Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: 130 (1985)
Heft: 9

Artikel: Maintien de la souveraineté dans l'espace aérien suisse
Autor: Schär, Beat
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-344628

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Maintien de la souveraineté dans l'espace aérien suisse

par le major EMG Beat Schär

1. Introduction

La malheureuse destruction d'un avion commercial sud-coréen par un avion de chasse soviétique en septembre 1983 a mis en évidence dans l'intérêt du public le problème de la souveraineté étatique sur l'espace aérien.

L'ordonnance du Conseil fédéral, qui repose sur la pratique habituelle et respecte strictement le droit international actuel, fixe la procédure à adopter en cas de violation de la souveraineté dans l'espace aérien suisse.

Les lignes qui suivent ont pour but d'expliquer de façon aisément compréhensible le contenu et l'emploi de cette ordonnance. Auparavant, et afin de bien poser les bases et de dévoiler les mécanismes, quelques notions fondamentales seront définies.

2. Souveraineté sur l'espace atmosphérique

La souveraineté d'un Etat ne s'étend pas que sur le sol situé à l'intérieur de ses frontières, mais également dans l'espace aérien qui le domine. La Convention de Paris réglant le trafic aérien de 1919 contenait déjà le principe de la souveraineté des Etats sur leur espace aérien. La convention relative à l'aviation civile internationale de 1944 (Convention de Chicago, Convention de l'OACI) fixe clairement que chaque Etat dispose de la souveraineté complète et exclusive dans l'espace aérien.

La souveraineté sur l'espace atmosphérique représente le pendant de la puissance territoriale au sol. Pour l'utilisation de l'espace aérien, il en résulte que les aéronefs ne peuvent se déplacer dans l'espace aérien qu'avec une autorisation de l'Etat, pour autant que la loi n'en dispose pas autrement. Il convient de rappeler, à cet égard, que la limite supérieure de l'espace aérien n'est pas définie par le droit international.

Lorsque des aéronefs pénètrent sans droit dans un espace aérien, ils attentent à sa souveraineté sur l'espace atmosphérique. L'Etat concerné est en droit de prendre des mesures. Cependant, l'Etat qui entend défendre ses droits de souveraineté n'est pas libre quant au choix des moyens: il doit s'en tenir aux principes fondamentaux du droit ainsi qu'aux dispositions du droit international conventionnel et coutumier.

Il n'existe pas d'espace aérien à libre circulation comparable, juridiquement, à la haute mer.

3. Utilisation de l'espace aérien

La Convention de Chicago, base juridique du trafic aérien international, contient les normes essentielles réglant l'utilisation de l'espace aérien.

Le *trafic aérien international de lignes* au-dessus du territoire d'un Etat tiers implique l'existence de droits de circulation qu'en général, les Etats s'accordent dans des traités bilatéraux. Il existe huit formes de droits de circulation, également nommés libertés de circulation aérienne. Deux d'entre elles, le plus souvent nommées «libertés techniques», sont très généralement répandues, tout au moins dans les pays occidentaux, à savoir: le droit de survoler le territoire d'un Etat tiers sans y atterrir et le droit d'atterrissage à des fins non commerciales (par exemple pour faire le plein, pour réparations). Se basant sur la souveraineté sur l'espace atmosphérique et sur les obligations découlant de l'Accord de Chicago, les Etats édictent des *règles de trafic aérien*. Un appareil de ligne internationale autorisé par un accord bilatéral à traverser un espace aérien étranger mais qui n'y respecte pas les règles de navigation ou commet un acte illégal, viole la souveraineté sur l'espace atmosphérique.

Dans le *trafic commercial hors des lignes* aussi, souvent nommé trafic charter, chaque Etat est en droit de réglementer l'usage de son espace aérien par l'accord ou le refus de droits de circulation. Normalement, tout au moins dans les pays occidentaux, les libertés techniques sont garanties.

