

## Le détournement par la chasse biélorusse du vol Ryanair Athènes-Vilnius

Eric David

Le dimanche 23 mai 2021, le vol Ryanair Athènes-Vilnius a été forcé par un avion de chasse biélorusse de se poser à Minsk, capitale du Belarus, alors qu'il survolait ce pays en direction de Vilnius, en Lituanie. Les autorités du Belarus ont prétexté avoir reçu des renseignements sur la présence d'une bombe à bord de l'avion pour justifier le déroutement de l'appareil. Après son atterrissage à Minsk, la police biélorusse a bien vérifié les bagages des passagers sans y trouver quoi que ce soit, mais elle a aussi arrêté un journaliste biélorusse, Roman Protassevitch, opposant notoire au régime du président du Belarus, Alexandre Loukachenko (*Le Monde*, 25 mai 2021).

S'agit-il, comme le PDG de Ryanair l'a prétendu, d'un « acte de piraterie » (*ibid.*), ou comme l'a affirmé le président du Conseil de l'UE, Charles Michel, d'un « piratage » (<https://www.sudinfo.be/id395540/article/2021-05-25/sommet-europeen-les-vingt-sept-condamnent-les-activites-destabilisatrices-de-la?amp>) ? Il faut dire que le mot pirate et ses dérivés font partie de ces termes fourre-tout que l'on met à toutes les sauces : de la « piraterie aérienne » des années 60 pour parler du *hijacking* (*cf.* E. DAVID, « Les détournements d'avions et le droit international », *RBDI*, 1970, pp. 246-264) aux « pirates du net », aujourd'hui pour désigner les hackers, en passant par les « pirates de la route » pour qualifier les chauffards ou certaines formes de banditisme, le langage courant admet les enflures sémantiques pour s'adapter aux multiples visages de la réalité et obtenir droit de cité grâce à l'usage (merci, Grevisse). Il en va toutefois autrement du vocabulaire juridique dont la rigidité ne s'accommode pas de la métaphore.

Aux termes de la Convention de Montego Bay sur le droit de la mer (10 décembre 1982, art. 103), la piraterie est toute forme de violence ou de détention illicite commise en haute mer ou dans un espace ne relevant de la juridiction d'aucun État par un navire ou un aéronef privé agissant à des fins privées contre un autre navire ou aéronef. Cette définition qui reprend à peu près mot pour mot celle de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer (art. 15) est l'expression de la coutume internationale. Comme on le voit, le détournement du vol Ryanair ne remplit ni le critère géographique (le détournement a eu lieu, non au-dessus d'un espace ne relevant d'aucune souveraineté, mais dans l'espace aérien du Belarus), ni le critère statutaire (l'avion qui a forcé le Boeing de Ryanair à atterrir à Minsk était, non un aéronef privé, mais un avion de chasse de l'armée biélorusse, donc un aéronef d'État), ni le critère téléologique (le détournement n'avait pas de fin privée puisqu'il s'agissait, selon le Belarus, de vérifier s'il n'y avait pas de bombe à bord de l'appareil détourné).

La qualification de « piraterie » est une bonne manière de dénigrer ou de condamner un comportement mais, dans la présente affaire, l'expression est, juridiquement, inexacte. Cela ne légalise pas pour autant le détournement du vol Ryanair Athènes-Vilnius.

Selon la Convention relative à l'aviation civile internationale (OACI, Montréal, 7 décembre 1944), « chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire » (art. 1<sup>er</sup>). Dès lors, l'art. 3*bis* de la Convention (adopté à la suite de la destruction en vol d'un avion des Korean Air Lines par un avion de chasse soviétique en 1983, [https://fr.wikipedia.org/wiki/Vol\\_Korean\\_Air\\_Lines\\_007](https://fr.wikipedia.org/wiki/Vol_Korean_Air_Lines_007)) permet à chaque État partie d'exiger l'atterrissage d'un aéronef civil « s'il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention ». Le motif allégué par

le Belarus – la présence éventuelle d’une bombe dans l’avion – est, comme l’a dit un ancien pilote de ligne interviewé dans la presse, « cousu d’un fil blanc gros comme un câble de remorquage d’un super-pétrolier ! » (*Le Soir*, 24 mai 2021) et ce, d’autant plus que le Boeing de Ryanair n’était, au moment de son déroutement, « qu’à 50 km de la frontière [lituanienne] avec la Biélorussie [...], alors que Minsk se trouvait à 140 km de là » (*ibid.*).

Il n’y avait pas non plus d’infraction commise à bord de cet avion qui eût pu justifier ce déroutement selon la Convention de Tokyo de 1963 relative aux infractions commises à bord d’aéronefs (art. 4).

Bref, si ce déroutement n’était pas un acte de piraterie, il n’en restait pas moins une violation de la liberté de circulation aérienne prévue par l’art. 6 de la Convention de l’OACI pour tout service aérien régulier autorisé à entrer dans l’espace aérien d’États étrangers, ce qui était vraisemblablement le cas ici : aucun vol commercial n’a lieu au-dessus d’un État étranger sans l’autorisation de l’État survolé. Le déroutement du vol de Ryanair est donc un fait internationalement illicite entraînant la responsabilité internationale du Belarus.

En outre, à cette violation de la Convention, s’ajoute l’arrestation du journaliste Roman Protassevitch en raison de son opposition au régime politique du Belarus, une arrestation qui viole le droit à la liberté d’opinion et d’expression proclamé à la fois par la Déclaration universelle des droits de l’homme (DUDH, art. 19) et par le Pacte relatif aux droits civils et politiques de 1966 (art. 19), deux textes qui lient le Belarus en tant qu’expression de la coutume internationale pour la DUDH et en tant que traité pour le Pacte auquel le Belarus est partie depuis le 12 novembre 1973.

On peut donc comprendre l’irritation des chancelleries à l’égard de ce déroutement aux seules fins, semble-t-il, d’arrêter un journaliste de l’opposition. On peut comprendre aussi leur volonté d’alourdir les sanctions existantes déjà adoptées contre le Belarus.

En revanche, pourquoi les chancelleries ne manifestent-elles pas la même indignation, vertueuse et légitime, en réclamant des sanctions sévères à l’égard d’États très peu respectueux, eux aussi, du droit international public et des droits humains les plus élémentaires ? Il suffit de penser à l’occupation illégale et prolongée par un État de territoires qui ne lui appartiennent pas et de la soumission à son autorité de la population de ces territoires, et ce, depuis, parfois, près ou plus d’un demi-siècle (Sahara occidental, Palestine) avec un nombre infiniment plus grand de victimes. Paradoxe des relations internationales où l’égalité juridique des États fait figure de mirage. Alors, deux poids deux mesures ? L’évidence répond à la question.

25 mai 2021

Eric DAVID,  
Prof. ém. de droit international public,  
Président du Centre de droit international,  
Université libre de Bruxelles.