

dons exceptionnels ou aux pouvoirs extraordinaires, ni une machine à papier ou à bavardages. L'« Interpol » doit être désormais considérée comme un service public international, comme un état-major des polices judiciaires nationales qui constitue en même temps une source de droit pénal international. Il devient un puissant élément de sécurité pour les hommes et pour leurs biens. Son organisation, son activité, son expansion continue, la confiance que lui témoignent de plus en plus les hautes instances nationales et internationales lui confèrent d'ores et déjà

une place enviable parmi les grandes organisations mondiales.

Mais il importe de le préciser: en soi, la C.I.P.C. est un organisme sans vie. Sa raison d'être, son dynamisme et son efficacité sont fonction de la compréhension, du sens humain et du travail de chacune des polices des différents pays et de leur constante volonté de porter la lutte contre les malfaiteurs de droit commun au-delà de leurs frontières nationales.

Pour cette grande tâche, tous ceux qui auront besoin de son aide trouveront toujours la C.I.P.C. à leur disposition.

---

## POLICE ET AVIATION

par J. NÉPOTE

*Adjoint au Secrétaire Général de la C. I. P. C.*

Lorsque la rédaction de la *Revue internationale de Criminologie et de Police technique de Genève* me demanda d'écrire un article sur le thème « Police de l'air », je fus, à vrai dire, fort embarrassé, car il s'agit d'un problème aux mille facettes.

Sous quel angle aborder l'étude ?

Fallait-il décrire la structure des services spécialisés dans l'emploi de l'avion ?

Fallait-il s'attacher aux problèmes spécialement posés par l'utilisation de l'avion par le malfaiteur ?

Ou bien s'agissait-il de décrire toutes les règles de police qui régissent la circulation aérienne ?

Faute de pouvoir opter, j'ai pensé plus utile de proposer au lecteur un vaste tour d'horizon qui lui fera peut-être mieux comprendre tout ce que peut contenir une locution trompeuse si l'on s'en tient à sa lettre.

### L'AVION ET LE MALFAITEUR

Une première question vient à l'esprit: le malfaiteur emploie-t-il l'avion et comment ?

L'avion est un moyen de transport et, certes, il est utilisé par le malfaiteur au même titre que l'automobile et le chemin de fer. Qui plus est, c'est le moyen de transport idéal pour se rendre très loin très vite. Aujourd'hui, le malfaiteur met largement à profit les facilités données par le transport aérien: il est rare qu'un jour se passe sans qu'un malfaiteur ne prenne la fuite en avion après avoir commis son méfait: escroquer en Allemagne et s'envoler pour l'Afrique; détourner des bijoux en Espagne et se trouver 24 heures après au Venezuela est une chose absolument courante en 1954.

Les malfaiteurs confient aussi à l'avion le transport des objets volés ou trafiqués. Un jour, ce sont des diamants qui sont transportés

clandestinement d'un point à l'autre du globe. Une autre fois — mais plus rarement — on découvre, camouflés dans une cavité de la carlingue, des stupéfiants ou des objets précieux. En l'occurrence, les objets ne sont pas accompagnés et doivent être réceptionnés à l'arrivée par quelque « courrier » occulte.

L'avion de tourisme se prête particulièrement aux transports frauduleux, aux trafics de marchandises d'une frontière à l'autre. Le petit avion est si maniable qu'il permet aisément le largage, le parachutage des objets, voire l'atterrissage dans des zones non surveillées et non contrôlées.

Il y a quelques années en Europe, les possibilités de l'avion ont été largement exploitées par certains trafiquants internationaux pour le trafic illicite de l'or et des devises. On chargeait le métal précieux à Amsterdam par exemple, en déclarant le transporter à Tanger. En cours de route, il était largué à des complices, à l'abri des indiscretions de la douane.

