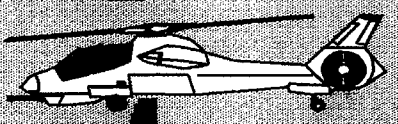
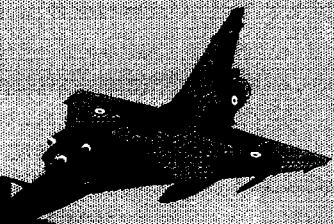
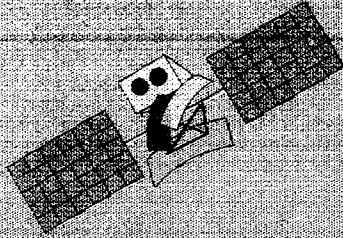
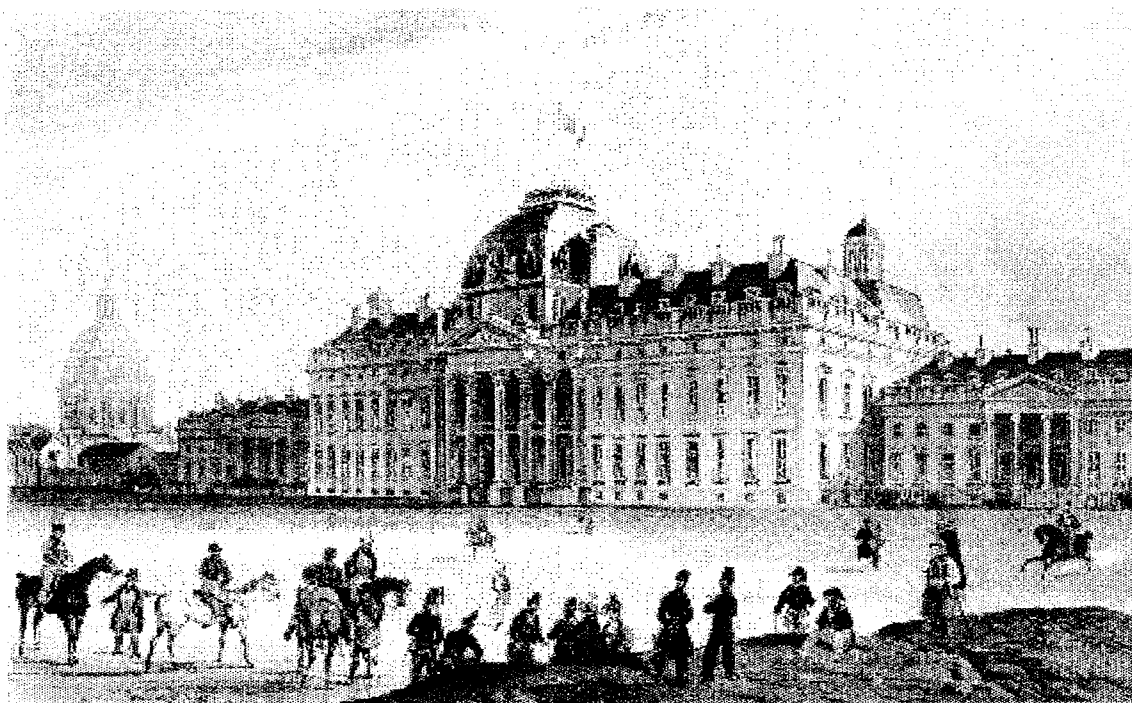


ETUDES PARTICULIERES A OPTION



Collège Interarmées de Défense
Troisième promotion

SESSION
1995/1996



ETUDES PARTICULIERES
A OPTION

LCL. Pierre PUGET (France)

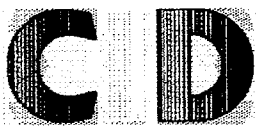
LCL. Marc CROIZER (France)

LCL. Milan KOTEK (République Tchèque)

SNL LDR. David DIAMOND (Grande Bretagne)

REPUBLIQUE FRANCAISE

MINISTERE DE LA DEFENSE



ETUDES PARTICULIERES A OPTION

**ESPACE AERIEN
ET
SOUVERAINETE NATIONALE**

PARIS
mars 1996

SOMMAIRE

1. DEFINITIONS

1.1 ESPACE AERIEN

- 1.1.1 LIMITE VERTICALE p 3
- 1.1.2 LIMITES HORIZONTALES p 5

1.2 LA SOUVERAINETE

- 1.2.1 SIGNIFICATION DE LA SOUVERAINETE p 7
- 1.2.2 LE TERRITOIRE DE L'ETAT p 7
- 1.2.3 LES POUVOIRS DE L'ETAT DANS SON TERRITOIRE p 8
- 1.2.4 LES DROITS DE L'ETAT DANS SON TERRITOIRE p 8
- 1.2.5 SIGNIFICATION DE LA SOUVERAINETE TERRITORIALE p 9
- 1.2.6 SIGNIFICATION DE LA SOUVERAINETE AERIENNE p 9

2. L'EXERCICE DE LA SOUVERAINETE

2.1 LES ATTEINTES POSSIBLES A LA SOUVERAINETE AERIENNE

- 2.1.1 LES FAITS p 10
- 2.1.2 LES ARGUMENTS p 11

2.2 LES MESURES N'IMPLIQUANT PAS L'USAGE DE LA FORCE ARMEE

- 2.2.1 DANS L'ESPACE AERIEN DE SOUVERAINETE p 13
- 2.2.2 HORS L'ESPACE AERIEN DE SOUVERAINETE p 16

2.3 LES MESURES IMPLIQUANT L'USAGE DE LA FORCE ARMEE

- 2.3.1 LES RESPONSABILITES p 17
- 2.3.2 LES MESURES ACTIVES p 18

3. LES DIFFICULTES ACTUELLES ET PREVISIBLES

3.1 DOMAINE JURIDIQUE

- 3.1.1 AMBIGUITE ENTRE MESURES DE DEFENSE ET
MESURES DE POLICE p 22
- 3.1.2 EXERCICE DU DROIT DE POURSUITE p 22
- 3.1.3 DESEQUILIBRE JURIDIQUE ENTRE PRINCIPES
GENERAUX ET MODALITES D'APPLICATION p 22
- 3.1.4 DISCONTINUTE DE L'ACTION DE L'ETAT p 23