En principe, la Convention de Chicago garantit à tous les appareils de *trafic aérien civil non commercial* le droit de survol et d'atterrissage sans autorisation préalable. Cependant, pour des raisons tenant à la sécurité aérienne ou parce que les Etats font valoir d'autres raisons de sécurité, des limitations, voire des interdictions peuvent être imposées. En Europe occidentale, la liberté du trafic privé non commercial est assurée en parfaite concordance avec les dispositions de la Convention de Chicago. Qu'il effectue ou non un vol commercial, un appareil en soi autorisé à emprunter un espace aérien étranger et qui se conforme aux règles de navigation viole néanmoins la souveraineté sur l'espace atmosphérique si son vol vise des buts incompatibles avec la Convention de Chicago, par exemple un acte terroriste, la contrebande, etc.

La Convention internationale sur l'aviation civile n'est valable que pour les aéronefs civils; les *aéronefs d'Etat* en sont expressément exclus. Sous cette dénomination sont regroupés les appareils militaires, de douane et de police. Ces derniers doivent être en possession dans tous les cas d'une autorisation de survol d'un territoire étranger. Un appareil militaire viole la souveraineté sur l'espace atmosphérique lorsque, volontairement ou par erreur, il pénètre dans un espace aérien étranger sans autorisation spéciale.

Chaque Etat a le droit, pour des raisons de sécurité militaire ou publi-

que, de définir des *zones interdites* permanentes ou provisoires. Il n'existe pas, en Suisse, de zones interdites permanentes. De telles zones, limitées dans le temps et dans l'espace, n'ont été définies jusqu'ici que dans des cas isolés de protection d'importantes conférences internationales ou lors d'exercices militaires de grande envergure. Les espaces aériens des Etats limitrophes de la Suisse comprennent quelques zones interdites. Les Etats du bloc de l'Est ont, à l'inverse, de très vastes zones interdites de façon permanente au trafic aérien des appareils occidentaux.

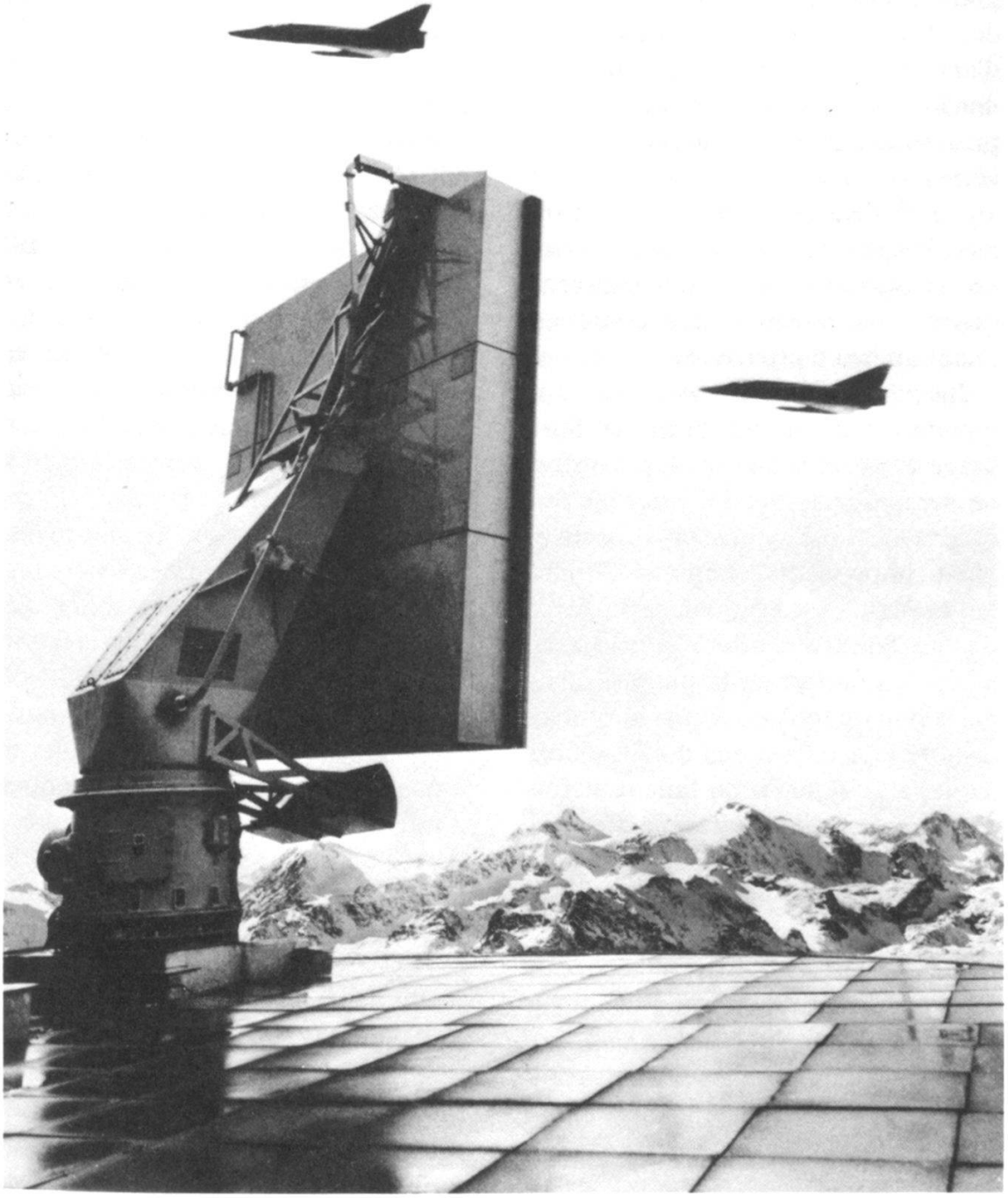
De plus, la Convention de Chicago attribue aux Etats le droit, dans des cas extraordinaires, en état de nécessité ou dans l'intérêt de la sécurité publique, d'interdire le survol de l'ensemble de leur territoire ou d'ordonner des *restrictions d'utilisation*. S'appuyant sur cette compétence, l'article 7 de la loi fédérale sur le trafic aérien stipule: «Le Conseil fédéral peut, en vue du maintien de l'ordre et de la sécurité publics ou pour des raisons militaires, interdire ou limiter l'usage de l'espace aérien ou le survol de certaines régions à titre définitif ou provisoire.»