Quelles perspectives offrent alors l'hélicoptère qui peut se poser partout, évoluer avec une aisance extraordinaire dans la 3<sup>me</sup> dimension ! Parce que l'hélicoptère est encore peu répandu, ce problème ne revêt pas encore un caractère d'urgence, mais lorsque ces engins, ou bien seront loués à la demande, comme le sont les avions légers, ou bien seront utilisés largement par les particuliers, alors il faudra imaginer des mesures propres à décourager les malfaiteurs.

Tels sont les principaux « bénéfices » que le malfaiteur peut trouver dans les domaines de l'aviation.

Mais les transports aériens fournissent l'occasion d'un délit plus commun: le vol.

L'avion est couramment employé pour le transport légal d'objets de valeur dont le volume est restreint: bijoux, montres, or, diamants, valeurs. Les colis transportés par

l'avion sont peu encombrants mais représentent une grande valeur marchande.

Il ne faut donc pas s'étonner que de temps à autre des objets expédiés dans des conditions régulières n'arrivent pas à destination. A l'arrivée, l'emballage est vide, ou il a disparu. L'enquêteur trouve alors devant lui de nombreux obstacles et il voit se dérouler un scénario devenu très classique: au départ, tout était en ordre ainsi que le prouvent les documents: aux escales, il ne s'est rien passé puisque les objets transportés étaient restés dans les soutes de l'avion; à l'arrivée, il ne s'est rien passé non plus puisque le vol avait déjà été commis! Chacun se dérobe, en faisant retomber les responsabilités sur le voisin. Il faut reconnaître que le problème n'est pas facile à résoudre. Les personnes, mécaniciens, bagagistes, nettoyeurs, qui ont approché l'appareil au cours des escales sont nombreuses; des distances considérables les séparent. La surveillance des cargaisons en transit sur les aéroports, est fatalement l'objet de relâchements ou de négligences que personne ne veut avouer. Le personnel navigant lui-même ne saurait être à l'abri de tout soupçon: témoin ce pilote américain qui, il y a quelques mois à Genève, déroba une caissette d'or dans l'avion qu'il pilotait.

Pour aboutir, il faut que les efforts se conjuguent, qu'une coopération en profondeur s'opère entre les services officiels de police et les compagnies d'aviation. Il faut aussi que les enquêteurs soient familiarisés avec toutes les réglementations du transport aérien et au monde de l'aviation. Certaines fois, ils ne doivent pas hésiter à se déplacer et à prendre contact avec leurs collègues dans les différentes escales faites par l'avion. Pour encourager et faciliter les contacts entre police et compagnies aériennes, la C.I.P.C. a réuni en 1950 les officiers de sécurité de ces dernières. Une nouvelle réunion aura lieu sans doute en 1955.

## L'AVION AU SERVICE DU POLICIER

Nous venons de voir comment l'avion est devenu un instrument de criminalité. Peut-il, en contre-partie, venir au secours du policier et contribuer au maintien de l'ordre ?

Non s'il s'agit de poursuivre un malfaiteur en fuite: on imagine mal un policier s'envolant dans un chasseur à réaction pour engager la poursuite d'un escroc qui s'échappe dans un avion de ligne. Pour aller incomparablement plus vite que n'importe quel avion n'ira jamais, il suffit d'acheminer par radio ou par telex ses instructions aux forces de police voisines et solliciter leur intervention. Par la coopération des services — coopération internationale le plus souvent — et des liaisons rapides et sûres, la police battra de vitesse le malfaiteur. La C.I.P.C. s'est employée avec succès à développer l'un et l'autre; elle continue d'améliorer les méthodes.

L'avion, instrument de poursuite — non.  
L'avion, instrument d'observation — oui.

Comment lutter plus efficacement contre les atterrissages clandestins qu'en effectuant des patrouilles aériennes à l'aide d'avions rapides de police? Comment surveiller les grands espaces autrement que grâce à l'observation aérienne ?

