



Conseil de sécurité

Distr. générale
26 janvier 2018
Français
Original : arabe

Lettre datée du 16 janvier 2018, adressée au Président du Conseil de sécurité par la Chargée d'affaires par intérim de la Mission de Bahreïn auprès de l'Organisation des Nations Unies

D'ordre de mon gouvernement, je tiens à appeler votre attention sur les lettres identiques adressées au Secrétaire général et au Président du Conseil de sécurité par la Représentante permanente du Qatar auprès de l'Organisation des Nations Unies, datées du 2 janvier 2018 (S/2018/6) et du 5 janvier 2018 (S/2018/23) dans lesquelles le Qatar prétend que des avions émiriens auraient violé son espace aérien. À cet égard, je vous fais tenir ci-joint le rapport établi par le Ministère bahreïmien du transport et des télécommunications, ainsi que ses annexes et des cartes qui contredisent, preuves à l'appui, les allégations avancées par le Qatar dans les lettres susmentionnées. L'examen des registres du centre de contrôle de l'aviation civile du Royaume de Bahreïn concernant la trajectoire des appareils émiriens mentionnés dans ces lettres, a révélé en effet qu'ils volaient soit dans une zone d'exercice émirienne, soit au-dessus des eaux internationales (la zone économique exclusive) sous la surveillance du centre de contrôle aérien de Bahreïn, et non dans la zone où le Qatar prétend exercer sa souveraineté.

Compte tenu des informations figurant dans le rapport mentionné plus haut, je tiens à appeler votre attention sur ce qui suit :

- Concernant les lettres identiques datées du 2 janvier 2018, dans lesquelles le Qatar avance que, le 21 décembre 2017, un avion de combat portant le numéro d'identification 0403, venant de l'espace aérien émirien a violé l'espace aérien du Qatar en survolant sa zone économique exclusive, le rapport établi par les autorités bahreïniennes compétentes apporte les précisions suivantes :

Contrairement à ce qu'avance le Qatar, l'appareil a survolé l'espace aérien bahreïmien dans une région d'information de vol gérée par Bahreïn, à la demande de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en vue de renforcer la sécurité aérienne au-dessus des eaux internationales (la zone économique exclusive), contrairement à ce qu'a avancé le Qatar. Aux termes de l'article 58 de la partie V de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, « [d]ans la zone économique exclusive, tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral, jouissent, dans les conditions prévues par les dispositions pertinentes de la convention, des libertés de navigation et de survol et de la liberté de poser des câbles et pipelines sous-marins visées à l'article 87, ainsi que de la liberté d'utiliser la mer à d'autres fins internationalement licites liées à l'exercice de ces libertés et compatibles avec les autres dispositions de la convention, notamment dans le cadre de l'exploitation des navires, d'aéronefs [...] ». Aux termes de l'article 87 de la partie VII de la Convention, « [l]a haute mer est



ouverte à tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral : a) la liberté de navigation ; b) la liberté de survol [...] ».

- S'agissant de l'allégation avancée par le Qatar dans les lettres identiques datées du 5 janvier 2018, selon laquelle, le 3 janvier 2018, un avion militaire émirien (indicatif d'appel UAF2276, numéro de série DHC-6) aurait violé son espace aérien en survolant sa zone économique exclusive, le rapport établi par le centre de contrôle aérien bahreïnien a révélé ce qui suit :

L'appareil émirien a survolé l'espace aérien bahreïnien dans la région d'information de vol gérée par Bahreïn au-dessus des eaux internationales en direction de la base aérienne d'Issa (Bahreïn) à 8 000 pieds d'altitude. Il était en contact direct avec le centre d'information de vol bahreïnien. L'avion a atterri en guidage radar sur la base aérienne d'Issa. Il convient de noter que le plan de vol de l'appareil avait été préalablement communiqué aux services qatariens du contrôle de la circulation aérienne au moyen du système automatisé de gestion des plans de vol, conformément aux procédures opérationnelles appliquées dans ce domaine.

Le 27 décembre 2017, deux avions de l'armée de l'air qatarienne ont intercepté deux avions de transport militaire émirien : le premier (vol UAF812), à destination de la base aérienne d'Issa, se trouvait à 37 milles marins du littoral qatarien ; le deuxième (vol UAF813), à destination de l'aéroport de Marka (Oman) se trouvait à 30 milles marins des côtes qatariennes. Par ailleurs, la défense aérienne qatarienne a émis des appels pour que deux avions de transport militaire émiriens changent de trajectoire. Il s'agissait des vols UAF1211 et UAF1226, tous deux à destination de la base aérienne d'Issa, qui se trouvaient respectivement à 12 et 45 milles marins du littoral qatarien.

La zone dans laquelle le Qatar prétend exercer sa souveraineté et que les appareils émiriens auraient violée se trouve dans la zone sous la surveillance des autorités bahreïniennes compétentes. Conformément à l'article 3 de l'accord de prestation de services de la navigation aérienne signé par Bahreïn et le Qatar en 2000, les deux parties contractantes conviennent que le centre d'information de vol de Bahreïn sera chargé de contrôler la circulation des avions survolant la mer territoriale et l'espace aérien surjacent de l'État du Qatar tels que définis à l'article 2 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, à l'exception des routes aériennes ou altitudes moins élevées sous la surveillance du Qatar au titre des arrangements techniques conclus entre la direction de l'aviation civile des deux pays, en application de l'article 4 dudit accord, dont les parties peuvent revoir les dispositions si des exigences opérationnelles l'imposent.

