif, la protection pour qu'elle soit efficace doit l'être également. L'action terroriste rendue plus ardue par la multiplicité des contrôles, la délimitation des zones, et la dissémination des cibles potentielles semble, dans les aéroports qui se sont engagés dans cette voie, en régression, mais il faut savoir que "l'adversaire" saura lui aussi s'adapter et adapter ses actions aux dispositions qui sont mises en œuvre, aussi tous les efforts doivent se définir comme étant avant tout une stratégie de dissuasion.

Toute prévention commence au plus haut niveau : celui du PDG⁶¹ de la Cie... et à l'identification de la menace.

Permanence et cohérence pour un impératif majeur, la sûreté. Etat, aéroports et compagnies participent à la sûreté des vols. Mais au quotidien, c'est avant tout l'affaire de chacun.

Eviter un détournement d'avion ou l'explosion d'un colis piégé ne s'improvise pas. Le dispositif destiné à empêcher les actions terroristes et à assurer la sûreté des passagers, des personnels, des avions et des bâtiments se développe sur trois niveaux de responsabilités.

Il y a tout d'abord les dispositions qui relèvent de la puissance publique, des sous-traitants ou des partenaires comme les aéroports. Ensuite viennent les problèmes qui relèvent de la compagnie aérienne. A ce titre, il appartient à chaque centre de résultat de concevoir et de faire respecter les procédures de sûreté en fonction de son territoire et de la population qui s'y trouve. Qu'il s'agisse de l'état, des aéroports ou de la Compagnie, formation et prévention dépendent évidemment des spécialistes.

C'est ce qui serait idéal bien sûr, mais la réalité est tout autre...

L'Etat : il publie, applique et fait appliquer le plan vigipirate⁶². Ce plan doit prévoir toutes les mesures et les personnels devant permettre la meilleure des sécurités en fonction de la menace, ce plan a plusieurs niveaux (4 au total).⁶³

Les aéroports : Dès la mise en œuvre du plan vigipirate chaque aéroport émet son propre plan de sûreté qui est complémentaire du plan national de sûreté. Les aéroports doivent une assistance technique et commerciale à certaines compagnies qui ne peuvent avoir leur propre personnel ou infrastructures en France. Ils louent tous les bureaux, locaux et matériels nécessaires à l'application des plans de sûreté.

⁶¹ Il faut savoir qu'aux Usa et au Canada le PDG d'une Cie aérienne fait un stage sur la prévention des actes illicites, ici en France il est impensable de faire la même chose, immobiliser un PDG pendant deux à trois jours est irréalisable.

⁶² Plan mis en place lors de menaces d'attentats en France

⁶³ Dans les différents niveaux on ne sait pas lequel est le plus bas et lequel est le plus haut, ce même plan est repris par les Cies aériennes, et les gestionnaires de la plate forme sous une autre appellation code couleur... dont le maximum est la mise en place du plan rouge, mais pour les services d'urgence (SAMU) l'équivalent est la plan « blanc » ... devant une telle diversité de N° et de code couleurs, plus personne ne sait qui fait quoi !

Les compagnies: sont astreintes à l'application la plus stricte des consignes émises par l'Etat et les aéroports, en mettant elles aussi en application leurs propres mesures dites mesures additionnelles ou complémentaires ... Les compagnies reversent à l'état les taxes de sûreté prises sur chaque billets émis, soit au départ de France ou en transit en France ...⁶⁴

Remarques : quand on met bout à bout toutes les mesures on s'aperçoit bien qu'il existe une difficulté certaine à pouvoir tout faire, tout vérifier tout contrôler en fonction des demandes... et il se passe ce qui se passe en de pareils circonstances : ce qui est fait est mal fait...

La sous-traitance : elle est au service du passager, mais peut travailler soit pour les aéroports soit pour les Cies .

Les domaines de surveillance sont tout à fait limités et se résume à la fouille des passagers et des bagages à main....

Le fret, les bagages soute, les bagages non accompagnés, tout se qui est chargé à bord d'un avion (restauration, fret, ménage, etc...) doit se faire par l'intermédiaire des prestataire de service ... sans aucun contrôle de la part du demandeur.

Alors que chaque maillon de la sûreté doit faire une partie des contrôles et des vérifications (dans son domaine) pour aboutir à la chaîne de sûreté ce qui est fait au quotidien ne ressemble à rien de sérieux et de rigoureux.

Les stages de formation ne sont pas mieux effectués, d'une durée de 20 ' par an , hors présence de l'instructeur (donc pas de questions, pas de commentaires...) il n'existe aucune structure opérationnelle de formation sérieuse, les correspondants "sûreté" sont désignés non pas sur leurs compétences, mais en fonction de critères administratives, généralement plus on est prêt de la retraite plus on a de chance de prendre le poste en question.

Si vous demandez à une compagnie aérienne son programme de formation ou de prévention , celui ci sera un modèle du genre, toutes les cases réglementaires seront cochées, mais si vous regardez sur le terrain se qui se passe vraiment, vous verrez qu'entre le papier et la réalité il y a un gouffre.

La sûreté de demain

Ce n'est pas en fait que très récemment que la Communauté aéronautique Internationale a pris réellement et pleinement conscience du caractère permanent, quotidien et universel de la menace terroriste et criminelle contre l'aviation civile.

⁶⁴ Se reporter aux annexes

Encore est-il nécessaire d'ajouter que les ondes de choc de chaque catastrophe aérienne s'amortissent très rapidement et en tout état de cause n'atteignent de plein fouet que ceux, opinion publique ou politique, qui se sentent directement concernés.

Ce manque de motivation et cette inclinaison à l'oubli, sensible à tous les niveaux, explique sans doute l'échec des quelques efforts consentis ici et là pour renforcer le niveau global de la sûreté de l'Aviation Civile. Chacun est pourtant conscient que l'efficacité du dispositif de protection de chaque aéroport et de chaque compagnie aérienne est égale à celle du plus faible d'entre eux dans le vaste réseau du transport aérien international.

Il faudra bien pourtant qu'un jour le passager de l'Aviation Civile bénéficie du même niveau de protection où qu'il soit dans le monde et quelle que soit la compagnie aérienne qui le transporte.

Car aussi rigoureux et quelles que puissent être les lois et les règlements édictés par les Etats, ce jour ne viendra que lorsque les Compagnies Aériennes et les gestionnaires d'aéroport auront compris que dans la compétition commerciale de plus en plus dure qu'ils se livrent, leurs propres intérêts seront d'autant mieux servis qu'ils auront su réconcilier la falcitation et la sûreté et consentir les investissements nécessaires comme l'ont fait lorsqu'il s'agissait de protéger le passager contre les menaces de l'orage et de la défaillance humaine ou mécanique.

LA MENACE

Les vecteurs de la menace

Le problème technique à résoudre pour garantir la sûreté du transport aérien est d'un énoncé très simple.

Il s'agit d'empêcher l'introduction d'armes à feu et d'explosifs à bord des avions et dans leur environnement immédiat.

Les solutions sont bien entendu plus complexes. Ceci tient en premier lieu au fait que les vecteurs que peut utiliser le terroriste, le pirate de l'air, ou le criminel sont nombreux :

- l'équipage
- le passager
- les bagages de soute
- le fret et la poste
- le commissariat (: nom commun donné au service chargé d'approvisionner un avion en plateaux repas) et l'avitaillement
- le personnel au sol
- les véhicules de service...

Chacun d'entre eux peut être utilisé seul ou en combinaison avec d'autres .