Et nous en arrivons alors au concours direct de l'avion pour assurer le maintien de l'ordre. A l'occasion des rassemblements importants — que ce soit à l'occasion de manifestations sportives, de randonnées estivales, ou de troubles sociaux, l'observateur aérien sera le plus habile conseiller du responsable de l'ordre. Grâce à une liaison radio, il lui fera connaître la situation à plusieurs km. à la ronde, il indiquera avec une précision et une clarté incomparables les points de concentration ou les voies libres, les mouvements de la foule. En certaines circonstances, l'avion sera le seul moyen de dresser un tableau net de telle ou telle situation.

La police doit « prévenir »; mais elle doit aussi « secourir »: l'hélicoptère est particulièrement adapté aux missions de sauvetage.

Enfin l'avion, et surtout l'hélicoptère, peuvent être d'un précieux secours soit pour photographier les lieux d'un crime, soit pour observer les évolutions d'un malfaiteur en fuite (sur les toits d'immeubles par exemple).

C'est pour assumer ces diverses missions que certaines forces de police se sont dotées de véritables « Sections aériennes ». On peut citer notamment les escadrilles de la R.C.M.P. au Canada, celles de nombreux Etats américains qui utilisent l'avion pour patrouiller le long des côtes, sur la frontière, sur les routes.

Il y a aussi l'« Air Division » de la police de New-York. Bien vite l'étranger qui arrive à New-York aura son regard attiré par un hélicoptère qui, à son allure de bon père de famille, virevolte gracieusement autour des gratte-ciels. C'est l'un des cinq hélicoptères de la police qui, du lever au coucher du soleil, observe la vie de la grande cité. Y a-t-il un embouteillage de la circulation à Manhattan bridge? L'hélicoptère avisera par radio les forces de police à terre et bientôt les voitures seront canalisées sur Brooklyn bridge; ou bien les conducteurs, par les émetteurs privés, seront invités à choisir d'autres itinéraires. Un homme est-il en péril à Long Island ou dans le port? L'hélicoptère ira lui apporter la bouée de sauvetage ou la corde.

C'est ainsi que les hélicoptères de la police de New-York sauvent chaque année la vie de dizaines de personnes. C'est ainsi que l'avion peut et doit être au service du policier.

## LA POLICE DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Il faut d'abord observer que le mot police de l'air n'a jamais eu un sens équivalent à celui de police de la route. Le contrôle de la navigation aérienne appartient aux techni-

ciens de l'aviation et n'est nullement de la compétence de la police.

Mais l'aérodrome, où qu'il se trouve dans le pays, est une véritable « frontière » que les responsables de l'ordre public ont mission de contrôler au même titre que les frontières terrestres et maritimes.

La circulation des personnes sur les aérodromes a fait l'objet de nombreux accords internationaux et des conférences réunissent périodiquement les experts pour étudier des questions en suspens.

Le grand problème à résoudre pour les transporteurs est celui du « temps » et ils lui sacrifient tout volontiers. Perdre 60 minutes au contrôle de ses bagages à l'embarquement sur le *Queen Mary* avant de passer 5 jours sur l'Atlantique, peu importe. Gaspiller 15 minutes à l'examen de documents pour aller en 35 minutes de Paris à Bruxelles, voilà qui est inadmissible. Traverser 5 frontières par le train sans remplir une seule « fiche » est normal. Remplir ce document pour en traverser deux est intolérable.

Les passagers de l'air sont en effet soumis à certaines formalités qui ne sont pas imposées à d'autres catégories de voyageurs : carte d'embarquement et de débarquement, liste des passagers de l'aéronef, déclaration de douane, etc.

Dans un souci de progrès, ces formalités ont été réduites par étapes successives à bien peu de choses à la suite d'ententes internationales. La carte d'embarquement et de débarquement fut standardisée par l'Annexe 9 de la Convention de Chicago, les formalités



Un hélicoptère de la Police de New-York.

furent allégées pour les passagers en transit — que l'on se contente le plus souvent de « parquer » dans des salles spéciales — elles furent supprimées pour les voyages intérieurs.

La carte d'embarquement et de débarquement continue à subir cependant des assauts répétés et l'on peut se demander si cet « obstacle » pourtant peu encombrant ne sera pas à son tour bousculé. Et pourtant, il faut qu'elle tienne ferme !