3.2 VISION EUROPEENNE DE L'USAGE DE L'ESPACE AERIEN A DES FINS COMMERCIALES

- 3.2.1 EUROCONTROL ET EATCHIP p 24
- 3.2.2 CONSEQUENCES ENVISAGEABLES p 26

3.3 LA DEFENSE AERIENNE

- 3.3.1 SPECIFICITE DES DOM - TOM p 29
- 3.3.2 LA POLITIQUE EUROPEENNE DE SECURITE COMMUNE p 30
- 3.3.3 LA DEFENSE AERIENNE ELARGIE p 30

4. CONCLUSION DE L'ETUDE

- 4.1 DEFINITIONS P.31
- 4.2 ACTIONS CONCERNAT L'ORGANISATION DES INSTANCES p 31
- 4.3 ACTIONS CONCERNANT LE POUVOIR DES INSTITUTIONS p 32
- 4.4 ACTIONS CONCERNAT LES ASPECTS LEGISLATIFS p 32

5. GLOSSAIRE

p 33

6. BIBLIOGRAPHIE

p34

1. DEFINITIONS

1.1 ESPACE AERIEN

L'espace aérien répond assez mal aux critères utilisés pour la délimitation des territoires terrestres: stabilité, précision, continuité et permanence des limites.(Ki-Gab.Park. p 49)

On ne peut se satisfaire des limites maritimes et terrestres car, si dans la mer territoriale le droit de passage inoffensif existe, pour les forces terrestres le droit de passage inoffensif sur un territoire neutre n'existe pas (KP p 43). Pour les avions, selon la Convention de Montego-Bay (CMB), le droit de passage inoffensif n'existe pas parce que l'espace aérien situé au-dessus de la mer territoriale est placé sous le même régime de souveraineté que l'espace aérien territorial. (part II art. 2)

Selon le niveau de souveraineté que l'on veut se donner, on pourra donc définir des limites différentes à l'espace aérien.

1.1.1 LIMITE VERTICALE

On peut limiter l'espace aérien souverain à la partie atmosphérique, la partie *extra-atmosphérique* répondant à des critères juridiques d'utilisation à des fins pacifiques uniquement, donc à un régime juridique diamétralement opposé.

Le problème est de définir la limite supérieure de *l'espace atmosphérique*.

On distingue 2 approches, l'approche spatiale et l'approche fonctionnelle.

a) Approche spatiale

a.1) Méthodes utilisant des critères physiques

a.1.1) Il faut déterminer la coïncidence entre la zone soumise à la souveraineté nationale et l'atmosphère. Or ce critère ne semble pas réaliste pour les raisons suivantes.

Du point de vue physique, l'atmosphère est limitée par une zone de transition assez épaisse d'où les molécules pourraient s'échapper vers l'espace sans que des chocs avec d'autres molécules risquent de les renvoyer vers l'atmosphère. Cette zone se situerait entre 500 et 800 km. De même vu sous l'angle des pressions atmosphériques, le vide obtenu en laboratoire correspond à la pression relevée à une hauteur de 300 km. De plus, 99% de la masse atmosphérique est située à moins de 31 km de hauteur, le 1% restant s'étalant jusqu'à l'infini. Par conséquent, il ne semble pas y avoir de frontière précise qui pourrait être définie par les scientifiques.

a.1.2) En étudiant la subdivision de l'atmosphère en couches dont chacune possède des caractéristiques différentes, les scientifiques n'apportent pas une solution à la délimitation de l'espace en l'absence de critères uniformes.

1.1.3) En se fondant sur l'altitude maximum que peuvent atteindre les aéronefs tels qu'ils sont définis dans la convention de Chicago (annexe 7), le secrétariat de l'OACI évalue à l'heure actuelle cette altitude à 35 km. Cette valeur ne peut être considérée comme constante en raison des progrès permanents de l'aéronautique et ne peut donc constituer une limite légale.

a.1.4) La méthode de « la ligne de von Karman » propose comme limite l'altitude où la portance aérodynamique devient inférieure à la force centrifuge.

Mais cette altitude varie en fonction des conditions atmosphériques et de la conception des engins. Pour Mr Meyer cette altitude serait de 23 km (K.P. p 91).

a.1.5) Une autre limite provient de l'étude des forces de gravitation. La frontière entre l'espace aérien et l'espace extra-atmosphérique serait située là où l'attraction terrestre cesse de se faire sentir. Cette altitude n'est pas définissable avec précision.

a.1.6) La dernière méthode fixe la limite supérieure de l'espace aérien au périégée le plus bas permettant le maintien d'un satellite en orbite. En 1976, cette limite avait été proposée à la valeur de 100 km. On peut dire que les scientifiques aujourd'hui ne sont pas d'accord sur la valeur numérique de cette limite qui est variable en fonction de la technologie et qui ne tient pas compte des évolutions possibles des véhicules spatiaux à des altitudes inférieures.

a.2) Méthode utilisant des critères politico-juridiques.

Il existe aussi des doctrines estimant la délimitation verticale par des besoins d'ordre politique et juridique.

a.2.1) Les premières sont fondées sur la notion de souveraineté effective. Le problème peut être résolu en limitant la hauteur de l'espace aérien à celle des possibilités de détection et d'interception. C'est la position de la Grande-Bretagne qui correspond au principe de Bynkershoek selon lequel « le pouvoir de l'État s'achève là où s'éteint la force de ses armes ». (in « de domino maris », 1702). Mais sur le plan juridique cette théorie est critiquée parce qu'elle entraîne un lien entre la souveraineté et la puissance militaire qui pourrait être la cause de différends. Enfin, cette limite variable avec l'évolution de la technologie entraînerait l'instabilité du domaine de la souveraineté nationale.

a.2.2) Délimitation fondée sur la division de l'espace en zones semblables à celles définies dans la CMB. Cette théorie proche du régime des espaces maritimes propose la création de 3 zones. La zone atmosphérique, la zone intermédiaire et la zone d'espace libre. L'article VII du traité de 1967 sur l'Espace rejette cette idée d'espace intermédiaire.

b.) Approche fonctionnelle.

Pour cette approche les 2 espaces constituent un tout inséparable qui selon la théorie de Mr Mateesco-Matte (K.P. 97), est indélimitable parce que juridiquement l'espace n'est ni une chose, ni un bien, ni un territoire. Il existe deux critères pour aborder le problème.

b.1) Critère des activités.