Le facteur humain

Le pirate de l'air, le terroriste ou le criminel n'a que l'embaras du choix pour localiser le point faible d'un dispositif de protection dont l'efficacité dépend de celle des hommes et des femmes qui ont la charge de l'exploiter et des faiblesses inhérentes à leur nature humaine : fatigue, manque de compétence, vulnérabilité morale.

Fatigue des opérateurs et des agents attelés à un travail routinier qui n'sst que rarement récompensé par un succès. Manque de compétence ou de formation de ces personnels ou des cadres dont la rigidité intellectuelle bloque le fonctionnement d'un dispositif de protection qui par nature doit au contraire s'adapter en permanence à la souplesse et à la rapidité du transport aérien, vulnérabilité d'agents ou de cadres trop préoccupés de leurs prérogatives, de leurs privilèges ou de leurs intérêts personnels.

L'importance joué par le facteur humain est reconnue de tous ; il explique plus de 80% des accidents aériens.

Dans le domaine de la sûreté de l'Aviation Civile est-il besoin de rappeler que le transport aérien international a été utilisé depuis son origine par les contrebandiers puis les trafiquants de drogue. Et quoi de plus facile pour terroriste que d'utiliser ces réseaux établis pour perpétrer son crime.

Puissance et faiblesse du transport aérien

Le terroriste bien entraîné ou le criminel professionnel disposant d'un marché clandestin abondant d'armes et d'explosifs, de réseaux de trafiquants bien huilés et efficaces bâtis sur les faiblesses du facteur humain n'a enfin que l'embaras du choix pour décider où et comment frapper.

En 1990 : 500 millions de passagers ont embarqués sur plus de 7500 avions, emportant avec eux plus de 800 millions de bagages à main et autant de bagages de soute. Ces chiffres auront doublé au prochain millénaire.

A ces quantités considérables s'ajoutent 20 millions de tonnes de fret, représentant plus de 25 millions de conteneurs aériens et de palettes, des milliards de lettres et de colis postaux, le commissariat, l'avitaillement, toutes les marchandises dont chacune d'entre elle peut contenir un engin explosif.

Enfin l'organisation, le traitement, l'embarquement et le chargement de ces énormes flux de personnes et de marchandises, mobilisent une population de plus d'un million de cadres et d'employés circulant en

zone protégée ou autour des avions. D'où une énorme difficulté pour la Police : celui des laissez passer : à titre d'exemple sur l'aéroport d'Orly travaillaient 35000 personnes et il y a eu plus de 45000 laissez passer de distribués ... soit des permanents, soit pour des saisonniers soit pour des journaliers. (permanents : Cies aériennes, personnels ADP, saisonniers : ADP, intérimaires des différentes sociétés, journaliers : ambulanciers, sociétés d'intervention etc...) et quand on sait qu'aucun des badges même temporaires sont « récupérés », on imagine facilement l'utilisation frauduleuses qui peut en être faite...

Le rappel de ces chiffres, nous fait mesurer le caractère universel de la menace dont on sait par ailleurs qu'elle est faite pour durer et dont les moyens de destructions sont chaque jour plus sophistiqués.

LA RIPOSTE A LA MENACE

Les trois dimensions d'une politique de sûreté .

Une politique de sûreté ambitieuse bâtie sur le long terme est la seule réponse dont l'aviation civile internationale peut espérer, qu'elle puisse déboucher sur la mise en œuvre, à l'échelle internationale, d'un dispositif de protection efficace qui pour compenser les faiblesse du facteur humain devra puiser largement dans toutes les ressources que lui offre la science et la technique.

C'est bien un effort universel d'harmonisation bâti sur le long terme et la puissance de la technologie qui a fait du transport aérien, la plus sûre de toutes les entreprises humaines.

Les principes fondamentaux d'une politique

C'est pourquoi la politique de la sûreté de l'aviation civile doit continuer de se fonder elle aussi sur les principes qui ont permis au niveau international, ce succès du transport aérien.

Tout d'abord, le respect strict de la souveraineté des Etats, dont le corollaire efficace, est qu'elle engage leur pleine responsabilité sur leurs territoires et dans leurs espaces aériens respectifs.

Les trois impératifs incontournables.

C'est sur ces principes que l'aviation civile internationale ne pourra atteindre le niveau souhaitable de sûreté que dans la mesure où, en dépit de la menace terroriste ou criminelle, elle sera en mesure de conserver au transport aérien les trois impératifs qui font le succès : **la rapidité, la régularité et l'efficacité.**

Un objectif vital

Car en fait, il n'y a pas d'autre voie que de tenter de réconcilier ce qui pour certains est irréconciliable, la sûreté et la facilitation. La solution

n'est pas en effet de bâtir des forteresses mais de concevoir et construire l'aéroport du futur, véritable sanctuaire de la sécurité et du rêve des passagers.

LE SANCTUAIRE

Le filtre

Il est clair que pour réaliser un tel sanctuaire, il est indispensable de mettre en place un filtre capable d'empêcher, quelle que soit la voie et les moyens utilisés par le terroriste ou le pirate de l'air, l'introduction d'armes et d'engins explosifs de la zone publique vers la zone réservée ou protégée de l'aéroport. Les procédures seules n'y suffiront pas . L'efficacité du filtre sera d'autant plus grande que l'équipement ou le système de détection utilisé aura :

- un taux de détection élevé
- un taux de fausse alarme faible
- un temps unitaire de détection court

Filtrage systématique ou aléatoire

Les équipement actuels permettent de détecter les armes avec de bonnes chances de succès dans ce domaine, mais l'aviation civile reste encore démunie pour la détection des explosifs..

Des progrès significatifs ont cependant été enregistrés ces dernières années dans ce domaine. La radioscopie par rayons "X" est loin d'avoir épuisé toutes ses ressources et les recherches en cours permettent d'espérer, voir sur le marché dans les années à venir des machines capables de détecter toute forme d'engins explosifs, et ce quelque en soit la quantité. (Quelques grammes, moins de 100 g, à faire exploser un jumbo-jet en vol).

Les effectifs actuels sont insuffisants pour assurer un niveau de sûreté satisfaisant pour tous les vols compte-tenu de l'importance des flux et des coûts du traitement.

C'est pourquoi la politique a défini un dispositif à deux vitesses : un filtre dit normal dont le niveau d'efficacité est relativement bas pour la plupart des vols et un filtres aux mailles extrêmement serrées pour les vols dont il est estimé qu'ils font l'objet d'une menace particulière.

Cette pratique était jusqu'à ce jour mis en œuvre dans la plupart des pays développés.

Après LOCKERBIE et après de nombreux travaux l'OACI a demandé aux Etats de se fixer comme objectif de contrôler la totalité des personnes et des marchandises embarquées . Certains opposent à ce contrôle global et systématique les avantages du contrôle sélectif et

partiel bâti sur un choix aléatoire ou sur les réponses des passagers à une série de question.

Le débat reste ouvert aujourd'hui encore parmi les experts.

Car ici se pose LA question : qui va financer ?
Les compagnies, ? Les aéroports ? Les autorités ? Les passagers ? Les sociétés privées ?

Il semblerait que se soit le passager qui participent le plus à la résolution ce problème.