Autant il convient que ce document soit aussi concis que possible, autant il est important de le maintenir en vigueur. Autant il était ridicule de lui faire poser des questions

inutiles, autant il est nécessaire d'avoir des renseignements précis sur l'identité du passager de l'air, sur son titre de voyage, sur son aéroport de départ et de destination. Du fait même de la fluidité de la circulation aérienne et des possibilités extraordinaires qu'elle offre, le maintien de l'ordre exige impérieuse-

hôtels et garnis. Or la « fiche d'hôtel » est un document universel !

Pour simplifier les formalités et raccourcir les « temps morts » du transport aérien, on a envisagé, au Conseil de l'Europe notamment, d'installer, sur les aérodromes, des contrôles bi-nationaux sur le modèle des gares ferroviaires internationales, mais la réalisation du projet présente de nombreuses difficultés et je ne pense pas qu'elles puissent être facilement résolues : on peut, à la rigueur, admettre la présence de policiers étrangers sur son sol dans la zone frontière, mais comment exécuteraient-ils les décisions d'autorité qu'ils seraient amenés à prendre à des centaines de kilomètres à l'intérieur des terres ? Se poseraient alors des questions de souveraineté nationale. En outre, une gare frontière est à la limite de deux pays et un contrôle bi-national est suffisant. Un aéroport est limitrophe avec tous les



Le contrôle des passagers à l'aéroport d'Orly.

ment que demeure cette trace des voyages aériens. L'automobile, le chemin de fer laissent à l'enquêteur le temps de réagir et surtout ces moyens de transport atteignent très vite une limite dans l'espace. Tel n'est pas le cas de l'avion.

Est-il pensable que tel citoyen puisse s'envoler d'Italie en Suède sans qu'il y ait la moindre trace de son voyage ? Ce serait pourtant le cas s'il n'y avait la carte d'embarquement. Il suffit de quelques minutes pour la remplir. Elle ne constitue à vrai dire aucune gêne réelle et, par les services qu'elle peut rendre au policier, elle va en même temps au secours des honnêtes gens.

Les voyageurs de l'air constituent — sans mauvais jeu de mot — une population flottante en tous points assimilable à celle des

pays qu'il dessert. C'est donc un contrôle multi-national qu'il faudrait envisager !

A dire vrai, les « facilitations » — comme l'on dit dans le jargon international — accordées aux passagers de l'air ont atteint un degré tel qu'elles ne constituent plus ni une entrave, ni même une gêne au transport aérien. Aller au-delà ferait courir des dangers certains à l'ordre public. C'est, le plus souvent, par des aménagements matériels toujours plus modernes que l'on raccourcira les délais d'embarquement et de débarquement contre lesquels luttent les transporteurs.

#### L'ORDRE À BORD DES AÉRONEFS

Le public est aujourd'hui très familiarisé avec les affiches sur lesquelles on voit des voyageurs élégants goûter les plaisirs de la

lecture, du sommeil ou de la dégustation dans la confortable cabine du Super-Constellation. A dire vrai, c'est là un tableau assez exact de la situation; le voyage aérien est, en règle générale, exempt de tout souci.

Mais il en est parfois autrement. Des circonstances atmosphériques ou mécaniques peuvent obliger l'aéronef à se poser en des lieux déserts où quelqu'un doit faire régner ordre et discipline. Ou encore, l'aéronef peut être le théâtre d'actes délictueux requérant l'intervention d'une autorité. Pour mémoire je voudrais rappeler les incidents quelquefois provoqués par des passagers en état d'ivresse; je voudrais aussi rappeler une affaire qui s'est récemment déroulée en Birmanie: en plein vol, l'équipage d'un avion de ligne fut attaqué par des passagers armés et masqués. Le pilote fut contraint de se poser sur une plage déserte. Des caisses d'or que transportait l'appareil furent déchargées, après quoi le pilote fut autorisé à reprendre son vol.