Finalement, tout Etat est en droit d'exiger l'atterrissage d'un aéronef sur un aérodrome situé sur son territoire dès lors que des restrictions, respectivement des interdictions n'ont pas été respectées ou que les autorisations nécessaires n'ont pas été demandées. La souveraineté sur l'espace atmosphérique justifie en outre le droit d'imposer l'atterrissage à n'importe quel aéronef si des considérations d'ordre et de sécurité publics le justifient.

4. Application de la souveraineté sur l'espace atmosphérique en droit international et selon la pratique étatique

Toute utilisation interdite ou abusive de l'espace aérien de la part d'appareils civils dont le but est incompatible avec la Convention sur l'aviation civile internationale représente une violation de la souveraineté de l'Etat. De la souveraineté découle le droit d'empêcher une utilisation non autorisée de l'espace aérien, ou d'y mettre fin. Ce droit d'assurer l'intégrité de ses frontières n'est cependant, selon la Charte des Nations Unies, pas équivalent au droit de légitime défense, car celui-ci est limité à la défense contre des attaques armées. En règle générale, les violations de la souveraineté sur l'espace atmosphérique ne correspondent pas à des attaques armées, en particulier lorsqu'elles sont commises par des aéronefs civils, de sorte que les mesures envisagées doivent se limiter à celles prises à l'égard du seul appareil fautif.

La puissance souveraine de l'Etat de s'opposer à des violations de sa souveraineté sur l'espace atmosphérique est limitée par les principes généraux du droit, par exemple celui de la proportionnalité, et se base sur le droit international contractuel et cou-



L'espace aérien suisse est surveillé par le système *Florida*.

tumier. Il est généralement reconnu à l'Etat le droit d'entreprendre une action à l'encontre d'aéronefs pénétrant sans droit dans l'espace aérien ou utilisant le trafic civil de manière abusive. Dans la pratique de la plupart des Etats, de tels appareils sont d'abord mis en garde, ce qui implique une identification parfaitement claire, puis sont invités à quitter l'espace aérien ou à atterrir. En cela, tout appareil s'étant introduit sans droit dans l'espace aérien est tenu de suivre les injonctions de l'Etat concerné quant à la direction à prendre ou quant au lieu d'atterrissage.