En effet les prévisions de la DGAC en matière de "récupération" de la TAC (Taxe de l'Aviation Civile) pour l'an 2000 la prévision est de **1. 258. 394. 802 francs...**⁶⁵

La taxe se réparti ainsi :

- **TAC / passagers** 22,90 F (métropole, DOM-TOM et pays CEE)
38,90 f pour les autres destinations
- **TAC / FRET** 6 F la tonne de courrier ou de fret embarqué
(source DGAC direction générale de l'aviation civile)

Au début de la création de cette taxe, celle-ci était uniquement réservée à la sûreté aérienne, reversée au budget général, et redistribuée partiellement aux Cies et aux aéroports. L'évolution de cette taxe à fait que toute l'aviation civile pouvait en bénéficier elle s'appelait alors Taxe de sécurité et sûreté. Elle servait principalement aux aéroport et à la DGAC pour financer les améliorations en matière de sécurité et de sûreté.

Aujourd'hui elle est devenue une simple taxe de l'aviation civile, et nous sommes très loin de sa première attribution ...

Les conclusions auxquelles est parvenu le premier symposium sur la sûreté de l'Aviation Civile qui s'est déroulé à PARIS du 6 Novembre au 8 Novembre 1990 ont débouché sur un consensus unanime : **il faut bâtir ensemble** , sur chaque aéroport, dans chaque pays et au niveau international, la sûreté de demain.

Cet objectif ne sera atteint que dans la mesure où seront amplifiés les efforts de tous les partenaires, les gouvernements, les organisations internationales de l'aéronautique, les compagnies aériennes, les autorités aéroportuaires, les exploitants et les prestataires de service des aéroports, amis aussi les usagers, les ingénieurs et les chercheurs pour déboucher sur :

- plus d'harmonisation dans la mise en œuvre des mesures de sûreté

⁶⁵ Prévision de la DGAC

- plus de professionnalisme (et donc plus de formation) dans l'action des hommes et des femmes chargés de cette mise en œuvre.
- plus d'équilibre dans le partage des responsabilités et des coûts
- plus de recherche et de développement pour la mise au point d'équipement de détection et surveillance plus efficaces
- plus d'assistance technique et de moyens financiers au bénéfice des pays qui ont la volonté politique de se hisser au niveau international sans en avoir les moyens
- plus d'espace et de meilleurs aménagements du flux des passagers et des marchandises dans les aéroports et les installations aéroportuaires pour mieux y intégrer la sûreté sans pénaliser la facilitation.

Tout ceci ne peut déboucher par la force des choses que sur davantage de moyens de financement nécessaires au fonctionnement de dispositifs de protection de plus en plus sophistiqués et automatisés servis par des hommes et des femmes de plus en plus qualifiés.

En un mot plus d'action...

De 1990 à 1994 il y a eu 1407 actes criminels contre des avions et 1688 contre les aéroports dans le monde (5) (source FAA)

CE QU'IL FAUDRAIT RETENIR

L'inconscience, l'indifférence et le ... " **ça n'arrive qu'aux autres** " restent à combattre ; la vulnérabilité d'un ensemble humain dépend en grande partie de son degré de mise en garde et de stratégie arrêtée en matière de sûreté ; ainsi, " baisser les bras " met en danger : ce risque s'appelle " la routine ", dans tous les domaines elle doit être combattue ! Deux attitudes prévalent s'agissant des options préférentielles inhérentes à la sûreté :

L'un semble inspirée par le souci de se prémunir efficacement contre toutes les menaces casuelles en recherchant une sûreté toujours plus performante.

L'autre, cherche plutôt à s'adapter opportunément à la menace, à partir d'une structure et d'un niveau de protection, jugé à priori, raisonnable.

Ces options ne s'opposent pas ; elles sont complémentaires et leur interaction empirique donne des résultats satisfaisants, mais les technologies et les méthodes de " l'adversaire ", en constante progression, font que la menace évolue, contraignant les services de sûreté et de sécurité à reconsidérer sans cesse les moyens à mettre en place pour faire face correctement au danger potentiel.

Il faut donc faire périlcliter ces méfaits ! Pour ce faire, seule l'option de **FORMER** des spécialistes contribuera à satisfaire les résultats souhaités. Certes, face à des individus résolus et déterminés (car eux-

mêmes spécialisés), la panacée est utopique, mais, rendre les actions de ces malveillants difficiles à aboutir, par la mise en place d'un canevas sécuritaire opérant, discret et efficace, leur rendra le climat malsain, et générera une crainte certaine de nature à les pousser à ne pas entreprendre d'actes attentatoires sans alors encourir l'échec.

S'investir dans un pareil programme, et souhaiter aboutir, implique de considérer les disciplines à dispenser en fonction du 'profil' préventif et curatif que l'on désire atteindre.

Le banditisme et surtout le terrorisme, se caractérisent par des actions violentes, internes ou exportées, qui tendent essentiellement à viser les esprits en produisant un effet de terreur par des actes directs ou indirects, ponctuels et spectaculaires contre les personnes ou les biens, et cela dans un but politique ou crapuleux, visant à mettre en cause un Etat, ou à s'en prendre à ses symboles. Ces actions comportent l'usage intentionnel de la violence, ou de la menace de la violence, afin de communiquer un risque d'action future, générant une peur et une crainte internes pour contraindre cet objectif à se soumettre.

Les parades à ces propensions se limitent au niveau des forces humaines et des moyens matériels engagés, aux mesures de " **Sécurité** " et de " **Sûreté** ". Les premières sont essentiellement fondées sur les dispositions matérielles appliquées à l'infrastructure, à l'organisation du terrain, et au plan de protection des points sensibles; les seconds, immédiates, rapprochées et éloignées, sont d'ordre tactique. Ces mesures doivent être cohérentes, car tributaires l'une de l'autre.

La menace persiste, elle aurait même tendance à se banaliser. En général, la notion de risque majeur se présente comme une menace sur les personnes, les biens et l'environnement, induisant une déstabilisation des structures politiques, sociales, économiques, mettant en péril les grands équilibres naturels et géopolitiques planétaires.

De même, la complexité des conflits vient du fait que tous les différents modes d'actions se combinent (guerre économique, psychologique, ouverte ou terrorisme). Cela implique qu'il n'y ait pas une nette distinction entre temps de paix et temps de guerre, mais qu'il existe bien une " potentielle situation conflictuelle permanente ". C'est une des réalités de notre siècle qui ne peut être, ni banalisée, ni être éludée, au risque même d'induire le fameux syndrome du Désert des Tartares, lui même générateur de démobilisation préjudiciable face à une menace qui ne se réalise pas !

La prévention est une valeur peu cotée, qui fluctue au gré du temps, on a aucun mal à s'en passer quand on estime que tout va bien, mais on estime trop tard son bien quand le mal est fait !

IL FAUT :

Sensibiliser le personnel des compagnies aériennes sur le phénomène du terrorisme aérien ; amener les autorités à prendre en considération ce nouveau fait et le traiter avec des mesures strictes, communes et parfaitement élaborées. Mettre en place les mesures de rattrapage nécessitées par le fait que le terrorisme a actuellement l'avantage de l'initiative, de la surprise, et d'une grande efficacité. Anticiper pour faire face à ce qui pourrait déboucher sur une crise extrême du transport Aérien.

Assumer la confrontation avec ce risque implique une modification lente des mentalités, une mobilisation coûteuse, des efforts de réflexion et d'organisation à mener avant que le drame ne les impose . C'est peut-être aussi, une voie pour le Monde Occidental retrouve un ensemble de valeurs oubliées dans un contexte de confort et de fausse sécurité

La nécessité d'une **coordination** entre les services est profondément ressentie par le personnel des compagnies aériennes, la **confiance** mutuelle entre les services et le personnel Navigant est un élément fondamental de cette coordination.