Il apparaît donc nécessaire que dans l'avion, quelqu'un soit responsable de l'ordre, et soit investi de pouvoirs en conséquence. Le droit maritime international a depuis longtemps accordé au commandant de navire les pouvoirs judiciaires lui permettant légalement de faire face à toutes les situations. Rien de semblable n'existe en faveur des commandants de bord et cette lacune juridique devra être comblée car le temps n'est plus éloigné où les avions commerciaux transporteront couramment des groupes de plus de 100 personnes appartenant aux couches les plus diverses de la population.

Bien sûr, les commandants de bord n'ont pas attendu une convention internationale pour faire face à toutes leurs obligations et aux situations les plus graves en recherchant la sécurité de leurs passagers, mais ne serait-il pas préférable qu'un texte précis vienne consacrer une situation de fait ?

Il y a là un problème d'ordre public auquel la police ne peut rester indifférente. Aussi, par la voix de la Commission internationale de police criminelle, a-t-elle invité l'O.A.C.I. à mener à bonne fin l'étude de cette question.

De même cette organisation va-t-elle soumettre à l'O.A.C.I. un projet de convention concernant l'extradition pour des délits commis à bord des aéronefs. Il y a là un très intéressant problème, qu'a étudié récemment M. F. E. Louwage.

#### ACCIDENTS D'AVIATION ET POLICE

Périodiquement, la presse nous apporte l'écho d'une catastrophe aérienne. En telle occurrence, la police a un rôle important qui revêt des aspects très différents.

Tout d'abord, et dans le cadre de la mission générale de sécurité qui lui incombe, la police doit participer aux recherches des avions disparus, avec tous les moyens à sa disposition. Dès que le lieu de la catastrophe a été repéré, elle doit s'y rendre au plus vite pour apporter les secours s'il est encore temps, et assurer la protection des lieux contre le pillage ou simplement la curiosité excessive. Faut-il rappeler les missions de sauvetage au cours desquelles se sont honorées les forces de polices de nombreux pays, dans des conditions géographiques ou climatiques souvent très pénibles et dangereuses ?

Après la phase d'urgence, suivent de véritables investigations d'une part pour déterminer les causes de l'accident, d'autre part pour identifier les victimes. Dans le premier cas, la police mènera l'enquête parallèlement mais indépendamment de l'enquête technique effectuée par les professionnels de l'aéronautique. Elle enregistrera les déclarations des témoins, constatera les faits, bref, apportera à l'autorité judiciaire, presque partout compétente en cas d'accident mortel, des éléments

précieux lorsqu'il s'agira de déterminer les responsabilités.

Dans l'identification des victimes le rôle de la police sera capital. De pénibles erreurs d'identification (accident Air-France aux Açores) ont amené la C.I.P.C. à se pencher sur le problème et les recommandations qu'elle



Les policiers français au secours d'un avion en détresse dans les Alpes.  
Un C-47 s'est écrasé le 21 mars 1954.

a formulées pour l'identification des corps, le rassemblement des objets, etc., ont été retenues par l'O.A.C.I. dans son « Manuel d'enquêtes sur les accidents aériens ». La question peut se poser de savoir s'il ne serait pas opportun de codifier les obligations des autorités nationales dans une Convention internationale.

\* \* \*

Cet exposé donne une idée de l'importance que la police doit accorder aux choses de l'aviation.

Dans ses contacts avec l'élément aérien, elle doit être apte à effectuer toute une gamme d'interventions tout en faisant preuve d'une haute spécialisation.

Dans la structure même des services, une alternative se pose, un choix est à faire.

Faut-il considérer que « l'air » n'est qu'un simple prolongement du milieu ordinaire où se meut la police, et que toutes les branches de la police doivent y prolonger leur action, chacune dans sa spécialité et avec les moyens appropriés ? Ou bien, au contraire, faut-il admettre que « l'Air » est un élément particulier offrant

un champ d'action à une force de police spécialement conçue et orientée vers les choses de l'aviation ?