Ce critère s'appuie sur la distinction des activités aéronautiques et astronautiques. Cette distinction pour être valable doit être acceptée par les Etats et définie précisément. Ces 2 conditions sont à l'origine du déclin de cette théorie car la distinction entre les 2 activités diminue avec les progrès technologiques et l'avis des Etats évolue.

b.2) La souveraineté fonctionnelle.

Cette théorie prolonge les règles de droit spatial en limitant la souveraineté des Etats au contrôle de la navigation aéronautique. Dans cette approche, on

rattache la notion de souveraineté à l'exercice de fonctions concrètes. Cette théorie est réfutée par les Etats qui veulent pour le moment conserver une souveraineté aérienne complète et absolue.

c.) Conclusions.

Tout ceci explique pourquoi jusqu'à ce jour, la loi ne précise pas la limite supérieure de l'espace aérien. Sans aller jusqu'au raisonnement de Mr Mateesco-Matte, on peut proposer une solution plus pragmatique.

Il s'agirait de conserver le terme d'espace atmosphérique sans en définir numériquement la limite supérieure. Ceci permettrait d'éviter les restrictions liées à la théorie de la souveraineté fonctionnelle tout en préservant l'adaptation de nos concepts à l'évolution technologique.

Nota : Cette option dans la définition de la limite supérieure de l'espace aérien est compatible avec les besoins futurs de la défense aérienne élargie (cas de la réaction aux missiles balistiques). Voir § 3.3.

1.1.2 LIMITES HORIZONTALES

Les textes de références sont le Traité de Montego-bay et la convention de Chicago.

L'espace aérien situé au-dessus du territoire national et de la mer territoriale, soit jusqu'à 12 milles marins des côtes, est soumis à un régime juridique de souveraineté complète et exclusive. Il se nomme **espace aérien maritimo-territorial**.

L'espace aérien qui s'étend jusqu'à 24 milles au large est un espace de juridiction où ne s'exercent que des compétences fonctionnelles de prévention face aux avions rentrants ou de poursuite des avions sortants en infraction aux règles spécifiques de l'Etat survolé.. Il se nomme **espace aérien contigu**.

L'espace aérien s'étendant jusqu'à 200 milles des côtes est un espace où l'Etat est souverain dans l'exploitation économique. Les compétences juridiques y sont limitées à l'identification et à la poursuite. Il se situe au-dessus de la **Zone Economique Exclusive (Z.E.E.)**.

1.1.2.1 ESPACE AERIEN MARITIMO-TERRITORIAL

Toutes les conventions internationales confirment la souveraineté aérienne complète et exclusive au-dessus du territoire et de la mer territoriale. Mais le droit de passage inoffensif n'est pas reconnu, en particulier aux aéronefs militaires, pour lesquels le survol de la mer territoriale sera soumis au régime de l'autorisation. Quant à la largeur de la mer territoriale, le droit coutumier la fixe à 12 milles, mais il est bon de garder en mémoire que ceci n'est vrai que pour 83 Etats. Ainsi, 26 ont une mer territoriale de moindre largeur, 24 ont placé cette limite entre 12 et 200 milles. Par exemple, la Turquie ne reconnaît pas cette largeur de 12 milles, et la Grèce ne fait pas coïncider les limites de ses espaces maritimes et aériens.

1.1.2.2. ESPACE AERIEN CONTIGU

Dans le domaine maritime, cet espace ne peut s'étendre au-delà de 24 milles à partir des lignes de bases qui servent à définir la mer territoriale. Dans le domaine aérien cet espace ne peut suffire à assurer la sécurité de l'Etat côtier. En effet dans cet espace aérien et maritime, la CMB ne reconnaît à l'Etat côtier le droit d'exercer le contrôle nécessaire qu'en vue de:

1° Prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale

2° Réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans sa mer territoriale.

Dans cet espace aérien il existe une base juridique, utilisée dans les Air Defence Identification Zone (ADIZ) pour justifier l'action de l'Etat en matière de répression d'une infraction commise au-dessus du territoire national. Mais l'usage de la force ne peut être envisagé contre un aéronef qui ne remplirait pas les conditions de l'article 33 de la CMB rappelées plus haut et qui survolerait la zone contiguë.

Donc, il existe un vide juridique en matière de droit aérien dans cette zone ainsi qu'une nécessité certaine d'extension de cette zone en fonction des performances des matériels aéronautiques et spatiaux.

1.1.2.3. ESPACE AERIEN AU-DESSUS DE LA Z.E.E.

Dans l'espace qui s'étend jusqu'à 200 milles au-delà de la ligne de base, l'Etat côtier a des droits souverains et des droits résiduels. Les autres Etats y ont la garantie en principe de la liberté de survol. Dans la mesure des compétences aériennes de cet Etat côtier, les autres Etats doivent obtenir son accord pour l'usage de la ZEE pour des activités aériennes ayant rapport avec des activités que l'Etat a le droit souverain d'exercer (vol supersonique, reconnaissance aérienne, exercice militaire, observations météorologiques...).

L'Etat côtier ne peut en revanche exercer sa juridiction sur les aéronefs civils et militaires effectuant un simple mouvement aérien dans la ZEE. Ces aéronefs doivent, selon la CMB (art.58 § 3) respecter la juridiction de l'Etat côtier si elle n'est pas en contradiction avec le droit international. C'est un paradoxe dont l'origine est à chercher dans l'usage du droit coutumier.

En conclusion de l'étude des limites de l'espace aérien, on retiendra les deux aspects suivants :

Il ne semble ni judicieux ni urgent de préciser la valeur de la limite verticale de l'espace aérien.

L'utilité de la zone contiguë est douteuse, et il semble nécessaire de préciser le statut juridique de l'espace aérien au-dessus la ZEE.

1.2 LA SOUVERAINETE

«Le mot souverain, dans son essence même, symbolise le pouvoir suprême dans un ordre établi. Il aurait pu demeurer un simple produit de l'ère féodale, mais la notion qu'il véhicule s'est imposée à la raison, dès lors que l'Homme a mis en place

les groupements politiques autonomes, il nous renvoie quand même à la nuit des temps».

L'approche étymologique suivante permet de définir « la souveraineté »: Ce mot vient du latin médiéval *superanus*, qui est à l'origine de *super* et de *over* et qui signifie *supérieur*. La souveraineté doit donc être qualifiée. La souveraineté aérienne inclut donc clairement une notion de supériorité extrême dans le domaine aérien.