Jusqu'ici, des avis divers se sont manifestés quant au droit de faire usage de la force au cas où ces ordres ne seraient pas suivis. Pour autant qu'il s'agisse d'avions civils visiblement impuissants, l'opinion dominante était que l'emploi de la force n'était admissible dans aucun cas. Selon la pratique de la plupart, mais hélas non de tous les Etats, la protection de la vie humaine doit toujours avoir la priorité. Il ne faut toutefois pas ignorer qu'il peut y avoir effectivement des cas où un emploi bien dosé de la force peut être judicieux pour faire respecter sa souveraineté ou pour couvrir certains besoins en matière de sécurité. Ces raisons, qui constituent dans certains cas exceptionnels un abus de l'emploi d'aéronefs, peuvent être: contrebande, espionnage, épandage de toxiques, enlèvement, actes terroristes, etc.

Jusqu'à présent, les mesures de violence prises contre des appareils civils ont été presque toujours justifiées par le fait que des intérêts étatiques fondamentaux étaient en jeu et que les risques potentiels ne pouvaient pas être éliminés d'une autre manière.

Le principe de l'interdiction d'emploi de la force ne s'applique pas aux avions d'Etat, en particulier aux appareils militaires. Cependant, à cet égard aussi, l'opinion prévaut que l'emploi d'armes contre un appareil non armé n'est pas tolérable, ce dernier ne représentant pas une menace immédiate. Cela ne vaut pas, en revanche, pour les avions de combat, ce qui ne signifie pas que la force soit employée sans autre forme de procès contre tout avion de combat violant l'espace aérien. Selon la nature des relations entre les deux Etats concernés, la réaction pourra être différente. En Europe occidentale, par exemple, il est à peine vraisemblable que l'on emploie la force contre un appareil violant volontairement ou non un espace aérien étranger sans montrer d'intention belliqueuse. En revanche, des Etats qui accordent la priorité à des impératifs de sécurité ou de prestige international n'hésiteront pas à employer les armes contre toute violation de leur espace aérien.

Il faut bien évidemment admettre que les Etats doivent s'intéresser à la préservation de leur souveraineté sur l'espace atmosphérique. Faire respecter sa souveraineté dans l'espace aérien, sans pour autant mettre en

avant l'emploi ou la menace d'emploi de la force, est tout aussi nécessaire que de prendre des mesures correspondantes au sol. Ces mesures constituent une partie intégrante des efforts visant au maintien de l'indépendance de l'Etat. L'expérience prouve que les espaces aériens des pays qui n'ont pas la volonté ou les moyens de faire respecter leur souveraineté sur l'espace atmosphérique incitent à la violation. Compte tenu des caractéristiques particulières des aéronefs, la situation dans l'air peut se modifier du tout au tout à très bref délai. Il est donc nécessaire que les Etats qui entendent protéger l'intégrité de leur espace aérien et s'opposer de façon adéquate à d'éventuelles menaces prennent ce genre de mesures.

5. L'interdiction d'emploi de la force dans le droit aérien international

L'histoire du trafic aérien est simultanément celle des incidents aériens. En 1904 déjà, on a ouvert le feu pour la première fois contre un ballon qui avait pénétré dans un espace aérien étranger. Les débuts du trafic aérien motorisé marquèrent simultanément le début d'une chaîne ininterrompue jusqu'ici de violences contre des appa-

L'interception d'aéronefs est dirigée à partir d'une centrale d'engagement, en étroite liaison avec la sécurité aérienne civile.

reils civils et militaires ayant pénétré par erreur, volontairement ou en détresse, dans des espaces aériens étrangers pour lesquels une autorisation préalable était exigible.

Ne mentionnons ici que le dernier de ces incidents, particulièrement tragique: la destruction en vol d'un appareil commercial sud-coréen, le 1er septembre 1983, par un chasseur russe au-dessus de Sakalin et qui coûta la vie à 269 personnes.

En signe de protestation contre la violation de principes élémentaires du droit international, le Conseil fédéral, à la suite de cet événement, a interdit l'accès de l'espace aérien suisse aux appareils de l'Aeroflot pour la période du 15 au 28 septembre 1983. Plusieurs Etats occidentaux prirent des mesures analogues.