Les avions émiriens n'ont pas violé l'espace aérien qatarien puisque tous les appareils mentionnés dans le rapport élaboré par les autorités bahreïniennes se trouvaient à plus de 12 milles marins du littoral qatarien. Or, aux termes de l'article 3 (section 2) de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, « [t]out État a le droit de fixer la largeur de sa mer territoriale ; cette largeur ne dépasse pas 12 milles marins mesurés à partir de lignes de base établies conformément à la convention. »

Compte tenu de ce qui précède, les données figurant dans ce rapport permettent de conclure que les allégations avancées par le Qatar dans les lettres susmentionnées sont infondées, dénaturent les faits, diffusent de fausses informations et sont contraires au droit international et aux accords internationaux. Le Qatar exacerbe ainsi les tensions de manière injustifiée et ne respecte pas le principe des relations de bon

voisinage puisque l'interception d'appareils émiriens par des avions de combat qatariens constitue une menace à la sécurité aérienne et une violation flagrante du droit international. Tous les avions émiriens ont survolé l'espace aérien international approuvé par l'OACI et l'espace aérien bahreïni. Il est inquiétant de constater que les appareils qatariens ont continué de transmettre des appels après que les avions émiriens sont arrivés sur la base aérienne d'Issa.

Le Qatar doit par conséquent faire preuve de rigueur car ce type de comportement et d'allégations irresponsables risquent de le décrédibiliser et de nuire aux principes des relations de bon voisinage consacrés par les instruments internationaux et donc de porter atteinte à la paix et à la sécurité internationales.

Je vous serais reconnaissante de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et de son annexe comme document du Conseil de sécurité.

La Chargée d'affaires par intérim,
(Signé) Hayfa Ali Ahmed **Matar**

**Annexe à la lettre datée du 16 janvier 2018 adressée
au Président du Conseil de sécurité par la Chargée
d'affaires par intérim de la Mission de Bahreïn
auprès de l'Organisation des Nations Unies**

Ministère du transport et des télécommunications

Rapport

Après examen des registres du centre de contrôle de l'aviation civile du Royaume de Bahreïn, les faits ci-après ont été établis :

1. Le 21 décembre 2017, à 9 h 53 (heure locale), un avion de combat portant le numéro de série 0403 a été observé survolant la zone d'exercice OMR-54 qui se trouve dans l'espace aérien des Émirats arabes unis. L'appareil a quitté cette zone et pénétré sur 7 milles marins dans l'espace relevant de la région d'information de vol gérée par Bahreïn et a survolé les eaux internationales pendant une minute à 33 000 pieds d'altitude, avant de prendre la direction du sud-est puis de retourner dans la zone d'exercice. Il n'y a pas eu de communications entre cet appareil et le centre d'information de vol de Bahreïn (voir carte n° 5).

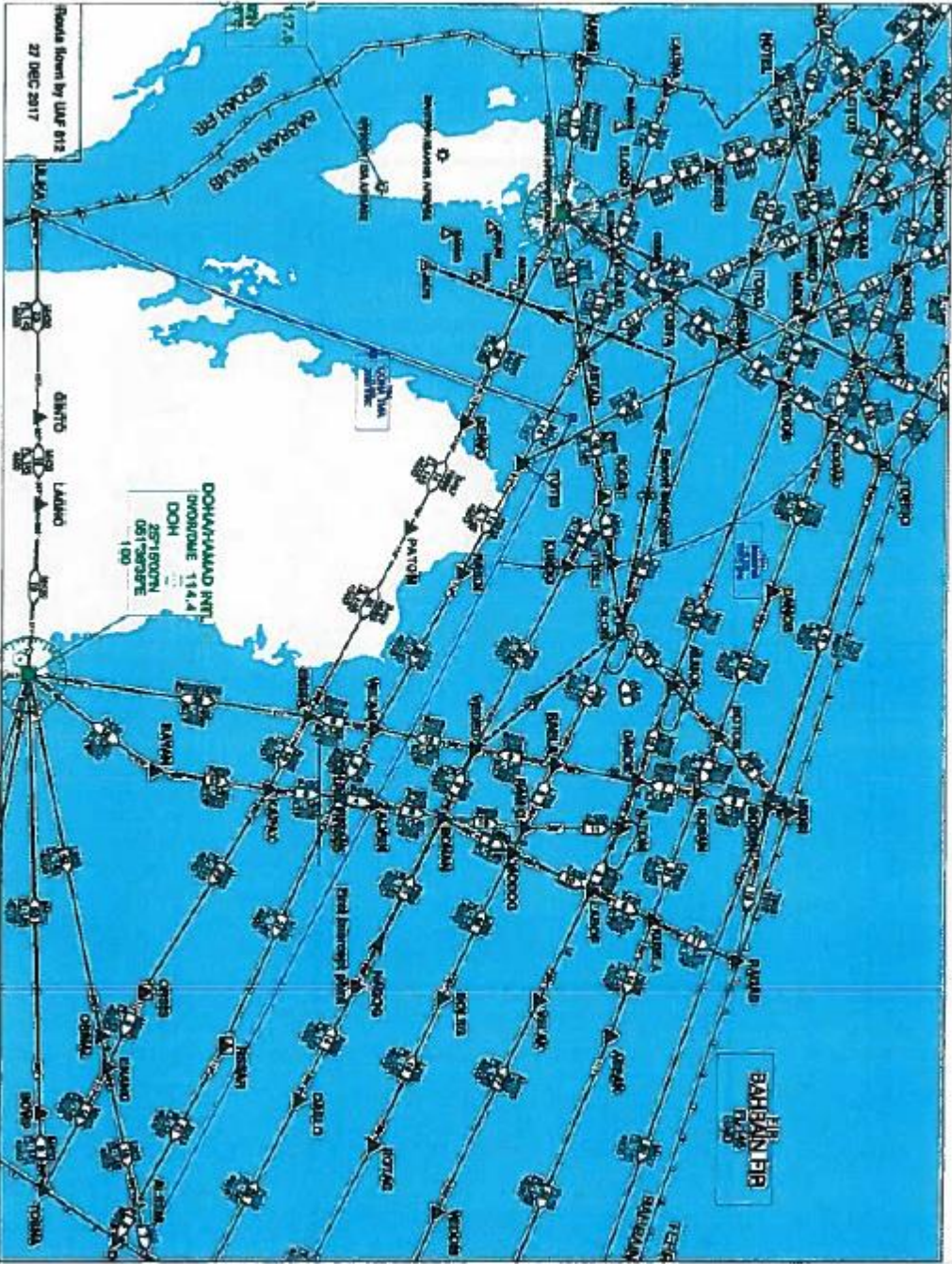
2. Le 27 décembre 2017, les communications enregistrées ce jour-là par le contrôle aérien ont montré ce qui suit :