1.2.1. SIGNIFICATION DE LA SOUVERAINETE

La souveraineté peut se définir comme l'ensemble des pouvoirs juridiques reconnus à un Etat pour lui permettre d'exercer, dans un espace déterminé, ses fonctions étatiques, c'est-à-dire des actes destinés à produire des effets de droit.

«Quand peut-on considérer qu'un Etat est un Etat souverain? Un Etat est souverain quand il n'est assujéti à aucun autre, et quand il dispose d'une autorité pleine et entière au sein de sa juridiction, sans toutefois qu'il soit porté atteinte aux limites établies par le droit en vigueur».

La souveraineté est un attribut caractéristique des Etats. Elle est l'expression juridique de leur indépendance.

«La souveraineté dans les relations entre Etats, signifie l'indépendance. L'indépendance relativement à une partie du globe est le droit d'y exercer, à l'exclusion de tout autre Etat, les fonctions étatiques. Le développement du droit international a établi le principe de la compétence exclusive de l'Etat en ce qui concerne son propre territoire, de manière à en faire le point de départ du règlement de la plupart des questions qui touchent aux rapports internationaux» (sentences rendues par M. Max Huber dans le cadre de la Cour permanente d'arbitrage, en 1928, à propos de l'île de Palmas).

La souveraineté est surtout un ensemble de compétences, c'est à dire de pouvoirs dont le contenu et les modalités d'exercice sont définis par le droit international. Chaque fois qu'un Etat conclut un traité avec un autre Etat, il renonce à certains droits, accepte certaines obligations et limite par là même l'étendue de ses compétences.

En effet, « la souveraineté n'est plus une notion absolutiste. Nous entendons tous ici que la souveraineté représente l'ensemble des compétences exercées sur la base du droit international ». (G. GIDEL, Traité du droit international public de la mer).

« La souveraineté n'est pas un pouvoir absolu » (J TOUSCOZ, Droit international).

1.2.2. LE TERRITOIRE DE L'ETAT

On appelle « territoire », l'ensemble des espaces sur lesquels un Etat particulier dispose d'un *dominium* (voir définition paragraphe suivant) exclusif et dans lesquels il dispose en principe sur les sujets internes d'un *imperium*, (voir définition paragraphe suivant) exclusif ou concurrent, que leur rattachement spatial suffit à fonder (in Droit international public de COMBACAU et SUR).

Si, dans un point de l'espace, un Etat exerce un pouvoir domanial ou s'il peut justifier l'exercice d'un pouvoir impérial par le seul positionnement de l'objet qui y donne prise, c'est que ce point appartient à son territoire.

Ce territoire n'est pas homogène, puisque outre son aspect tridimensionnel (la terre ferme, ou la mer, est surplombée d'un espace aérien et repose sur un sous-sol), il se compose de trois éléments distincts et donc discontinus:

- les espaces terrestres (sol continental, îles et archipels)
- les espaces maritimes (eaux intérieures, mer territoriale)
- les espaces aériens (qui surplombent les précédents).

L'espace mondial qui s'offre aux activités des différentes collectivités humaines peut se répartir en trois catégories:

- l'espace propre d'un Etat déterminé,
- l'espace propre de chacun des autres Etats,
- l'espace commun.

1.2.3. LES POUVOIRS DE L'ETAT DANS SON TERRITOIRE:

Ce paragraphe permet de définir les notions d'*imperium* et de *dominium*.

Le territoire de l'Etat peut être appréhendé comme une "étendue" ou comme une "chose". Selon que l'on se réfère à l'une ou l'autre de ces conceptions, les pouvoirs étatiques présentent une nature différente.

L'espace considéré comme une étendue: l'Etat y exerce des pouvoirs se rattachant à son *impérium*, c'est-à-dire à son autorité sur les sujets internes soumis à sa compétence (pouvoirs personnels ou pouvoirs de régir). On peut également parler de pouvoir impérial.

L'autorité de l'Etat sur les personnes, les objets et les situations qui sont rattachés également à son territoire, s'exerce sous la forme normative ou opérationnelle. Le pouvoir normatif consiste à édicter des normes juridiques (générales ou individuelles). Le pouvoir opérationnel se manifeste quant à lui dans des actions matérielles.

L'espace considéré comme une chose: l'Etat exerce des pouvoirs se rattachant à son *dominium* (pouvoirs réels). On peut également parler de pouvoir domanial.

1.2.4. LES DROITS DE L'ETAT SUR SON TERRITOIRE

1. Pour ce qui relève de l'*Impérium*

L'Etat a le droit au respect de son exclusivité: « la souveraineté territoriale implique le droit exclusif de développer des activités étatiques » (cf. sentence de l'île de Palmas).

Le principe d'exclusivité - on utilise également l'expression « inviolabilité du territoire » - oblige les Etats tiers à ne pas exercer de pouvoirs concurrents à ceux de l'Etat territorialement compétent. Il faut noter ici que c'est ce droit qui régit les actions des Etats dans la ZEE.

2. Pour ce qui relève du *Dominium*

L'Etat a le droit au respect de l'intégrité de son territoire en terme de chose consistante.

Le principe d'intégrité oblige les Etats tiers à faire en sorte que la consistance du territoire de l'Etat ne soit pas altérée du fait d'activités menées, soit depuis leur propre territoire, soit depuis un espace international.

1.2.5. SIGNIFICATION DE LA SOUVERAINETE TERRITORIALE

La souveraineté est délimitée dans l'espace par des frontières. C'est en ce sens que l'on parle de souveraineté territoriale. La souveraineté de l'Etat s'exerce sur un territoire.

Le régime de l'utilisation de l'espace territorial en tant que support d'activités présente une grande diversité selon la nature de l'espace territorial et de ses différentes utilisations.

Il est incontestable que la signification de la souveraineté territoriale est d'abord tributaire des données physiques fondamentales de l'espace considéré, puisque celles-ci commandent logiquement certains types d'utilisation adaptés. Ainsi la navigation aérienne a ses spécificités que la navigation maritime ne connaît pas.

C'est à l'Etat qu'il revient de déterminer le régime juridique de l'utilisation de ses espaces, sans égard à la nationalité de l'utilisateur, qui pèse peu de poids face à cette constatation primordiale. C'est de son territoire qu'il s'agit, et c'est à lui qu'appartient en premier lieu la compétence internationale pour faire des règles et pour les faire respecter.