Le **traitement de l'information** doit faire parvenir à chacun tout ce qui est susceptible d'intéresser la sûreté du vol. **Un contact direct** entre l' équipage et les responsables de la sûreté sur la plate-forme aéroportuaire devrait être possible à tout moment, et arriver à donner l'information la plus juste aux passagers.

Il est du devoir des responsables opérationnels, que le niveau de professionnalisme et d'efficacité des personnels intervenants dans le domaine de la sûreté soit assuré dans toutes les situations, **NORMALES OU DE CRISE.**

La formation sûreté incluse dans le déroulement des carrières des personnels doit pouvoir aussi intégrer l'intervention des représentants des services qui sont nos interlocuteurs.

Une connaissance des procédures dans les actions des personnels qui travaillent en amont, pour assurer la sûreté des vols est aussi nécessaire, tout comme l'acquisition pratique de quelques réflexes adaptés aux situations de crise, souhaitable, face aux dangers envisageables dans l'avenir.

COMMENT ? :

PAR LA FORMATION

PAR LA PREVENTION

PAR LA PROTECTION, L'ANALYSE, LE CONSEIL,

L'ASSISTANCE

LA GESTION DES RISQUES

ANNEXE I

MARITIME

Juridique
Ce qui se fait ailleurs (MRM)

ANNEXE II

AERIEN

Historique des détournements

Le détournement d'Air India en Janvier 2000

MARITIME

Les événements les plus marquants en matière de piraterie maritime

1961 SANTA MARIA

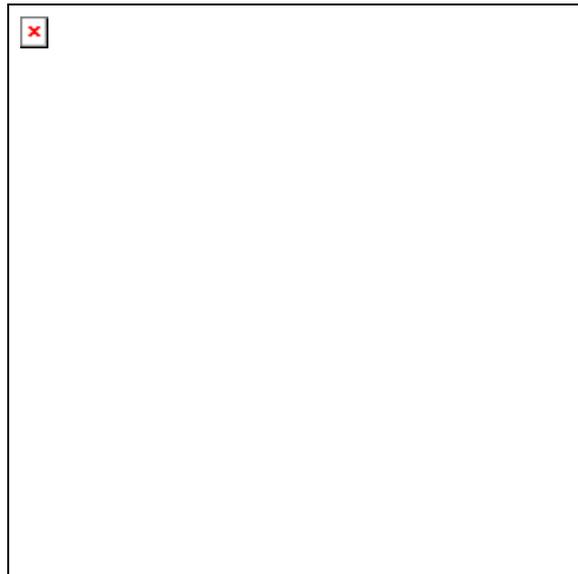
Le Santa Maria navire de commerce privé battant pavillon Portugais est dérouté en pleine mer des Caraïbes dans la nuit du 22 au 23 Janvier 1961 par deux douzaines d'individus dissimulés parmi les nombreux passagers embarqués à Caracas et conduits par le capitaine Henrique Galvao réfugié politique en Argentine depuis 1959.

1985 ACHILLE LAURO

Le 07/10/85, après avoir laissé à Alexandrie 643 passagers, l'Achille Lauro se dirige vers Port Saïd où il récupérera des excursionnistes. Il est en haute mer lorsque quatre hommes se ruent sur le pont et prennent le contrôle du poste de commandement. Les agresseurs sont des Palestiniens se réclamant du Front de Libération de la Palestine, petite fraction Pro-Arafat au sein de l'OLP et exigeant la libération de cinquante de leurs détenus en Israël. Le navire se voit refuser l'accostage dans différents ports / Tartous (Syrie), Larnaka (Chypre)... Un passager américain, hémiparalysé, de 69 ans, L.Klinghoffer a été abattu et son corps a été jeté à la mer par les pirates. Cet assassinat va provoquer un rebondissement de l'Affaire, qui présente la particularité de combiner un déroutement de navire et un détournement d'avion, entrepris aux Etats Unis, à la suite d'une interprétation très discutable de l'événement⁶⁶.

Juridique

⁶⁶ L'affaire de l'Achille Lauro et le droit international AFDI PP 221-236, RGDIP 1986, Chr. Des faits internationaux pp 425, Le Point N° 682 9 octobre 1985, pp 78 ss., Le Monde du 9/10/1985, pp. 1 et 3 ;



La Convention internationale.

Indépendamment des règles propres à chaque pays, et de la jurisprudence du droit international, qui répriment les actes de piraterie, une Convention internationale sur la haute mer a été élaborée à Genève en 1958 (elle est signée par la France). Elle harmonise les règles nationales, coordonne l'action des États signataires et donne de la piraterie la définition suivante : « Est considéré comme piraterie tout acte illégitime de violence commis pour des buts personnels par l'équipage ou les passagers d'un navire ou d'un aéronef privé et dirigé soit, en haute mer, contre un autre navire ou aéronef ou contre des personnes ou des biens à leur bord, soit, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État, contre un navire, un aéronef, des personnes ou des biens à leur bord. » L'infraction est étendue à tous ceux qui facilitent la réalisation des actes de piraterie ou utilisent en connaissance de cause le navire ou aéronef pirate.

Différents textes de loi pour le maritime :

Ordonnance de 1584, déclaration du 1/2/1650, ordonnance sur la mer du 1691, ordonnance du 5/11/1718, loi du 21/8/1799, loi du 10/4/1825

Ce qui se fait ailleurs (MRM) (source site Internet de MRM)

Maritim Risk management

Aviation Asset Recovery & Protection

With the growth of bank-financed aircraft and plane leasing, smaller operators and an increasingly competitive aviation market, the incidence of aviation company failures is growing and, alongside this, the need grows for capacities for organised recovery of aircraft and their service records. We at MRM, whose maritime asset recovery service MARAP

was created 6 years ago, have expanded our capabilities to enable us to serve the aviation finance industry by carrying out this work.

Letter to the Editor, *Lloyd's List* from Captain John Dalby run in *Lloyd's List* on May 19 1999

Background : Lloyd's List ran a report of a debate about piracy at a NUMAST Conference, at which some seagoing officer speakers raised the possibility of carrying arms onboard ship so as to be able to resist pirate assaults, and cast doubts over the efficacy of measures by IMB and others to confront the menace of armed pirates.

Responses to Piracy

We saw with interest your report 'Call to arms to fight piracy' (Saturday edition page 5). It does not surprise us to read that the pressing need to fight piracy with practical, as opposed to bureaucratic, means is more clearly perceived 'at grassroots level' - onboard ship - than in the cloistered halls of IMO, IMB and the International Chamber of Shipping.

Whilst these last bodies call for 'international solutions' and 'government initiatives' and pooh-pooh direct intervention, it is the sailors - NUMAST's members and others - who are being kidnapped, beached, set adrift in lifeboats and rubber dinghies, or summarily killed.

Clearly in today's freight market a policy of shipping a suitably-trained 'ship's bodyguard' on every vessel trading in a risky area is impractical. A suggested daily cost of US\$2,500 per man mentioned recently in Lloyd's List does not stand up against daily hire rates available on charter - the ship and all its 20-30 crew - often of not much more than US\$5,000.-Indeed in almost any conceivable market such a solution is impossible.

We at Marine Risk Management have developed the only current practical piracy countering suite of services - ShipTrac for covert monitoring by satellite of ship movements to detect deviations, the Rapid Response Service for swift intervention on-site in case of an incident, and our soon-to-open South East Asia investigation service which, unlike others gathering ex-post-facto statistics, will be tasked with pro-active investigation of pirates and piracy incidents, ultimately to prevent them happening in the first place.