- À 8 h 50 (heure locale), le commandant de l'avion de transport militaire émirien de type C-130 (vol UAF1211), en provenance de l'aéroport d'Abou Dhabi et à destination de la base aérienne d'Issa, a signalé avoir reçu des appels répétés du Qatar lui ordonnant de modifier sa trajectoire de vol et de prendre un virage à droite par rapport à la route aérienne qu'il empruntait (UP699). L'appareil se trouvait à ce moment-là à une cinquantaine de milles marins au nord-est de l'aéroport international de Bahreïn et à 12 milles marins du littoral qatarien. L'avion a tourné à droite pour rester éloigné de l'espace aérien qatarien (voir carte n° 1).
- À 9 h 17 (heure locale), un avion de transport militaire émirien de type CN-35 (vol UAF812), en provenance de l'aéroport d'Abou Dhabi et à destination de la base aérienne d'Issa, empruntait la route aérienne UP699. Alors que l'aéronef survolait le point NAGOG et se trouvait à 37 milles marins du littoral qatarien, deux avions de l'armée de l'air qatarienne de type Mirage et leur escorte l'ont intercepté. Lorsque l'appareil émirien a atteint le point VEDED, situé à 15 milles marins des côtes qatariennes, le commandant d'aéronef a demandé à tourner l'avion à droite pour éviter l'espace aérien qatarien. À 9 h 38, alors que l'avion se trouvait à 8 milles marins au nord du point SOGAT et à 18 milles marins du littoral qatarien, les deux avions qui avaient effectué l'interception se sont éloignés en direction de l'est (voir carte n° 2).
- À 9 h 39 (heure locale), un avion de transport militaire émirien de type CN-35 (vol UAF813), en provenance d'Abou Dhabi et à destination de l'aéroport de Marka (Amman) empruntait la route aérienne UL768. Le centre de contrôle aérien bahreïni a demandé au pilote de changer de direction afin d'éloigner davantage l'appareil du littoral qatarien dans l'espoir de prévenir une interception. Néanmoins, alors que l'avion se trouvait à 5 milles marins au nord du point MODOG et à une trentaine de milles marins des côtes qatariennes, les deux avions qatariens qui avaient intercepté le vol UAF812 l'ont intercepté et l'ont suivi jusqu'à ce qu'il se trouve à 10 milles marins au nord du point SOGAT