Le conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) décida en septembre 1983 d'enquêter sur cette affaire et de revoir les annexes à la Convention de l'aviation civile internationale relatives à l'interception des aéronefs. En outre, il décida, contre l'opposition de l'URSS, de convoquer une assemblée extraordinaire de l'OACI. L'assemblée ordinaire de l'OACI sur laquelle plana l'ombre de ce tragique incident appuya les décisions du conseil, et il fut décidé, le 16 octobre 1983, de convoquer une assemblée extraordinaire des 152 Etats membres pour fin avril 1984 dans le but de faire entériner le principe de la non-utilisation d'armes contre des appareils civils dans la Convention sur l'aviation civile internationale.

Le 10 mai 1984, l'assemblée extraordinaire décida à l'unanimité et après presque trois semaines de délibérations de compléter l'accord par un article 3bis. Le nouvel article ancre dans la convention, d'une part, le principe de la non-utilisation d'armes contre des avions civils qui, selon l'avis de nombreux Etats dont la Suisse, était déjà un élément du droit international, et contient, d'autre part, des dispositions permettant aux Etats d'imposer mieux que jusqu'ici les exigences de leur souveraineté. Ces dispositions comprennent le droit des Etats à exiger l'atterrissage d'aéronefs qui violent la souveraineté sur l'espace atmosphérique ou donnent lieu à des soupçons quant à la compatibilité des motifs de leur vol avec les buts visés par l'accord. En outre, l'article prévoit l'obligation de suivre les injonctions à atterrir et l'obligation pour les Etats de s'opposer à tout emploi d'aéronefs pour des raisons contredisant les buts de l'accord.

Néanmoins, il se trouvera sans doute à l'avenir encore des Etats qui font passer les exigences de leur sécurité avant toute considération humanitaire, qui ne respectent les traités internationaux que si cela les arrange et qui s'opposent à des violations réelles ou supposées de leur souveraineté sur l'espace atmosphérique par la force des armes. Malgré tout, il faut considérer comme un progrès sensible l'introduction expli-

cite de l'interdiction d'emploi des armes contre des aéronefs civils dans le droit international conventionnel.

Le nouvel article 3bis de la Convention de Chicago entrera en vigueur dès que le protocole de modification aura été ratifié par deux tiers des Etats membres de l'organisation. Cela prendra encore quelques années. Le droit conventionnel ne faisant, de l'avis de la Suisse, que confirmer le droit international déjà appliqué en matière de non-utilisation des armes, il n'en résulte aucune modification quant à la pratique adoptée jusqu'ici pour faire respecter la souveraineté sur l'espace atmosphérique suisse puisque de tout temps, aucun aéronef n'a été contraint par les armes à suivre des injonctions.

En dépit du problème des sanctions en cas de violation du droit international, cette innovation contribue certainement à renforcer la sécurité dans le trafic aérien international et il faut par conséquent espérer que le parlement autorisera très rapidement le Conseil fédéral à la ratifier.

6. Problèmes du maintien de la souveraineté sur l'espace atmosphérique

De manière que la souveraineté dans l'espace aérien puisse être efficacement garantie, deux conditions doivent être remplies: d'abord, l'espace aérien à l'intérieur des frontières nationales doit pouvoir être totalement surveillé. A cet effet, il est indispensable de disposer d'un moyen technique correspondant à cet impératif. A défaut de quoi des mouvements aériens interdits ou suspects pourraient ne pas être remarqués du tout. Ensuite, les mouvements aériens repérés doivent être identifiés et il doit être possible d'entrer en communication avec les appareils concernés. Dans certains cas, il est possible aux organes de surveillance et de sécurité aérienne d'assurer l'identification et la prise de liaison à l'aide de moyens techniques (radar, radio) installés au sol. Dans de nombreux cas cependant, cela ne sera pas possible et il ne restera pas d'autre solution que d'intercepter les appareils aux fins d'identification.

Pour l'interception, seuls des avions avec pilote peuvent être engagés, et ces intercepteurs doivent d'une part être capables de performances de vol à la hauteur de leur mission et d'autre part être techniquement équipés de telle sorte qu'ils puissent trouver les avions à intercepter et s'en approcher avec l'aide d'un système de conduite basé au sol.