1.2.6. SIGNIFICATION DE LA SOUVERAINETE AERIENNE

L'article premier de la Convention de Chicago, qui pose le principe de la souveraineté absolue et exclusive des Etats sur leur espace aérien, est considéré comme déclaratoire, puisque ce principe était déjà reconnu dans la Convention de Paris de 1919 et consacré par la coutume internationale.

- Etant souverains sur l'espace aérien surjacent à leur territoire, les Etats sont donc compétents pour autoriser ou interdire le survol et l'atterrissage des aéronefs étrangers.
- En conséquence du principe de souveraineté, les Etats sousjacentes établissent les règles de l'air valables au-dessus de leur territoire. La loi applicable à l'exécution d'un vol international est ainsi celle de l'Etat survolé.
- Le principe de souveraineté donne à chaque Etat le contrôle exclusif de ses droits de trafic aérien et fonde les relations bilatérales entre Etats.

Si la Convention de Chicago énonce que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive au-dessus de son territoire, elle prévoit également que les aéronefs civils disposent de cinq libertés. Les deux premières (droit de survol et d'escale technique) sont accordées par la convention elle-même. Les trois autres, qui ont de l'importance sur le plan commercial (droit de débarquer et d'embarquer des passagers et des marchandises) n'entrent en vigueur que dans la mesure où elles sont consacrées dans des conventions bilatérales, dites de trafic. Ainsi, la liberté d'utiliser l'espace aérien n'est-elle pas totale. Son fondement est purement conventionnel et la capacité d'intervention des Etats dans les négociations aéronautiques dépend non seulement de leur situation géographique sur les routes aériennes internationales, mais surtout de leur puissance économique.

Même si les Etats signataires de la Convention de Chicago concèdent la liberté de transit sans escale et la liberté d'escale non commerciale à tous les aéronefs civils n'assurant pas un service de transport commercial, **la puissance territoriale** peut cependant toujours, même à leur égard, définir des zones interdites au survol, à titre soit permanent, soit temporaire. Les avions assurant un service de transport commercial régulier possèdent les mêmes libertés mais, de plus, se voient reconnaître des libertés strictement commerciales.

Dans l'espace aérien international (par exemple au-dessus de la haute-mer) le régime de la navigation aérienne est essentiellement dominé par le principe de liberté. Toutefois, les aéronefs qui s'y trouvent restent placés sous différentes compétences concurrentes:

- celle de l'OACI, en tant qu'autorité régulatrice de la navigation aérienne, qui réglemente les conditions dans lesquelles celle-ci s'exerce dans l'espace aérien international.
- celle de l'Etat d'approche, qui contrôle les aéronefs se dirigeant vers son territoire.
- celle de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, qui les rattache à l'ordre juridique de cet Etat.

2. L'EXERCICE DE LA SOUVERAINETE

2.1 LES ATTEINTES POSSIBLES A LA SOUVERAINETE AERIENNE

2.1.1 LES FAITS

Comme nous l'avons vu plus haut, le droit aérien est beaucoup plus soucieux de faire respecter la souveraineté de l'Etat et frappe le survol non prévu d'une présomption d'illicéité. Rappelons que **le droit de passage innocent qui existe pour les navires n'est pas reconnu à tous les aéronefs.**

Les différentes atteintes possibles peuvent être observées du point de vue de l'auteur de l'acte ou du point de vue de l'acte lui-même.

Etude de l'élément subjectif: l'auteur des atteintes.

C'est l'Etat qui est l'auteur le plus fréquemment invoqué parce qu'on lui impute les actes de ses membres. Ainsi, on ne peut imaginer un Etat envoyant ses aéronefs chez son voisin, sans son autorisation. En revanche la situation juridique est moins claire pour les avions civils qui sont la propriété de personnes privées.

Il s'agit par exemple du cas de l'aéronef civil qui ayant été autorisé à pénétrer dans l'espace aérien change sa route sans autorisation. La Convention de Chicago couvre la plupart de ces cas, mais ces avions peuvent profiter des règles de la circulation aérienne civile à des fins illicites. Donc ils font peser une menace sur la souveraineté aérienne (trafics, contrebande..) de l'Etat survolé en l'absence d'accords internationaux sur la définition des menaces autres que militaires.

Etude de l'élément objectif: les actes réglementés.

Il existe deux catégories d'actes portant atteinte à la souveraineté aérienne. Les premiers sont illicites en droit international, les seconds sont susceptibles de créer un risque pour l'Etat survolé.

Pour les premiers, quatre types de situation prédominent:

*1 L'intrusion aérienne considérée comme une étape dans l'attaque armée.

*2 L'intrusion aérienne pour un motif d'autoprotection (survol de la Suisse par les bombardiers britanniques pendant la 2° guerre mondiale).

*3 L'intrusion aérienne délibérée mais ne constituant pas une étape dans l'attaque armée (reconnaissance).

*4 L'intrusion aérienne par négligence...!!!

Pour les seconds, il s'agit d'estimer les conséquences préjudiciables de l'exercice d'une activité légitime en soit, comme le lancement ou le retour de satellites, fusées, missiles intercontinentaux et de navettes.

2.1.2 LES ARGUMENTS

Dans son étude sur « la protection de la souveraineté aérienne », Ki-Gab Park distingue trois catégories de justification avancées par les fautifs. Il s'agit d'une part de celles se rapportant au comportement de l'Etat lésé, d'autre part de celles se rapportant à des facteurs objectifs, et enfin de celles soutenues par des thèses politiques.

2.1.2.1. L'aspect subjectif du problème. Comportement des Etats lésés.

Il s'agit soit de faits ayant été commis avec le consentement tacite de l'Etat survolé, soit de faits en réponse à de précédents actes illicites commis par cet Etat, soit de faits en réponse à des actes commis par un Etat tiers.

Dans le premier cas, il ne peut pas y avoir de poursuite à l'encontre de l'auteur du survol si le consentement a été clairement établi.

Pour les aéronefs militaires en temps de paix, il en est ainsi des autorisations de survol et de stationnement accordées de façon bilatérale. Par exemple en 1986, la France a officiellement interdit son survol au raid de bombardement contre la Libye. Ces autorisations peuvent être dénoncées ultérieurement.

Rappelons encore qu'en temps de guerre l'entrée des ports neutres est autorisée aux navires belligérants, alors que la pénétration de l'espace aérien neutre reste interdite.