Piracy is not in its inception a 'random crime'. It is a commercial exercise with ships and cargoes stolen to order, recirculated and resold. It is often a conspiracy of many interests, even sometimes involving apparent 'victims'. Viewed in this way, it can be countered by active intelligence means. The only random element is that which confronts the hapless seafarer who confronts an armed gang of ruthless pirates boarding his ship.

Our message therefore to our seagoing colleagues is simple. Cool it! Only tragedy will result from inexperienced people trying to fight fire with fire. The foe is well trained, well armed and, in most cases, highly professional. Leave intervention and reaction to those who are best equipped and trained for it,

Yours truly
John B Dalby (Captain)

What is piracy?

A conventional definition is "The act of boarding any vessel with the intent to commit theft or other crime and with the capability to use force in the furtherance of the act".

We at MRM go further with the definition and include:

Theft of the ship (and its cargo) by the crew

Deviation and theft of cargo by shipowner

Deviation or concealment of ship by owner to avoid creditors

Piracy takes place in ports and at anchorages, and on the high seas.

Whilst MRM's Rapid Response Service and Intelligence Unit can contribute solutions to piracy in port, it is our opinion that port piracy is the responsibility of port authorities to counter. A port whose authority does not provide adequate security against boarding and theft in the port or at the anchorage is not a safe port. Charterers should not nominate the port and ship owners should not go there.

Piracy on the high seas is more difficult to counter.

Piracy MRM Rapid Response Service Methodology

Intelligence

Adoption of ShipTrac covert ship tracking service enables deviations by ships from expected course to be tracked. Ships can quickly be found. The covert nature of ShipTrac means it cannot be disabled by pirates, or crews under duress.

MRM now maintains a growing Database of piracy incidents - historic and recent - and of the personnel involved (actually - caught and convicted - or reputedly) in piracy events enables "likely suspects" to be targeted for investigation in case of an incident.

Close liaison is maintained with authorities in the areas prone to piracy incidents.

(2) Piracy hot-spots

Maritime piracy can happen anywhere in the world. Even Europe and USA are not immune.

However, there are certain hot-spots for high seas piracy: notably South East Asia, East Africa (Somalia in particular), West Africa, and the Caribbean and the North East coast of South America.

The 'white-collar' pirates can be anywhere and are often based in the major commercial centres like London, New York and Singapore.

Maritime knowledge, marine training

MRM's MARAP service - Maritime Asset Recovery and Protection - has developed unique skills in tracking, locating, boarding and recovering target ships. Our Maritime Operatives have special attributes and years of experience in "difficult" tasks.

Additional Recovery Officers have joined us, following training and service in many of the best Special Forces in the world, experienced in anti-terrorist operations and maritime special operations.

Rapid Response

Once alerted of an incident and called upon to respond, MRM's pilots and aircraft can be deployed to mobilise and carry the RRS team straight to the location of the 'missing' ship to mount a recovery immediately.

The speed of the MRM response improves the probability of a successful recovery by starting the operation before the pirates have acclimatised themselves to the ship, or disposed of the crew, or discharged and dispersed the stolen cargo.

Action after the event

MRM is equipped to carry out investigations after the event for insurers and valid claimants to locate the stolen goods, to identify guilty parties, to establish the validity of insurance claims and recovery lawsuits, and to bring the pirates to justice.

The further knowledge gained from each incident is also applied by us at MRM to improve our own service, and to assist our clients in new or improved measures to prevent or respond more effectively to the risks of piracy or property theft.

Recovery of "lost" cargoes

Procedures for prevention of future losses

Expert advice and opinion

Client types:

Commodity traders and shippers Oil companies and traders
Project cargo shippers (sensitive cargoes)

Cargo insurers and underwriters Ship owners and P&I Clubs (defence)
Law firms Banks & shipping lenders & investors

Survey services from MRM

Hull and machinery surveys

Sale & purchase

Damage assessments

Cargo handling risk pre-assessments

Accident & incident investigation

On-site investigations world-wide

Accident avoidance advice

Procedural advice & training

Results orientation

For cargo owners:

Reduced losses
Reduced cargo damage
Reduced shipment delays

Recovery of lost goods
Reduced cargo insurance premiums

For shipowners:

Successful contesting of spurious loss claims
Improved cargo handling procedures

For insurers and P&I Clubs:

Reduced claims
Successful rejection of unfounded claims
Recovery of lost goods

For law firms

Clear and unambiguous expert opinion including in Court
Full support throughout the case

For Banks

Clear easy-to-understand advice on shipping investments
Security of financed cargoes & ships

Professional staff suitable for the tasks

Master mariners with experience in command
Chief Engineers with experience
Technical experts
Chemists

What is piracy?

A conventional definition is "The act of boarding any vessel with the intent to commit theft or other crime and with the capability to use force in the furtherance of the act".

We at MRM go further with the definition and include:

Theft of the ship (and its cargo) by the crew

Deviation and theft of cargo by shipowner

Deviation or concealment of ship by owner to avoid creditors

Piracy takes place in ports and at anchorages, and on the high seas.

Whilst MRM's Rapid Response Service and Intelligence Unit can contribute solutions to piracy in port, it is our opinion that port piracy is the responsibility of port authorities to counter. A port whose authority does not provide adequate security against boarding and theft in the port

or at the anchorage is not a safe port. Charterers should not nominate the port and shipowners should not go there.

Piracy on the high seas is more difficult to counter.

ANNEXE II

AERIEN

Historique des détournement les plus marquants

Dans les années 1960 avec l'affaire de Cuba il y eut une recrudescence très importante de la piraterie aérienne , jusqu'à 10 détournements par jour, les années 70 à 85 virent un terrorisme très politique et d'Etat avec les grandes opérations de l'OLP, du FPLP, soutenu et dirigées par l'IRAN, la Libye et la Syrie..

De 1985 à 1990 nous avons noté une baisse sensible des actions contre des aéronefs en vol, mais cela n'est certainement pas dû à une meilleure protection en amont des avions, ou à des accords en matière de protection des aéroports, mais tout simplement à un durcissement des actions des terroristes qui ont choisi une voie plus radicale qui est celle des attentats en plein vol (DC10 UTA, B 747 de la PANAM, B 747 d'AIR INDIA) soit plus de 17 actions de ce type en moins de 5 ans . Le public et les médias n'étant informés que des actions les plus spectaculaires, et des plus meurtriers.

Les pirates sont souvent possesseurs d'armes automatiques et d'explosifs, durant la périodes de 1970-1974, 34 avions sont détruits au sol, et 20 en vol.

Puis de 1990 à nos jours il y a eu une reprise des actes de piraterie, mais ceux ci sont dès les premiers instants extrêmement violents, entraînant toujours la mort d'innocentes victimes, dès le début du détournement. C'est une règle quasi générale depuis lors.

1968 : Détournement vol EL AL Rome/Tel-Aviv juillet 1968 3 terroristes du FPLP embarque à bord du vol Rome / Tel-Aviv et le détourne sur Alger, avec la complicité des autorités algériennes. Les passagers non ressortissants de l'état d'Israël sont relâchés progressivement , puis quelques israéliens (familles, et enfants), pour ne garder que l'équipage et 12 passagers tous de nationalités israélienne . Ils demandent la libération de 1200 combattants arabes prisonniers en Israël sur la base qu'un israélien vaut 100 arabes (parole d'un officiel israélien...) Après négociation avec le consul italiens à Alger et le gouvernement algérien tous les otages furent libérés contre 6 arabes prisonniers en Israël.