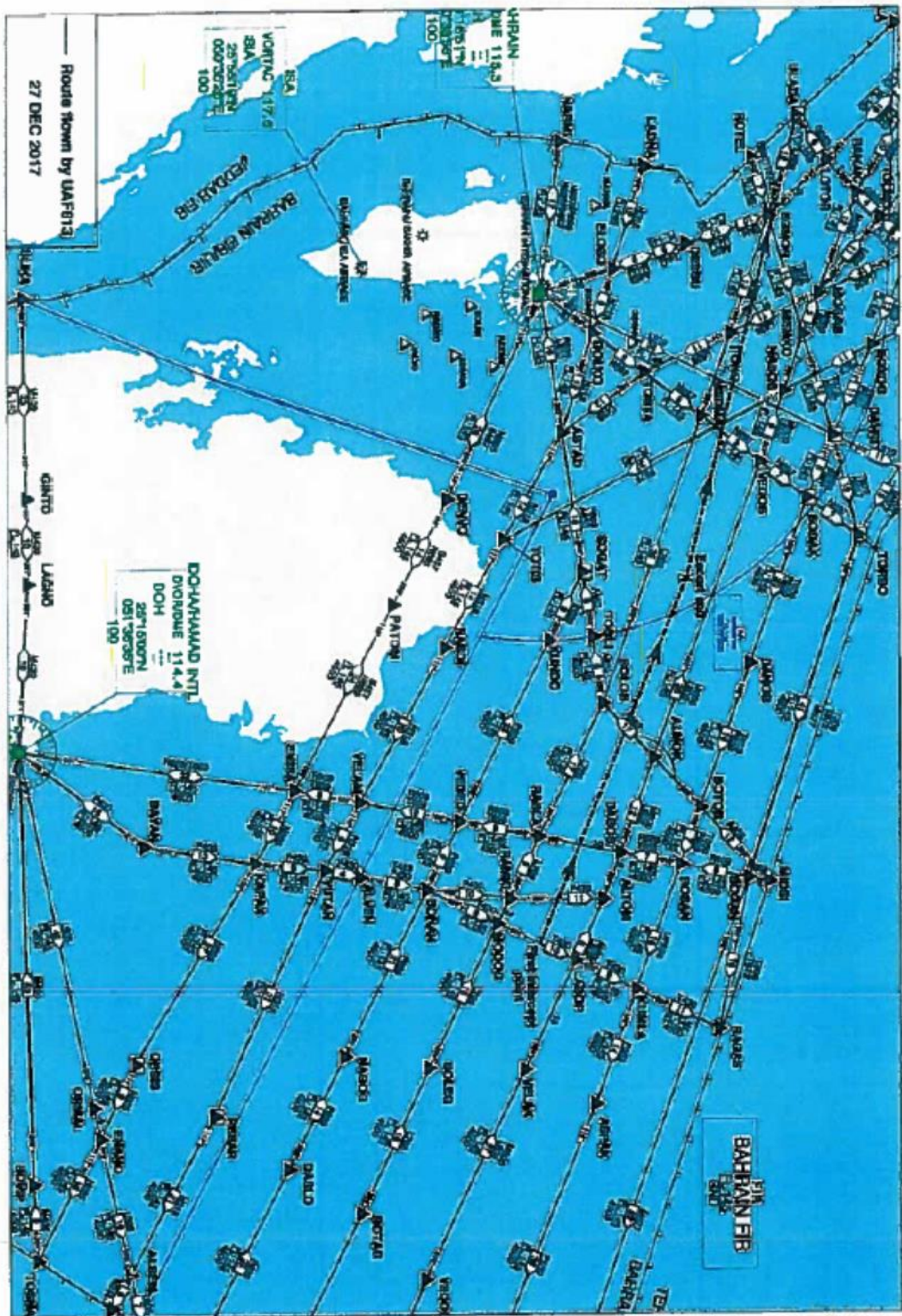
et à une vingtaine de milles marins au nord du littoral qatarien. Les deux appareils qatariens sont alors repartis en direction du Qatar (voir carte n° 3).

- À 10 h 34 (heure locale), un avion de transport militaire émirien de type C-17 (vol UAF1226), en provenance d'Abou Dhabi et à destination de la base aérienne d'Issa, se trouvait à 8 milles marins au nord du point NAGOG et à 45 milles marins du littoral qatarien, lorsque le commandant d'aéronef a reçu un appel émis par la défense aérienne qatarienne lui ordonnant de s'éloigner des eaux territoriales qatariennes. Des contacts avec le centre de contrôle de l'aviation civile du Qatar ont permis d'établir que l'avion se trouvait à une distance suffisante du littoral et l'appareil a pu poursuivre son vol (voir carte n° 4).