Pour les aéronefs civils, il en va de même, mais la Convention ne couvre pas le cas du survol des avions transportant des drogues, des troupes ou du matériel militaire. Ce cas, qui répond à l'art. 35 de la Convention de Chicago, est celui invoqué dans la saisie de l'avion de la British Airways par l'Irak avant le déclenchement de la guerre du Golfe.

Dans le deuxième cas, le Droit international ne reconnaît généralement pas la licéité d'une telle réponse, et jamais sous sa forme de représailles armées. Mais la Charte des Nations-Unies (art. 35) admet des exceptions qui nécessitent de définir la « légitime défense préventive ». L'évaluation juridique est variable, mais on peut retenir que pour la Cour Internationale de Justice (C.I.J.), cette position doit satisfaire des critères de nécessité, de proportionnalité, d'existence de danger imminent pour l'Etat ou pour ses ressortissants à

l'étranger ou d'impossibilité de règlement pacifique.

Cet article laisse la porte ouverte à des représailles par la force (donc par les armes) qui sont plus ou moins condamnées *a posteriori* par les organisations internationales, mais surtout qui peuvent être appréciées comme licites ou non par les Etats violés.

Quant au troisième cas, il s'agit du survol d'un Etat par des avions d'arme ou de transport militaires, remplissant une mission dans un autre Etat. Ce survol non consenti, est illicite. Mais pour l'Etat survolé, la décision de représailles ne peut précéder l'appréciation du caractère licite ou illicite au regard de toutes les circonstances. En particulier, **les frontières ne sont pas, d'avis juridique commun, inviolables par une opération humanitaire.**

2.1.2.2. L'aspect objectif du problème. Les circonstances.

En général, le problème du débat sur la licite d'un survol *non intentionnel* a pour origine un cas de force majeure ou une situation de détresse. En premier lieu, il faut rappeler que l'emploi de la force armée ne peut être justifié sur un aéronef civil pénétrant un espace aérien par négligence, par force majeure ou par détresse. Mais le traitement pénal est différent suivant les circonstances et nécessite, comme pour, les avions militaires la connaissance de certaines définitions.

La **force majeure** est une impossibilité matérielle ou absolue de se conformer à une obligation internationale. Le changement de route pour raisons météorologiques en est un bon exemple.

La **détresse** est une impossibilité relative de se conformer à une obligation internationale. L'autre possibilité conduirait au péril extrême.

Il existe à la limite de ces deux définitions, un cas où l'Etat survolé peut réagir en dépit d'une situation de péril extrême. C'est le cas où l'intérêt sacrifié de l'Etat est supérieur à la sauvegarde de l'avion et des vies qu'il transporte. Cette exception répond bien sûr aux critères de proportionnalité et de nécessité que nous avons traités plus haut. Mais surtout, elle laisse la porte ouverte aux conséquences de la définition par l'Etat lui-même en tant que seul juge, de la valeur de son intérêt par rapport à celui de son voisin.

Ainsi, le rapport de l'OACI sur le Boeing de KAL, laisse une part de responsabilité à l'équipage de l'avion et constitue un bon exemple en la matière.

2.1.2.3. L'aspect politique du problème.

La thèse politique est avancée par les Etats qui proclament la mise en jeu de la sécurité nationale ou la défense de leurs intérêts vitaux pour justifier un survol en réponse à une présomption de volonté d'agression par un tiers. Les Nations Unies qui ne peuvent définir ces deux notions en termes juridiques ont classé le problème sous l'aspect politique. Cependant, la CIJ (1986) a émis des réserves sur la valeur croissante que l'on donne à ces notions.

Il nous semble que cette présentation politique est faible et ne tient pas devant une juridiction internationale. Elle représente peut-être l'effort que font les Grandes Puissances pour se maintenir en des lieux où l'égalité souveraine n'est pas respectée. Cet aspect est à rapprocher de l'impression d'abus depuis la fin de la deuxième Guerre Mondiale, par les Grandes Puissances de l'emploi des représailles armées contre les petits pays.

2.2 LES MESURES N'IMPLIQUANT PAS L'USAGE DE LA FORCE ARMEE

Les mesures prises pour la sécurité nationale ne doivent pas être confondues avec les mesures prises pour la sécurité de la navigation aérienne civile qui sont l'objet de la convention de Chicago. On peut distinguer deux types de mesures selon le lieu géographique où elles sont mises en oeuvre: les mesures que l'Etat peut prendre dans son espace aérien national et celles que l'Etat peut prendre en dehors de son espace aérien national.

2.2.1 DANS L'ESPACE AERIEN DE SOUVERAINETE

Il faut distinguer d'abord, les mesures possibles dans l'espace aérien national où le pouvoir de l'Etat n'est pas limité. Ensuite, considérer le cas où le pouvoir de l'Etat est limité, comme dans l'espace au-dessus d'un détroit international ou au-dessus des eaux archipélagiques.

LES MESURES POSSIBLES DANS L'ESPACE AERIEN NATIONAL OU LE POUVOIR DE L'ETAT SOUS-JACENT N'EST PAS LIMITE

L'analyse nous conduit à distinguer ces mesures selon le moment où elles interviennent : les mesures préalables qui visent principalement à prévenir les atteintes possibles, surtout le survol non-autorisé, et les mesures prises ultérieurement.

A LES MESURES PREALABLES AUX ATTEINTES

A.1 L'AUTORISATION PREALABLE

L'autorisation de l'Etat territorial est une condition préalable et nécessaire pour le survol. Il faut noter que **l'autorisation** est souvent accordée ou refusée en fonction de considérations politiques et qu'elle **relève de l'arbitraire du gouvernement en cause.**

A.2 LA REGLEMENTATION DE CERTAINS ARTICLES ET ACTIVITES

L'Etat peut par ailleurs, introduire des conditions relatives au transport de certains articles ou à l'exercice de certaines activités. Certains articles, comme les munitions et le matériel de guerre ne peuvent être transportés, sans la permission de l'Etat. Ces articles peuvent être liés directement à la sécurité nationale ou comporter un grand risque pour la population, en cas d'accident. C'est le cas des gaz toxiques et des matériaux explosifs ou radioactifs. Le cas du survol des aéronefs militaires étrangers portant des bombes atomiques a suscité une vive polémique dans les années passées et relève de ce type d'accord.