1970 Dawson ' s Field

En Septembre 1970 , deux avions , un B.707 de la TWA et un Dc8 de la Swissair sont détournés vers le désert de Jordanie où ils atterrissent

sur une piste abandonnée et baptisée pour la circonstance "Aéroport de la Révolution " Un autre avion devait les rejoindre , mais l'opération fut un échec. Le but étant de faire une action spectaculaire avec le maximum de publicité. Le FPLP qui avait organisé l'opération avait choisi des vols allant de l'Europe vers les USA et plus particulièrement vers New York. Le FPLP espérait avec raison que sur ces vols là, la sécurité serait moins grande que sur les vols allant vers Israël. Le choix de la fin de semaine était tout aussi étudié, car le FPLP savait qu'à cette époque là de l'année et de semaine il y aurait un maximum de passagers et de ressortissants américains à bord des avions. Les Usa sont un pays allié d'Israël ... donc le FPLP faisait coup double. Deux jours après, un troisième avion (RFA) fut détourné sur ce terrain devenu un symbole pour le FPLP.

Le FPLP savait qu'en pratiquant des détournements , impliquant plusieurs pays, il aurait un maximum de publicité. En effet chaque pays avait des stratégies différentes : Israël une position traditionnelle celle du refus de négocier, malgré un assouplissement de cette position, l'Allemagne Fédérale et la Suisse veulent immédiatement négocier. La Grande Bretagne a une position moyenne en acceptant de libérer Leilha Khaled et les autres membres du FPLP emprisonnés , après la libération des otages. La prise d'otage durant huit jours, les otages furent libérés, les prisonniers du FPLP détenus en Europe aussi et les avions furent détruit sur l'aéroport de la Révolution devant toutes les grandes chaînes de TV du monde...

1976 Entebbe

En Juin 1976 un Airbus A300 de la Compagnie Nationale Française est détourné sur Entebbe . Le commando du Cose-FPLP avait embarqué à Athènes au cours d'une escale. Le commando a profité d'une grève des services de sécurité de cet aéroport (!) pour embarquer avec armes et bagages à bord de l'A300. (les grenades avaient été dissimulées dans des boîtes de confiseries....)

Après une escale forcée à Benghazi, en Libye, où sont débarqués les passagers non Israéliens l'avion se pose à Entebbe, en Ouganda. Les négociations ayant échoué, dans la nuit du 3 au 4 juillet, le Gouvernement israélien décide l'envoi de deux avions remplis de parachutistes et de quatre avions d'appui. A l'arrivée à Entebbe les troupes donnent l'assaut et en moins de 90 minutes, détruisent 11 avions militaires Ougandais, tuent les terroristes et libèrent les otages. Il y eu une victime parmi les otages, une personnes âgées qui avait été transportée à l'hôpital et qui selon la rumeur, fut étranglée par Immin Dada lui même. Parmi les troupes libératrice fut un lieutenant-colonel le frère de Benjamin Netanya hou, ancien premier Ministre .

1985 Détournement du vol TWA Athènes/Rome

En Juin 1985 un commando du Hezbollah détourne le vol 847 de la TWA entre Athènes et Rome. Il tue un des passagers et en libère une centaine à Alger, puis à Beyrouth, une quarantaine de passagers américains sont gardés et dispersés dans divers lieux de détention, dans la banlieue sud de Beyrouth (Bir-El-Abed) . Le chef des chiites Amal, Nabih Berri , exige la libération des chiites détenus par Israël,

l'éloignement des côtes libanaises de la flotte de guerre américaine. Les Etats Unis se servent des bons offices de Berri et obtiennent la libération par Israël de militants chiites détenus dans ses prisons. Reagan considère que toutes les conditions ne sont pas remplies pour envisager une libération des passagers par la force. La négociation est privilégiée dans ce cas précis et loin d'être un échec pour les USA. Elle devient un modèle de résolution non violente des détournements aériens. L'avion se rendra ensuite à Alger. Douze terroristes ont pu embarquer à Beyrouth, rejoignant les deux premiers , ce qui portait à 14 le nombre de terroristes à bord, tous armés de fusils automatique M-16 et de lance grenades ce qui rend toute intervention impossible. Ce fut le détournement le plus long de l'histoire de l'aviation : 3 semaines.

1985 Détournement du vol Egypt'air Athènes/Le Caire

En Novembre 1985 le détournement du vol Athènes/ Le Caire tourne au drame le plus complet. Il y a eu 59 morts et 29 blessés en raison de l'intervention du groupe spécial égyptien. Le manque de préparation des troupes et le manque de négociation furent nettement insuffisantes. Ce détournement est l'œuvre du groupe d'Abou Nidal dans le but de déstabiliser l'Egypte. Ce détournement montre les limites des positions intransigeantes des autorités face à des terroristes déterminés, il révèle ensuite les limites de certaines forces d'intervention , celles en particuliers des pays en voie de développement . ce fut aussi le premier détournement ou un otage femme fut abattu.

Détournement d'Air India Janvier 2000.

(Le cinquième détournement fait par des intégristes depuis la chute du mur de Berlin)

Le détournement a été exécuté par des musulmans SALAFISTES, groupe LASKHAR-I-TAYYABA stationné au CACHEMIRE soutenu par la PAKISTAN et BEN LADEN .

Qui sont-ils?

Lasskhar-I- Tayyaba (LT Armée des purs) , il combat au Cachemire depuis 1989 et apparaît comme une branche armée du Dawat-wal-Irshad , il est dirigé par Zakiur Rehman Lakhvi.

Les combattants du LT sont tous Pakistanais, souvent des adolescents originaires de villages et de petites villes de la PNO ou du Penjab. Contrairement à ses rivaux, le LT ne réclame pas le rattachement du Jammu-Cachemir au Pakistan, mais l'indépendance. Pour Zakiur Rehman Lakhvi, les revendications territoriales du Pakistan sont illégitimes, tout comme les négociations indo-pakistanaïses sur le sujet, le sort du Jammu-Cachemire doit se régler entre les Moujahedin et l'armée indienne, par les armes.

En Février 1999 alors que les rumeurs courent sur la disparition d'Oussama Ben Laden, le Laskhar-I-Tayyaba presse le milliardaire saoudien d'aider les musulmans dans leur lutte contre l'armée indienne.

Ce groupe est aussi actif en Bosnie, en Tchétchénie, au Soudan, aux Philippines....

Distinction entre les islamistes et les fondamentalistes ou salafistes.

Les mouvements islamistes comme la confrérie des Frères Musulmans, le Refah (fondé par Naçmettin Erbakan en Turquie sous le nom de Milli Nizam -parti de l'ordre-, le Refah -parti de prospérité- a été dissous le 22/02/98 et a pris le nom de FAZILET -parti de la vertu-) ou le JIP développent une doctrine politique de l'islam qui prend en considération la société moderne avec toute sa complicité : une véritable société islamique ne saurait pas se limiter à l'application de la Charia. Ainsi :

- ils ne recrutent pas leurs cadres parmi les Oulémas mais au sein d'une élite généralement formée à l'occidentale.
- Leur modèle organisationnel est nettement influencé par le Marxisme
- Ils défendent une position originale de la femme dans la société islamique , si ils refusent la mixité et ordonnent le port du voile : "alors que l'enfermement traditionnel ne se voit pas, le voile militant est un défi-" , ils acceptent en grande partie l'ascension sociale des femmes, celles-ci peuvent faire des études supérieures et travailler.
- Ils ne sont pas à priori hostiles aux chiïtes.