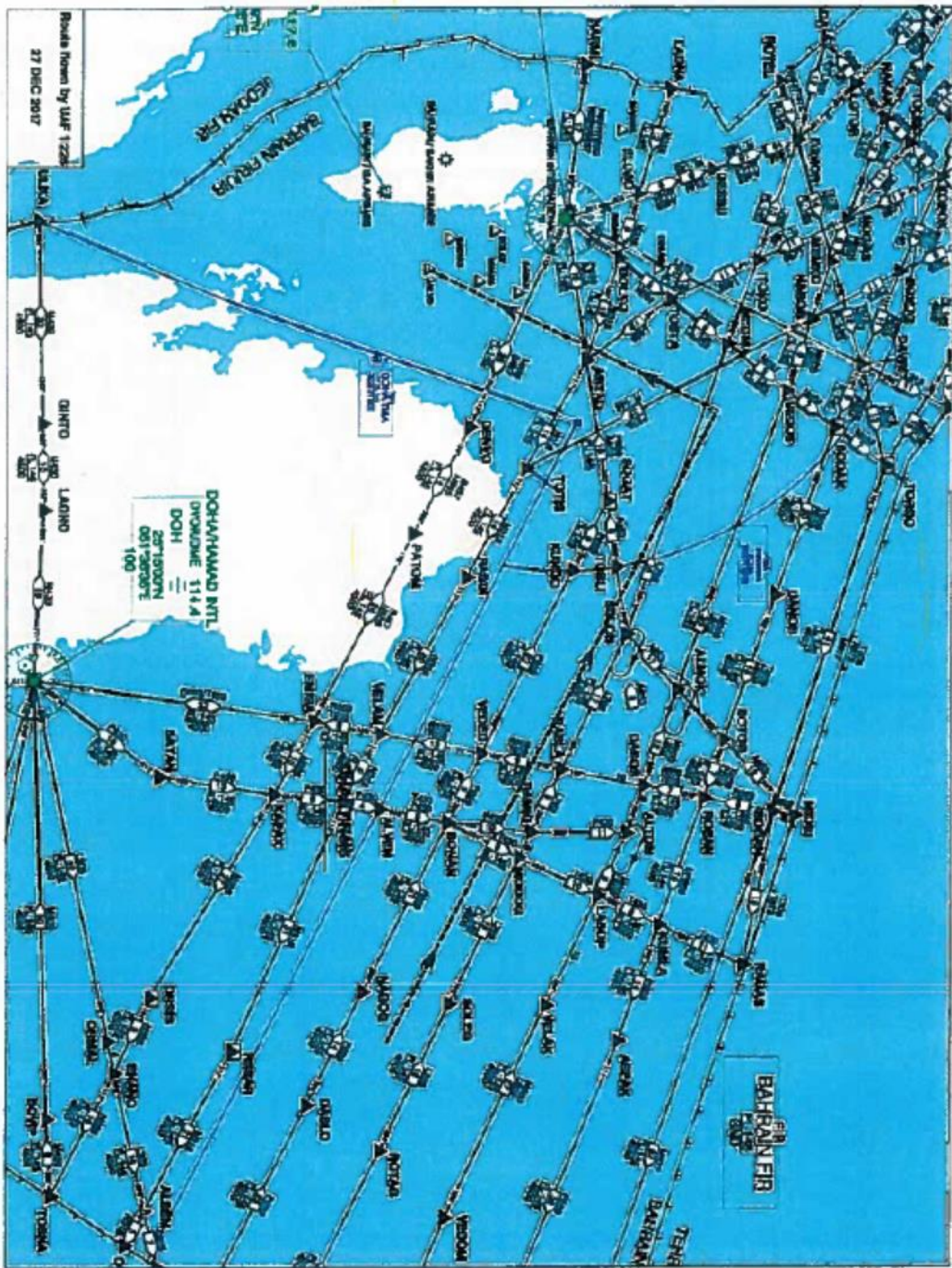
3. Le 3 janvier 2018, à 10 h 38 (heure locale), un avion de transport militaire émirien de type DH-6 (vol UAF2276) a été observé se dirigeant vers la base aérienne d'Issa à Bahreïn. L'appareil survolait l'espace aérien sous la surveillance de la région d'information de vol gérée par Bahreïn, au-dessus des eaux internationales, à 8 000 pieds d'altitude. Il était en contact direct avec le centre bahreïnien d'information de vol. Le guidage radar de l'appareil a été effectué conformément aux procédures de contrôle habituelles pour faciliter le passage entre les couloirs aériens UM600 et UL768. Il a ensuite atterri sur la base aérienne d'Issa. Il convient de noter que le plan de vol de l'appareil avait été préalablement communiqué aux services qatariens du contrôle de la circulation aérienne au moyen du système automatisé de gestion des plans de vol, conformément aux procédures opérationnelles appliquées dans ce domaine (voir carte n° 6).