Les procédures d'interception sont fixées de manière internationale sous le nom de Standards dans l'annexe 2 (Rules of the air) de la Convention de l'OACI. Les procédures valables en Suisse sont en tout point conformes aux normes de l'OACI; elles sont publiées dans le manuel de trafic aérien suisse (AIP Switzerland). Selon les prescriptions de l'OACI, les avions d'interception ne doivent être engagés que comme ultime recours, à savoir lorsque la violation de la souveraineté

sur l'espace atmosphérique ne peut pas être contrée par d'autres moyens. Si l'on s'en tient strictement à la procédure d'interception prescrite, la sécurité des appareils à intercepter est totalement assurée puisqu'en cas d'insécurité ou de conditions critiques (nuit, mauvais temps, etc.), les engagements d'interception doivent être interrompus, voire même non commencés. De plus, les procédés sont tels qu'aucun danger ne peut en résulter pour l'avion à intercepter si l'exécution de l'interception est effectuée selon les règles.

Pour l'interception, les intercepteurs doivent d'une part s'approcher de l'appareil à intercepter jusqu'à une distance permettant l'identification visuelle et d'autre part prendre par rapport à lui une position permettant à son équipage d'établir une liaison à vue avec le pilote de l'intercepteur. L'interception intervenant comme ultime moyen lorsque toutes les autres mesures se sont révélées inefficaces, il est indispensable que l'avion à intercepter voie l'intercepteur ou ses signaux, faute de quoi il ne remarquerait même pas qu'il est intercepté! A cette fin, il est évident qu'une liaison visuelle est absolument nécessaire entre les deux appareils. Si l'intercepteur est seul à avoir cette liaison, il est clair que l'équipage de l'intercepté ne pourra pas voir les signaux et encore moins y donner suite. Souvent déjà, dans de telles circonstances, des armes ont été engagées contre des aéronefs civils et militaires, cet emploi de la force étant justifié après coup par l'argument que l'avion intercepté n'avait pas donné suite à l'injonction de quitter l'espace aérien ou d'atterrir.

La liaison visuelle entre les avions ne peut être établie que si les conditions de visibilité le permettent. Dans les nuages et de nuit dans des conditions défavorables, l'identification et la transmission de signaux peuvent parfois ne pas être possibles. Il est en revanche toujours possible, de jour comme de nuit et par tous les temps, de combattre l'appareil à intercepter, pour autant que l'intercepteur soit équipé tout temps.

7. Maintien de la souveraineté selon l'ordonnance du Conseil fédéral du 17 octobre 1984

Basée sur le droit national et international, cette ordonnance règle les mesures et les compétences de manière à assurer l'inviolabilité de la souveraineté étatique dans l'espace aérien suisse.

Le Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (DFTCE) et le Département militaire fédéral (DMF) sont solidairement responsables du maintien de la souveraineté aérienne. L'exécution en est confiée à l'Office fédéral de l'aviation civile (OFAC) et au Commandement des troupes d'aviation et de défense contre avions (CADCA). Il leur revient de prendre en accord entre eux les dispositions d'exécution.

Le *Mirage* se prête bien à l'interception par tous les temps et, dans sa version de reconnaissance, également à l'identification de nuit.