A.3 L'ETABLISSEMENT DES ZONES INTERDITES

Le droit international attribue aux Etats le pouvoir de créer des zones au-dessus de leur territoire dans lesquelles le vol est restreint ou interdit. La zone interdite est un espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou de ses eaux territoriales, dans lequel, en temps de paix, le vol des aéronefs est interdit pour les raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique. Chaque Etat se réserve le droit dans les circonstances exceptionnelles, d'interdire le survol de l'intégralité de son territoire en temps de crise ou de guerre. Mais en temps de paix, ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. De plus les zones interdites définies dans l'article 9 de la convention de Chicago sont des « Concepts juridiques indéterminés ».

Ainsi, il n'y a pas de critères sur le plan international qui puissent servir à mesurer ce qui est « raisonnable ». Donc, le droit international préserve la souveraineté des Etats en matière de zones interdites.

A.4 LES AUTRES MESURES

L'Etat peut imposer l'itinéraire et la zone où le vol est permis au-dessus de son territoire. Par ailleurs, les aéronefs pénétrant sur le territoire d'un Etat peuvent être contraints d'atterrir sur un aéroport douanier désigné, défini dans la documentation publiée. L'Etat peut aussi fixer l'altitude de vol au-dessus de son territoire.

B LES MESURES POSTERIEURES AUX ATTEINTES

Lorsque les règles préalables ne sont pas respectées, d'autres séries de mesures peuvent intervenir. Ce sont les mesures postérieures aux atteintes, qui peuvent ou non être accompagnées de l'usage de la force armée. On peut diviser les mesures n'impliquant pas l'usage de la force en deux catégories :

- celles qui sont relatives à l'exercice de la juridiction territoriale,
- celles qui concernent spécifiquement le traitement de l'aéronef en détresse.

B.1 L'EXERCICE DE LA JURIDICTION TERRITORIALE

En temps de paix, dans son espace aérien national, sur les aéronefs étrangers civils ou militaires qui ne respectent pas les règlements établis, l'Etat peut exercer sa juridiction de la façon suivante :

- L'Etat peut demander à un aéronef qui pénètre dans son espace aérien national, d'atterrir lorsque cet aéronef n'a pas obtenu l'autorisation préalable ou lorsqu'il ne respecte pas les règles de vol.
- Après l'atterrissage imposé à l'aéronef intrus, civil ou militaire, certaines mesures pourront encore être prises. L'autorité compétente de l'Etat survolé pourra tout d'abord enquêter pour connaître exactement les faits. Si au regard de la loi locale, un délit a été commis, l'équipage pourra être soumis aux peines prévues par la loi et l'aéronef éventuellement confisqué.

- Enfin, l'Etat qui subit des atteintes à sa souveraineté aérienne peut protester ou non, sans préjuger de suites judiciaires qu'il pourrait entreprendre.

B.2 LE TRAITEMENT DES AERONEFS EN DETRESSE

Tous les aéronefs étrangers qui sont obligés d'atterrir sur le territoire d'un Etat sont soumis à la juridiction de ce dernier. Mais on pourrait soutenir que cette conséquence de la souveraineté aérienne est atténuée pour les aéronefs en détresse. On peut identifier trois volets dans ce problème. Existe-t-il un droit d'entrée et de passage innocent pour l'aéronef en détresse? Est-ce qu'il existe en droit international une obligation d'assistance à la charge de l'Etat survolé? Est-ce que cet Etat peut encore appliquer ses règlements aux aéronefs en détresse forcés d'atterrir?

a. *Le droit d'entrée et le droit de passage de l'aéronef en détresse.*

Le droit d'entrée consisterait en ce que l'aéronef en détresse puisse pénétrer dans l'espace aérien d'un Etat sans en avoir reçu l'autorisation. Le droit de passage innocent serait le droit, pour cet aéronef de continuer le vol au-dessus du territoire dans lequel il a pénétré pour cause de détresse. En fait, il y a une lacune des règles positives dans ce domaine. En droit interne la plupart des lois reconnaissent la situation de détresse ou de force majeure. Mais, il semble que ces dispositions ne soient applicables qu'aux aéronefs qui ont déjà reçu l'autorisation d'entrée. Le droit international ne reconnaît pas encore un droit coutumier d'entrée, qui pourrait octroyer *ab initio* la possibilité d'entrée aux aéronefs en détresse et qui pourrait obliger juridiquement tous les Etats. L'autorisation d'entrée, donnée à l'aéronef en détresse semble fondée plus sur un sentiment d'obligation morale que sur la reconnaissance d'une obligation juridique.

Il n'existe donc pas de base juridique au droit d'entrée et de passage des avions en détresse. Les comportements différents des Etats face aux avions détournés en sont la démonstration.

b. *L'obligation d'assistance.*

L'obligation d'assistance à l'aéronef en détresse par l'Etat survolé est un autre aspect du droit d'entrée. Dans le droit de la mer, cette obligation est considérée comme étant bien établie en tant que droit coutumier. Dans le domaine aérien, l'assistance consiste à établir des communications avec l'aéronef, à aviser l'aéronef de sa position et des mesures correctives à prendre, à indiquer l'aérodrome le plus proche, à communiquer avec les autres autorités compétentes (Convention de Chicago).

L'article 25 de la Convention de Chicago laisse **une assez vaste marge de pouvoir discrétionnaire** aux Etats qui veulent éviter l'obligation d'assistance.

c. *L'application des règlements internes de l'Etat survolé aux aéronefs en détresse.*

Il est généralement admis par les juristes que les aéronefs civils et militaires qui ont dû atterrir à la suite d'un état de détresse ne sont pas soumis aux règlements internes de l'Etat survolé. Toutefois, il n'existe pas de base juridique spécifique et

internationale en la matière. Chaque Etat interprète différemment l'article 25 selon les circonstances.

LES MESURES POSSIBLES DANS L'ESPACE AERIEN NATIONAL OU LE POUVOIR DE L'ETAT SOUS-JACENT EST LIMITE

Il existe des zones particulières où le pouvoir de l'Etat est limité. Ce sont les espaces aériens *nationaux* (12 NM) situés au-dessus des détroits *internationaux* et les eaux archipélagiques.

Dans ces zones, les pouvoirs de l'Etat sont limités par deux types de mesures.

D'abord, l'exonération de l'autorisation de survol, ensuite la dispense de l'application des règlements nationaux (Etat riverain et Etat archipel) . C'est à dire que l'Etat côtier ou archipel ne peut imposer l'itinéraire ou l'atterrissage à un *avion civil ou d'état* en transit ou en traversée dans une de ces zones.