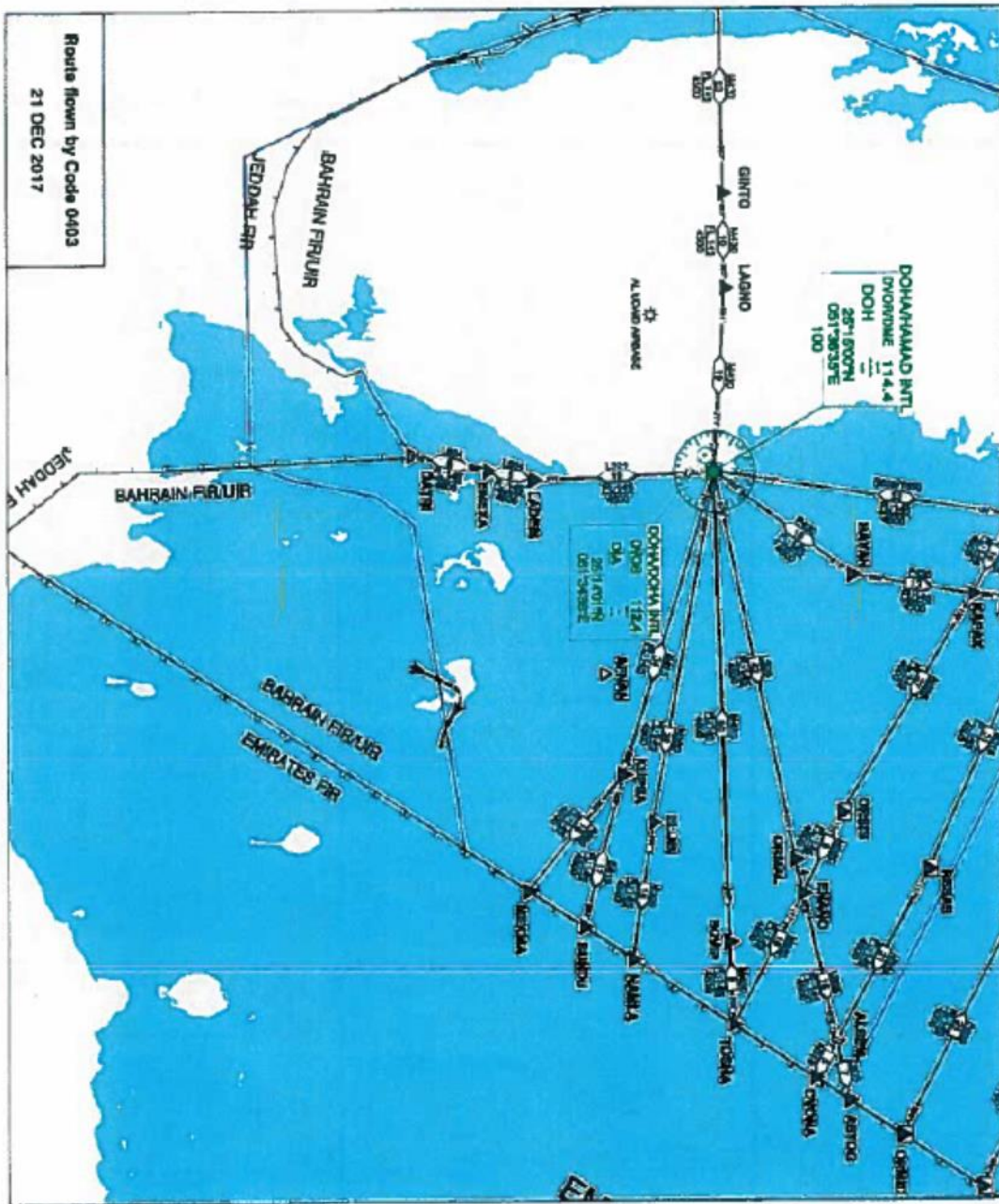
CARTE N° 2



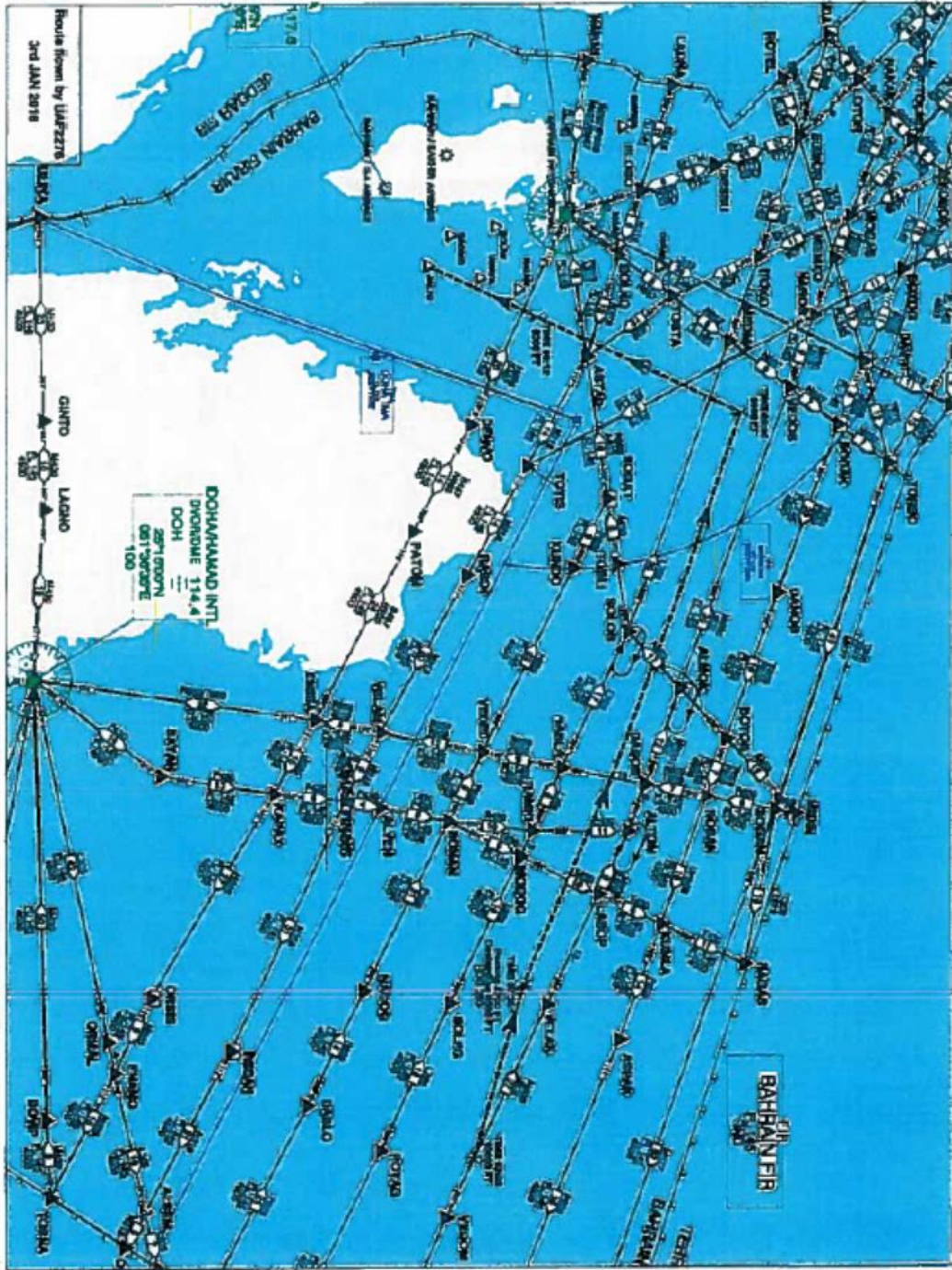
CARTE N° 3



CARTE N° 4



CARTE N° 5



CARTE N° 6

خط الطيران

(1)

FIX0095 270018
 FF OBBSZTZK OBBICONS
 270018 OMAAZPZX
 (FPL-UAF1211-IM
 -C130/M-SDFHILORUVY/ACS
 -OMAA0500
 -N0300F220 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 OR MID/N0300F220 P699 SOGAT DCT
 OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
 -OBBS0116 OEDF OBBI
 -PBN/B4B552T1 DOF/171227 REG/1211 EET/OBBB0034 SEL/AEJH OPR/UAE
 AIRFORCE)

FIX1030 270338
 FF OBBSZTZK OBBICONS
 270338 KDENXLDL
 (CHG-UAF1211-OMAA0500-OBBS-DOF/171227-8/IM-9/C130/M
 -10/SDFHILORUVY/ACS
 -15/N0300F220 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 OR MID/N0300F220 P699 SOGAT
 DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
 -18/PBN/B4B552T1 DOF/171227 REG/1211 EET/OBBB0034 SEL/AEJH OPR/UAE
 AIRFORCE RMK/MDCN OB JOC 330 2017)

FIX1047 270343
 FF OBBSZTZK OBBICONS
 270343 OMAAZPZX
 (CHG-UAF1211-OMAA0500-OBBS-DOF/171227
 -18/PBN/B4B552T1 DOF/171227 REG/1211 EET/OBBB0034 SEL/AEJH OPR/UAE
 AIRFORCE RMK/MDCN OB JOC 330 2017)

FIX1501 270505
 FF OBBSZTZK OBBICONS
 270505 OMAAZPZX
 (DEP-UAF1211/A1733-OMAA0502-OBBS-DOF/171227)

(2)

FIX7135 262308
 FF OBBSZTZK OBBICONS
 262307 KDENXLDL
 (FPL-UAF812-IM
 -CN35/M-SDFGHILORTUV/C
 -OMAA0500
 -N0201F160 DCT BOSEV N563 ITKEV/N0205F180 N563 IMGUX P699