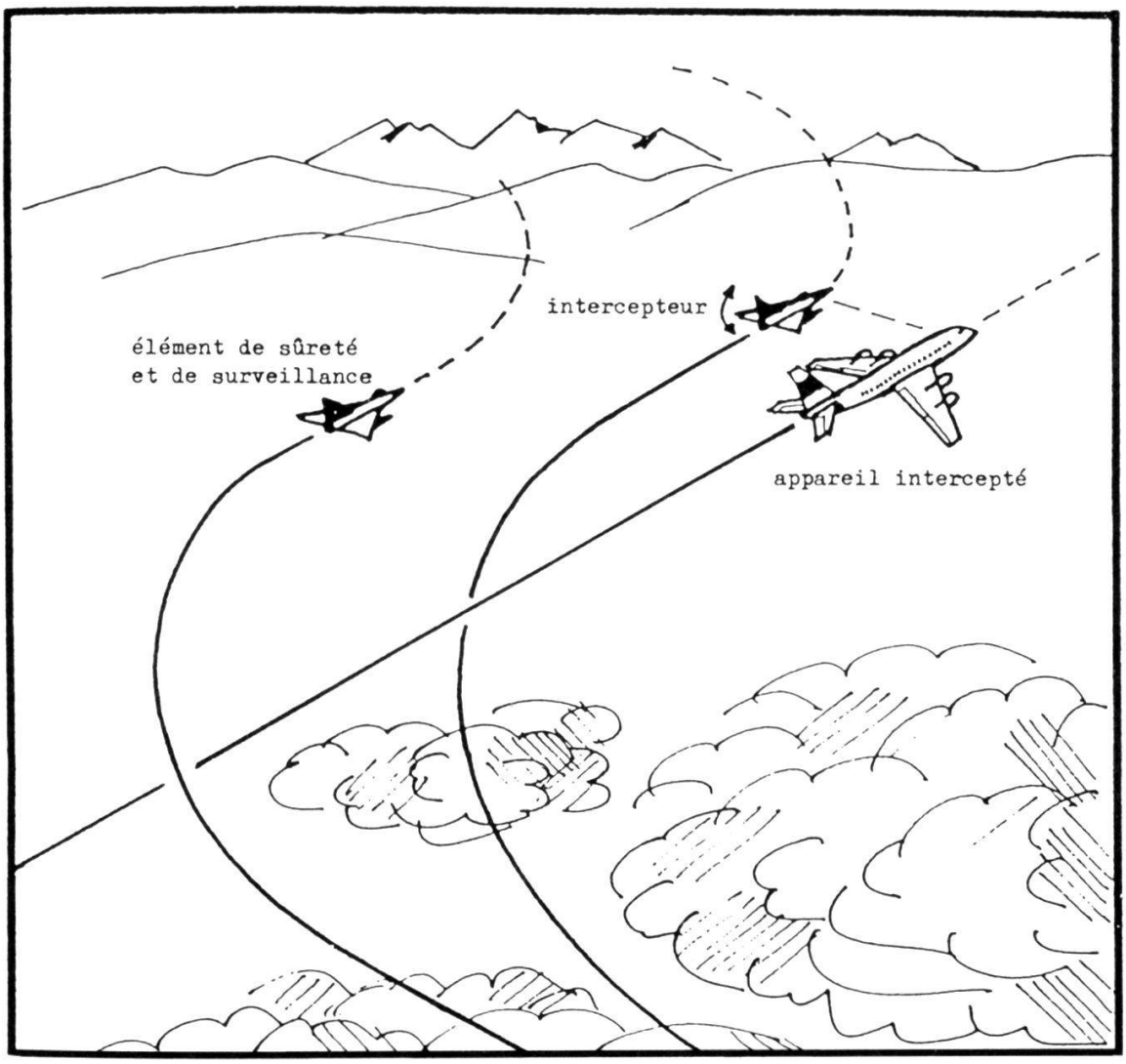
Selon la loi fédérale sur la navigation aérienne (LNA), le Conseil fédéral dispose depuis toujours de la compétence d'édicter des prescriptions sur le maintien de la souveraineté sur l'espace atmosphérique. Ce n'est que ces dernières années qu'il s'est révélé que des normes de police aérienne étaient nécessaires pour régler les mesures et les compétences en vue d'imposer les prescriptions sur l'utilisation de l'espace aérien suisse. L'ordonnance comble une lacune et permet de faire respecter la souveraineté sur l'espace atmosphérique en pleine conformité avec le droit international et en sauvegardant la primauté du politique.

Le champ d'application de l'ordonnance s'étend aux cas normal et de crise. Dans le cas d'une mobilisation générale de guerre, l'interdiction pour tous les appareils, sauf les avions militaires suisses, d'emprunter l'espace aérien entre automatiquement en vigueur. Le maintien de la neutralité dans l'espace aérien, dans le cas de protection de la neutralité, n'est pas réglé par l'ordonnance, car le droit de neutralité et un certain nombre de dispositions déjà préparées du droit suisse fourniront les bases nécessaires.

Le *Tiger F-5E* se prête bien à l'exécution de tâches de police aérienne.

N'est pas réglée non plus la défense de l'espace aérien dans le cas d'une attaque armée puisque la défense se base sur le droit de la guerre et peut s'appuyer normalement sur la Charte des Nations Unies.