Au contraire les Salafistes sont tous des puritains et des fanatiques dénués de tout projet politique et uniquement soucieux de la restauration de l'ordre moral par l'application rigoureuse de la Charia. Ces ultra-fondamentalistes

veulent restaurer la pureté originelle de la religion et prônent le retour de l'Islam du Prophète et de ses successeurs immédiats. Ce commun désir de retours aux Salafs, les grands ancêtres conduit à désigner du terme Salafiya la tendance générale qu'ils représentent. Aujourd'hui la Salafiya la tendance générale qu'ils représentent. Aujourd'hui la Salafiya la plus militante se confond avec la Wahhabia (doctrine Wahhabite).

Les principes de la Salafiya :

La prédication salafiste repose sur trois piliers :

- monothéisme absolu, unicité parfaite de Dieu (Tawhid)
- purification constante de l'âme par l'adhésion stricte à la loi divine : impératif d'intégrité et de droiture, horreur de la corruption et de l'hypocrisie.
- Reconnaissance du Coran et de la Sunna comme les deux sources indiscutables de l'Islam.

Par ailleurs les Salafistes :

- refusent l'intercession et toute forme de mysticisme
- tiennent les chiites pour hérétiques
- déclarent apostats (s'ils apostasient , appréhendez les et tuez les ou vous les trouverez) - par conséquent assimilés aux infidèles - et non seulement pêcheurs, les musulmans qui ne se conduisent pas selon les purs canons de l'Islam.

Le courant salafiste s'étend de l'Algérie (GIA) à l'Afghanistan (les Talibans), au Pakistan il est principalement représenté par le JUI et le SSP.

Quant au détournement en lui même il est la copie du dernier grand détournement que nous avons connu en France avec la prise d'otages sur le vol AF Alger/Paris.

Il est à remarquer que le scénario est identique quant à la manière de terroriser les otages et le fait d'une violence toujours grandissante au fur et à mesure que le temps passe. La première action a été de tuer immédiatement un otage.

Les armes lors des premiers instants du détournements étaient du type classiques , mais lors d'une escale elles furent changées et les terroristes furent réapprovisionnés par leurs "frères Talibans".

Il a fallu des complicités extérieures lors de ce détournement; complicités dans les aéroports et au niveau des négociateurs ou des pays "influent".

Dans ce coup là l'Inde a mangé son "turban" puisque ce pays a du libérer plusieurs terroristes Un de ces terroristes , Mushtaq Ahmed Zargar un Cachemire, est retourné au Pakistan, un autre AH MAD Omar Saeed Sheikh qui a un passeport Britannique et reparti pour le Pakistan mais personne ne l'a revu en public. , quant aux 5 pirates de l'air on ne sait pas où ils sont.

Pour avoir une chronologie complète et sérieuse sur le détournement lui même, il serait important de "débriefter" les trois otages français, ceci ne

peut se faire qu'avec un groupe de travail officiel soit au titre de la recherche, comme au sein d'une université, ou avec ceux qui doivent gérer ce genre de crise.

Il serait très intéressant de connaître la vie des otages au cours du périple de l'avion, l'attitude des otages au fur et à mesure que les jours passaient, y a-t-il eu pour certains le syndrome de Stockholm, quel fut l'attitude de l'équipage PNT et PNC, pourquoi sont-ils resté cagoulés durant tout le détournement, pourquoi ont-ils tués un de leur complice, était-il un dur ou son contraire,

Les réponses à ces question seraient à comparer avec le timing de la négociation pour cerner à quel moment la situation se dégradait et pourquoi, connaître aussi le degré de stress des preneurs d'otages et des otages .

Food fest at hijack time

By Sangita P Menon Malhan

Business Times Bureau

NEW DELHI: Eight days of crisis management can take a lot out of you. But while the nation worried over the welfare of the hostages aboard the hijacked IC814, few cared how the crisis managers at Rajiv Gandhi Bhawan here were doing.

Now, it turns out, they managed quite all right.

Meals for over 50 people, three times a day, kept them going. And between bouts of crisis management came cutlets, sandwiches and endless cups of tea. Tired bureaucrats once sent for a pack of playing cards to relieve the tension.

The crisis over, the Airports Authority of India will now pick up the bill. It probably does not have a choice. "The argument is that the crisis management centre was in our premises," laments an AAI official who does not want to be identified. "All the bills are coming to us."

Although there is no final figure yet on how much it all cost, AAI has decided that it will pay only where its parent ministry, civil aviation, is involved.

AAI chairman D V Gupta, when contacted, said no such bills had come to him. "The bills go to concerned departments within the authority. I will have to find out."

Other senior AAI officials, however, said they were taken aback a few days ago to learn there was a bill from the external affairs ministry for Rs 20,000

-- for tea and "miscellaneous expenses". The tea, the MEA said, was served to agitated relatives of those held hostage on the hijacked plane.

The AAI, privately sore over the cost of crisis management, has for now decided not to buy this one. Last heard, the bill was on its way back to the MEA. "We are relieved Indian Airlines has not sent us its bills," quipped an AAI official.

But the crisis has shown that the civil aviation ministry likes to treat guests in style. Personnel from the ministry were on their toes for most of that period.

"The food served had to be proper, neatly packed from Ashok Hotel and complete with chicken and roti," a source disclosed. "The show had to go on for the 8-day period." Cutlets ordered at one time cost Rs 400. A member of the CMG, however, noted during the crisis that the quality of bread served was poor.

The hijack crisis may have been a nightmare for the hostages, their relatives and even the government. But for AAI, there is another story, concealed in the expense account under the head: "miscellaneous".

India maintains that the hijackers have sought refuge in Pakistan. India has asked Pakistan to extradite the five hijackers of an Indian Airlines plane so that they can stand trial there. This is the first official diplomatic demand by Delhi since the hijacking in December. The Pakistani High Commissioner to India, Ashraf Jehangir, was summoned to the Ministry of External Affairs in Delhi and told that his country had a legal obligation to extradite the hijackers and their accomplices to India. Islamabad has always denied that the hijackers are in Pakistan, and has demanded that Delhi provide hard evidence for this assertion.

The authorities in Pakistan have said that they will arrest and try the hijackers if they enter the country. Islamabad has also denied India's allegation that it masterminded the hijack.

Hijacking: US sees 'evidence'

By Shaheen Sehbai

WASHINGTON, Jan 12: The Indians have provided "some evidence" to US officials on alleged Pakistan involvement in the Indian Airlines hijacking, a senior State Department official said on Tuesday.

"We have spoken to Indian officials about the evidence they have. In fact, we have seen some of it. I can't say categorically that we have seen it all. That is something that we are working with them on," the official told Dawn. But observers said India was still far from convincing the US to declare Pakistan a state sponsor of terrorism based on the evidence in the hijacking case.

The real opposition to the Indian moves is coming from Congress and even pro-Indian congressmen do not believe that declaring Pakistan a terrorist state would help US policy and strategic interests.

Congressman Sam Gejdenson said in New Delhi on Tuesday "declaring a country a terrorist state was a tough call and led to loss of leverage. Putting a country out is also a statement of failure. In Sudan, in Libya, it has taken decades to get any kind of progress," he said.

The chairman of the influential Government Reform Committee, Congressman Dan Burton, issued a statement in Washington criticizing India for issuing inflammatory statements regarding the hijacking.

"I would hope that the Indian government would stop making public statements regarding the hijacking. Every statement I have seen from the Pakistani government has condemned the hijacking and I am told that they are committed to seeking the arrest and prosecution of the hijackers," Burton, a close friend of Pakistan, said.