 OR MID/N0205F180 P699 SOGAT DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
 -OBBS0138 OEDF OBBI

-PBN/B4B5 DOF/171227 REG/812 EET/OBBB0043 OPR/UAE AIRFORCE
E/0959 P/TBN R/UVE S/M J/LFU D/2 24 C ORANGE
A/GREY
C/)

FIX7193 262318
FF OBBSZTZ OBBICONS
262318 OMAAZPZX
(FPL-UAF812-IM
-CN35/M-SDFGHILORTUV/C
-OMAA0500
-N0201F160 DCT BOSEV N563 ITKEV/N0205F180 N563 IMGUX P699
ORMID/N0205F180 P699 SOGAT DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-OBBS0138 OEDF OBBI
-PBN/B4B5 DOF/171227 REG/812 EET/OBBB0043 OPR/UAE AIRFORCE)

FIX1604 270525
FF OBBSZTZ OBBICONS
270525 OMAAZPZX
(DEP-UAF812/A1753-OMAA0521-OBBS-DOF/171227)

(3)
FIX7217 262325
FF OBBSZTZ OBBICONS
262325 KDENXLD8
(FPL-UAF813-IM
-CN35/M-SDFGHILORTUV/C
-OMAA0500
-N0199F140 DCT BOSEV N563 ALPOB/N0199F140 UL768 ULADA/N0197F140
UL768 VATIM UL550 RASMO/N0197F160 UL550 NIMAR G662 GRY/N0191F150
UN318 GENEX/N0189F140 N318 ELOXI DCT
-OJAM0608 OJAI
-PBN/B4B5 DOF/171227 REG/813 EET/OBBB0042 OEJ00138 OJAC0551 OPR/UAE
AIRFORCE RMX/MDCN OB JOC 01 2017 OE 1709000011 OJ 22 1 7419
E/1115 P/TBN R/UVE S/M J/LFU D/2 24 C ORANGE
A/GREY
C/)

FIX7288 262340
FF OBBSZTZ OBBICONS
262340 OMAAZPZX
(FPL-UAF813-IM
-CN35/M-SDFGHILORTUV/C
-OMAA0500
-N0199F140 DCT BOSEV N563 ALPOB/N0199F140 UL768 ULADA/N0197F140 UL768
VATIM UL550 RASMO/N0197F160 UL550 NIMAR G662 GRY/N0191F150 UN318
GENEX/N0189F140 N318 ELOXI DCT
-OJAM0608 OJAI