L'ordonnance fait une distinction fondamentale entre la *«navigation aérienne non restreinte»* correspondant au cas normal en temps de paix, et la *«navigation aérienne restreinte»*, cas exceptionnel. Si la navigation aérienne est non restreinte, c'est l'OFAC, c'est-à-dire l'instance civile, qui porte la responsabilité, le CADCA lui étant attribué pour appui. Pour l'essentiel, le CADCA doit surveiller l'espace aérien en complément à la sécurité de vol civile, mettre à disposition des intercepteurs et leur système de conduite, et finalement, au besoin, engager des intercepteurs à la demande de l'OFAC. Les aéronefs contrevenant lourdement aux règles de navigation ou violant la souveraineté sur l'espace atmosphérique doivent être interceptés, pour autant que les autres mesures soient restées sans effet, selon la procédure normale, à savoir identifier d'abord, puis, au besoin, enjoindre de quitter l'espace aérien ou d'atterrir. L'emploi des armes comme moyen de police contre des avions civils est expressément



Interception avec identification (schéma du procédé).

interdit, sous réserve du cas de légitime défense ou de l'état de nécessité. A l'égard d'appareils d'Etat, l'utilisation des armes n'est, en principe, pas interdite. Cependant, les armes ne peuvent être engagées qu'en dernière extrémité et en respectant les limitations qu'impose le droit international en vigueur. Demeurent également réservés les cas de légitime défense et l'état de nécessité.

Lorsque le Conseil fédéral, en situation extraordinaire ou de crise, limite ou interdit totalement l'utilisation de l'espace aérien, c'est alors le cas de navigation aérienne restreinte, pour lequel les compétences sont échangées. Le CADCA est à ce moment responsable du maintien de la souveraineté sur l'espace atmosphérique et c'est l'OFAC qui lui est attribué pour appui. Selon les directives du Conseil fédéral, le CADCA doit d'une part prendre les mesures propres à mainte-

nir la souveraineté sur l'espace atmosphérique et d'autre part, après s'être entendu avec l'OFAC et d'autres instances fédérales, régler les détails de l'utilisation de l'espace aérien et des aérodromes. En cas de navigation aérienne restreinte, qui peut aller de restrictions mineures jusqu'à l'interdiction complète selon la situation, les armes peuvent être employées pour faire respecter la souveraineté sur l'espace atmosphérique lorsque les injonctions de police aérienne ne sont pas suivies et que les autres moyens disponibles ne suffisent pas. Demeurent réservés le cas de légitime défense et l'état de nécessité qui autorisent et justifient la défense. Mais dans le cas de navigation aérienne restreinte aussi, aucune arme n'est, par principe, engagée contre des avions civils, dans la mesure où ceux-ci ne représentent pas une menace claire et immédiate. Toutefois, étant donné que la navigation aérienne restreinte est appliquée par suite d'une situation extraordinaire et que, par exemple, lors d'une crise dangereuse, il faut admettre que l'emploi de la force pourrait être l'ultime moyen — en respectant le droit international — d'imposer le respect d'une interdiction totale de survol à l'égard d'appareils civils aussi, l'ordonnance n'interdit pas *a priori* l'usage des armes contre des avions civils.

A ce propos, il faut malheureusement rappeler ici que quelques Etats engagent des avions à immatriculation civile pour des missions incompatibles avec le statut juridique de l'appareil civil. C'est le commandant des troupes d'aviation et de DCA qui émet les dispositions d'exécution nécessaires quant à l'engagement des armes en cas de navigation aérienne restreinte. Au cas où le Conseil fédéral émettrait des directives réglant concrètement la façon d'imposer cette limitation, celles-ci primeraient sur celles du CADCA. La primauté du pouvoir civil sur le militaire est donc garantie dans tous les cas.

8. **Conclusion**

L'*interdiction d'emploi des armes contre des aéronefs civils* est en Suisse un principe pratiqué depuis les débuts de la navigation aérienne. L'ordonnance sur la sauvegarde de la souveraineté sur l'espace atmosphérique est soumise aux principes fondamentaux du droit, au droit international conventionnel et coutumier applicable dans le domaine de la souveraineté dans l'espace aérien et qui sont donc impératifs. Les instances chargées de l'exécution de ces normes disposent maintenant d'un instrument permettant d'imposer efficacement la souveraineté de la Suisse sur son espace aérien et de contrer d'éventuelles menaces de façon bien adaptée, sans pour autant mettre en péril la sécurité du trafic aérien.

B. S.

Adaptation française RMS