He implicitly accused India of "trying to exploit the situation for domestic political purposes" and said "this is a time for all governments, including the US, to work together to bring these people to justice."

The State Department official was asked to elaborate the statement of the US ambassador to India, Richard Celeste, that the US would be working closely with the Indians to track down the hijackers of the plane who disappeared in Afghanistan after India freed three of their leaders.

The US has pledged to combat terrorism anywhere and we will work with various countries to track down these hijackers and the Indians have a lot of information about them and there was after all an American citizen on board, he said.

Asked whether the US officials found anything implicating Pakistan in the evidence that they had seen, the official said: "I am sorry we cannot comment on the specific evidence as the investigation is going on and we don't share information about that."

The US ambassador in New Delhi had earlier said the US will not rest until the hijackers were tracked down and brought to justice. His government would work closely with the Indian home (interior) ministry in tracking down the hijackers. "We take terrorism extremely seriously, we do not want anyone to feel there is a safe harbor," he said.

Saturday, January 15 10:28 PM SGT

India asks Pakistan to extradite Airbus hijackers
NEW DELHI, Jan 15 (AFP) -

India on Saturday asked Pakistan to extradite the five hijackers of an Indian Airlines Airbus to stand trial here, the foreign ministry said in New Delhi.

The official demand is the first by India since December 31 when the hijackers released 155 passengers in the Afghan city of Kandahar and crossed its borders into Pakistan.

India Calls on Pakistan to Hand Over Hijackers

NEW DELHI (Reuters) - India called on Pakistan on Saturday to hand over five hijackers of an Indian plane who it said were believed to be in Pakistan.

The Pakistan High Commissioner to India, Ashraf Jehangir Qazi was summoned to the foreign office and told that Pakistan had legal obligations to arrest the hijackers and their accomplices and extradite them to India.

"Given that a large number of terrorists whose release was sought by the hijackers are Pakistani nationals and the first destination chosen by the hijackers was Lahore, there were strong grounds for believing that the hijackers were currently in Pakistan," India's Foreign office spokesman said.

"The Pakistani High Commissioner was also informed that the Government of India reserved the right to take further measures as appropriate," the spokesman said without elaborating.

Pakistan says it has no knowledge about the identity of the hijackers, whose eight-day operation ended in Afghanistan on December 31 when India agreed to free three militants from jails in Kashmir in exchange for the 155 hostages aboard the plane.

Pakistan has vowed to arrest and try the hijackers if they enter the country and denies Indian allegations that it had masterminded the hijacking of the plane while on a flight from Nepal's capital Kathmandu to New Delhi.

The plane landed at Kandahar in southern Afghanistan after stops in India, Pakistan and the Middle East. The hijackers freed the hostages after eight days in exchange for three guerrillas who were released by India.

India and Pakistan have fought three wars since 1947. Last year the two teetered on the brink of a fourth when India fought a large guerrilla force close to its border with Pakistani-held Kashmir.

India Wants Hijackers Arrested

By NEELESH MISRA Associated Press Writer

NEW DELHI, India (AP) - India asked Pakistan on Saturday to arrest and extradite the five Indian Airlines hijackers who disappeared in Afghanistan after a militants-for-hostages swap, officials said.

Pakistan "had the clear obligation to take (the hijackers) into custody and extradite them to India," Foreign Ministry spokesman Raminder Singh Jassal said in a statement.

India has said for two weeks that the hijackers fled to Pakistan after they left the Indian Airlines plane in the Afghan city of Kandahar. Pakistan denies that the hijackers are in its territory.

On Dec. 31, the hijackers fled the plane after India released three Islamic separatists in exchange for the remaining 155 hostages. The hijackers, who killed one passenger during an eight-day standoff, had earlier demanded the release of 36 militants lodged in Indian jails.

India's statement Saturday said a large number of the terrorists who the hijackers wanted released were Pakistani nationals and that the Pakistani city of Lahore was the hijackers' first destination when they forced the plane to fly out of India. These were indications that the hijackers were currently in Pakistan, the statement said.

India has identified the hijackers as Pakistanis and released pictures it claims are of the five men. Indian police had also arrested the hijackers' alleged accomplices in the western city of Bombay.

India has not signed a bilateral extradition treaty with Islamabad. But Jassal said Pakistan's government is bound under international aviation conventions to apprehend the hijackers and their accomplices in Pakistan.

Pakistan, though, has said all along that it doesn't where the hijackers are.

"They did not come to Pakistan," Pakistani Foreign Ministry spokesman Tariq Altaf said last week.

Pakistan is India's western neighbor and bitter rival of 52 years. New Delhi accuses Islamabad of arming and funding a decade-old insurgency in the northern Jammu-Kashmir province, a charge denied by Pakistan. The rivals have fought two of their three wars over the Kashmir's Himalayan landscape.

Préambule	P 5
Lexique	P 8
Partie I Piraterie maritime	P 11
 Vingt siècles de piraterie	
1 Aujourd'hui :	P 14
1-1 Le triangle de la terreur.....	P 14
1-2 Les pirates High-tech.....	P15
1-3 Les nouvelles cibles de la piraterie.	P 19
 Partie II Piraterie aérienne	P 21
2 La théorie	P 22
2-1 Piraterie ou terrorisme ?	P 22
2-2 Détournement ou déroutement ?.....	P 22
2-3 Définition et difficultés à définir.....	P 23
2-3-1 Cadre juridique.....	P 26
2-3-2 Le rôle de la DGAC	P 28
2-4 La sûreté et la prévention dans le transport aérien.....	P 33
 3 La réalité et les acteurs internes	P 36
Témoignage.... Détournement du 24 décembre 1994	P36
3-1 Les atteintes terroristes contre le transport aérien.....	P 52
3-1-1 Le détournement d'avion ou l'acte de piraterie.....	P 52
3-1-2 Les raisons d'un détournements	P53
3-1-3 La poursuite de mobiles politiques ou religieux	P 55
3-2 Les pirates de l'air qui sont-ils ?	P 58
3-2-1 Leurs objectifs et mode de fonctionnement.....	P 59
3-3 Typologie et modalités des actes de piraterie.....	P 62
3-4 Etude de marché d'un acte de terrorisme.....	P 66
3-4-1 Choix du couple cible/victime.....	P 66
3-4-2 Etude de faisabilité.....	P 67
3-5 Généralité sur les prises d'otages.....	P 70
3-5-1 Otages et prise d'otage.....	P 71
4 Les autres acteurs Les acteurs externes	P 72
4-1 Le négociateur, la négociation	P 72
4-1-1 Techniques valables pour toute sorte d'agresseurs.....	P 73
4-2 Le rôle des médias	P 81
4-1-2 Information ou publicité ?	P 82
4-3 Comportement des Etats	P 84
 5 Le futur	P 85
5-1 La piraterie aérienne ses aspects actuels et futurs.....	P 85
5-2 Prévention active et passive.....	P 88
 Partie III Conclusions	P 92
 Partie IV Annexes	P 108

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

Thèses

Traité

G. BLOND : Histoire de la flibuste Paris Stock 1969

JM BRETON Piraterie aérienne et droit international public Paris Pedone 1971

G LAPOUGE Les pirates vers la mer promise Paris, Balland 1969

PJ MOUNzika-NTSIKA La lutte internationale contre la piraterie aérienne Thèse
Paris 1977

X. RAUFFER Dictionnaire des nouvelles menaces , terrorisme et violence Paris ,
Carrère

R.BESSAN La fouille dans les aéroports RFDA⁶⁷ 1980

⁶⁷ RFDA : Revue française du droit aérien