-PBN/B4B5 DOF/171227 REG/813 EET/OBBB0042 OEJD0138 OJAC0551 OPR/UAE
AIRFORCE RMK/MDCN OB JOC 01 2017 OE 1709000011 OJ 22 1 7419)

FIX1723 270544
FF OBBICONS
270544 OMAAZPZX
(DEP-UAF813/A1754-OMAA0542-OJAM-DOF/171227)

(4)

FIX0142 270024
FF OBBSZTZK OBBICONS
270024 KDENXLD B
(FPL-UAF1226-IM
-C17/H-SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/HD1
-OMAA0600
-N0488F240 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0488F240 P699 SOGAT
DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-OBB50046 OEDF OBBI
-PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OBBB0019 SEL/LQAJ
OPR/UAE AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL NUMBER 1226
E/1051 P/TBN R/UYE S/M J/F D/3 138 C CERISE
A/GREY
C/)

FIX0148 270025
FF OBBSZTZK OBB5ZPZX OBBICONS
270025 KDENXLD B
(FPL-UAF1226-IM
-C17/H-SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/HD1
-OBB50900
-N0466F320 DCT JALYD DCT BAH UB457 NARM/N0466F320 UN697 SILNO
G563 KIA G782 DURMA Z414 EMEKO/N0472F310 V40 ABH/N0475F300 V40
GIZ V395 LABNI/N0473F310 M999 PURAD UR775 SB DCT
-HHSB0250 OEGN HHAS
-PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OEJD0007 OYSC0224
HHAA0228 SEL/LQAJ OPR/UAE AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL
NUMBER 1226 MDCN OE ADNC 4489 HH ERCAA 820 2017
E/0856 P/TBN R/UYE S/M J/F D/3 138 C CERISE
A/GREY
C/)

FIX0149 270025
FF OBBSZTZK
270025 OBBIZQZX
(FPL-UAF1226-IM
-C17/H-SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/HD1

-OBBS0900
 -N0466F320 DCT JALYD DCT BAH UB457 NARMI/N0466F320 UN697 SILNO
 G663 KIA G782 DURMA Z414 EMEKO/N0472F310 V40 ABH/N0475F300 V40
 GIZ V395 LABNI/N0473F310 M999 PURAD UR775 58 DCT
 -HHSB0250 OEGN HHAS
 -PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OEJD0007 OYSC0224
 HHAA0228 SEL/LQAJ OPR/UA E AIRFORCE ORGN/KDENXLD B PER/D RMK/AGCS
 EQUIPPED TAIL NUMBER 1226 MDCN OE ADNC 4489 HH ERCA 820 2017 E/0856
 P/TBN R/ UVE S/M J/F D/3 138 C CERISE A/GREY C/)

FIX0239 270037
 FF OBBSZTZ OBBICONS
 270037 OMAAZPZX
 (FPL-UAF1226-IM
 -C17/H-SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/D1H
 -OMAA0600
 -N0488F240 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0488F240 P699 SOGAT DCT
 OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
 -OBBS0046 OEDF OBBI
 -PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OBBB0019 SEL/LQAJ
 OPR/UA E AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL NUMBER 1226)

FIX1084 270350
 FF OBBSZTZ OBBICONS
 270350 KDENXLD B
 (CHG-UAF1226-OMAA0600-OBBS-DOF/171227-8/IM-9/C17/H
 -10/SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/HD1
 -15/N0488F240 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0488F240 P699 SOGAT
 DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
 -18/PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OBBB0019 SEL/LQAJ
 OPR/UA E AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL NUMBER 1226 MDCN OB JOC
 329 2017)

FIX1107 270352
 FF OBBSZTZ OBBICONS
 270352 OMAAZPZX
 (CHG-UAF1226-OMAA0600-OBBS-DOF/171227
 -18/PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OBBB0019 SEL/LQAJ
 OPR/UA E AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL NUMBER 1226 MDCN OB
 JOC 329 2017)

FIX2281 270711
 FF OBBSZTZ OBBICONS
 270711 OMAAZPZX
 (DEP-UAF1226/A1755-OMAA0709-OBBS-DOF/171227)

{5}

FIX1593 030532
FF OBBSZTZK OBBICONS
030532 OMAAZPZX
(FPL-UAF2276-IM
-DHC6/L-SDRY/C
-OMAA0600
-ND181F100 DAXIB P553 UKUVO G462 TUMAK UL602 VEDOS DCT
RIGAG/N0183F090 DCT JALYD
-OBBS0216 OEDR
-PBN/B4 DOF/180103 REG/2279 EET/OBBB0106 OPR/UAE AIR FORCE RMK/ENTRY
VIA TUMAK DUE MILITARY RESTRICTION TO OPERATE AWY UP699 UL768 RQST
VECTOR VEDOS DCT RIGAG MDCN OBBS JOC 334 2017)

FIX1960 030626
FF OBBSZTZK OBBICONS
030625 OMAAZPZX
(DEP-UAF2276/A3402-OMAA0625-OBBS-DOF/180103)