Dans la plupart des pays, on s'est rangé à la première formule. Chaque service extra-pole ses pouvoirs et sa compétence au domaine aérien, soit pour « contrôler » la frontière aérienne, soit pour effectuer les enquêtes judiciaires sur les aérodromes, soit pour surveiller et protéger les populations. Ainsi certaines forces de police en uniforme, notamment, se sont équipées en matériel aérien pour effectuer des patrouilles et surveillances : dans cet esprit ont été consti-

tuees les escadrilles de police en Amérique et au Canada. Ainsi les services néerlandais de l'aéroport de Schipol ont été spécialisés dans toutes les questions de vols sur les aérodromes et dans les avions.

La deuxième conception, tendant à spécialiser une branche de la police pour l'ensemble des questions aériennes a, par contre, prévalu en France où dans le cadre de la Sûreté Nationale, existe une « sous-direction de la police de l'air et des frontières ».

Il s'agit, en l'occurrence, d'un service dont la compétence est limitée aux questions aéronautiques mais qui, dans cette branche de l'activité humaine, doit faire face, souvent en liaison avec les services « classiques », à tous les problèmes posés par l'ordre public.

Par une heureuse coïncidence, le chef de ce service, M. H. Eydoux a récemment écrit, dans la *Revue internationale de Police criminelle* (n° de novembre 1954) sur les activités de son service, un article très documenté auquel il n'y a rien à ajouter.

Mais quelles que soient les structures admi-

nistratives et l'organisation des services, une chose importe: l'aéronautique ouvre à la police un champ d'action très large dont on n'a, sans doute, pas encore perçu les limites et pour faire face honorablement à cette mission la police doit, à défaut d'avions, « penser aviation ».

---

---

## MALFAITEURS « INTERNATIONAUX »

par L. AUBÉ

*Commissaire Principal de la Sûreté Nationale,  
Chef de Section au Secrétariat Général de la C. I. P. C.*

Le secrétaire général de la Commission internationale de police criminelle, dans son étude sur notre organisation, son œuvre et son influence dans le monde, a essentiellement mis en valeur la nécessité, pour les différents pays, devant le développement prodigieux des facilités de déplacement individuel des malfaiteurs modernes, d'une coopération policière confiante et continue, d'une coordination efficace de toutes les bonnes volontés, unies contre le crime et, enfin, d'un travail coordonnateur à l'échelon international, au sein de l'« Interpol ».

« Comment » travaille donc en pratique cet « Etat-Major », dont le Secrétariat général de Paris constitue la plaque tournante et le service central de documentation et de diffusion ?

Il est toujours malaisé de « choisir » parmi les affaires les plus intéressantes que traite chaque année la C.I.P.C., les plus remarquables étant par nature fort complexes et mettant le plus souvent en cause un trop grand nombre d'individus et de délits.

Le cas suivant, d'un contour général assez simple, mais exceptionnellement caractéristique — tout récent, puisque les deux

protagonistes n'en ont pas encore été jugés et qu'il s'étend notamment sur la fin de 1953 et la plus grande partie de 1954 — sera présenté, émondé évidemment de maints détails secondaires, non pas sous la forme d'une synthèse mais en respectant dans l'ensemble la chronologie des événements, pour permettre au lecteur de voir fonctionner sous ses yeux le mécanisme minutieux et précis d'une recherche internationale et de suivre le cheminement, souvent lent et capricieux, mais implacable, de l'action policière vers la vérité.

### NAISSANCE DE L'« AFFAIRE »

L'« affaire » débute — pour la Commission internationale de police criminelle tout au moins — dans la mer des Antilles, au cours du premier trimestre de 1954.

En février, le « Bureau Central National » de Curaçao à Willemstad (Antilles néerlandaises) signale par télégramme au Secrétariat général d'« Interpol » à Paris que deux étrangers, « probablement américains », ont réglé leurs achats dans différents magasins, tant de Curaçao que d'Aruba — une autre petite île voisine dans la mer des Caraïbes —