Toutefois, cette dispense est susceptible de provoquer un conflit. Les avions en transit appliquent les règles de l'air de l'OACI, alors que ceux en traversée se conforment aux règles des Etats côtiers.

Une fois de plus, ce droit n'est pas coutumier. Un Etat archipel ou côtier peut s'opposer initialement à la Convention et imposer ses règles de survol. Dans ce cas, il ne pourra pas revendiquer le droit de passage dans les zones particulières soumises au régime de la Convention de Montego Bay.

2.2.2. LES MESURES POSSIBLES EN DEHORS DE L'ESPACE AERIEN NATIONAL

Nous allons étudier dans une première partie les mesures préventives, concernant les moyens mis en oeuvre par l'Etat pour se protéger des attaques surprises par voie aérienne. Ce sont les *Air Defense Identification Zone* (A.D.I.Z.). Ensuite nous étudierons les mesures prises par l'Etat pour réprimer une infraction qui a déjà été commise. C'est le droit de « *hot pursuit* ». Ces deux études portent essentiellement sur la légitimité de mise en oeuvre de ces mesures dans une zone où le droit international reconnaît *la liberté de survol*.

A. Réglementation des ADIZ

Les ADIZ sont l'émanation unilatérale de l'Etat de déclarer sa compétence dans une zone pour identifier, localiser, contrôler les aéronefs civils ou d'états qui s'y trouvent, voir intercepter ceux qui ne se soumettent pas à la réglementation. Elles peuvent être permanentes ou temporaires.

Le problème vient du non respect dans ces zones de la Convention de Chicago. La justification la plus solide défendue par les Etats ayant des ADIZ, est la théorie de la nécessité. Cette théorie est encore une conséquence de l'ouverture que laissent la Convention de Chicago et la CMB en matière de souveraineté aérienne dans leurs réglementations. Nous avons déjà constaté cette possibilité plus haut.

Toutefois, il faut noter que ce sont paradoxalement les ADIZ permanentes qui posent le moins de problème sous prétextes de l'habitude et du silence tacite de la part des Etats. Ce silence ne doit pas être confondu avec un acquiescement tacite qui pourrait alors servir de base à l'établissement d'une règle de droit coutumier.

E.A.N
Limité

C'est plus une manifestation de courtoisie internationale en dépit de la perte de liberté de survol.

D'autre part, on peut aussi remarquer que l'OACI dans ses publications aéronautiques (annexe 15 à la Convention de Chicago) tient compte des ADIZ, ce qui pourrait en fonder l'existence juridique.

Enfin, à l'extrême dans ces zones, on peut parler d'ingérence de l'Etat côtier quand il empêche un avion civil de choisir librement sa route au-dessus de la haute mer, ou quand il mène une interception contre des avions militaires qui la traversent. L'attitude de la Libye 100 NM au large de ses côtes en est un exemple.

Nous retiendrons donc de cette première étude que:

Les ADIZ n'ont pas d'existence juridique reconnue dans les instances internationales. Sous couvert de nécessité, elles sont admises par les Etats et définies dans les réglementations de l'OACI.

B. Le droit de « hot pursuit ».

Nous traitons donc ici des mesures postérieures à l'infraction, mesures susceptibles d'être prises dans l'espace aérien international. Le cas de la *hot pursuit* au-dessus d'un Etat voisin ne pose pas de problème juridique car il relève du droit interne de chacun des deux Etats voisins et des accords bilatéraux existants.

L'existence de ce droit est irréfutable (au-dessus de l'espace aérien international), car il permet à l'Etat survolé d'exercer sa juridiction. Il est bon d'y apporter quelques remarques et des précisions d'autant plus qu'aucune juridiction internationale ne le reconnaît ni d'ailleurs n'a eu à statuer sur sa légalité.

Le droit de « *hot pursuit* » au-dessus des eaux internationales est une analogie au droit de la mer, constituant une base juridique coutumière. Toutefois la *hot pursuit* s'applique aussi à l'encontre des avions militaires étrangers (contrairement au Droit de la mer, en Droit aérien le survol des avions militaires étrangers doit être autorisé), et elle est toujours menée par des aéronefs d'états.

La *hot pursuit* doit être menée immédiatement après l'infraction commise au-dessus de l'espace aérien national et sans discontinuité.

Enfin, avant de traiter de l'emploi de la force armée dans le paragraphe suivant, retenons donc que pour la *hot pursuit* :

Le droit de *hot pursuit* est une possibilité légale offerte à l'Etat de poursuivre l'application de sa juridiction en dehors de son espace aérien souverain.

2.3 LES MESURES IMPLIQUANT L'USAGE DE LA FORCE ARMEE

2.3.1. LES RESPONSABILITES

Conformément à l'instruction interministérielle 10150 du 01 mars 1994, les responsabilités en matière de sûreté aérienne sont fixées par le Premier ministre.

- Le Gouvernement fixe les critères de classification des aéronefs.
- Le Premier ministre ou son délégué assure la direction générale des opérations.

- Le ministre de la défense est responsable de la planification et de l'attitude à tenir face aux aéronefs utilisant l'Espace Aérien National (EAN).
- Le ministre des affaires étrangères prépare les autorisations gouvernementales de survol. Il est chargé du dialogue avec l'OACI et les gouvernements étrangers concernés par les infractions.
- Le ministre des transports fournit les renseignements utiles à la classification des aéronefs. Il prend les dispositions de circulation aérienne nécessaires à l'exécution des missions de sûreté.
- Le ministre des télécommunications est responsable de la mise en oeuvre, du maintien en service ou du rétablissement des liaisons indispensables à l'exécution de la mission.
- Le ministre du budget est en charge de la participation des douanes à la mission de DA.
- La Commission Interministérielle de DA (CIDA) définit les **dispositions interministérielles** relatives à la mission de sûreté aérienne.
- Le commandant de la Défense aérienne ou la HADA dirige les opérations aériennes. Il s'assure de l'identification et de la classification de tous les vols pénétrant l'espace aérien national. Il conduit les opérations en fonction des préoccupations gouvernementales du moment.

L'étude de cette instruction fait apparaître un certain nombre d'interrogations qui devront trouver des réponses avant que la nouvelle réglementation née du programme EATCHIP ne soit en vigueur en Europe.

1. **Le nombre d'acteurs est considérable ce qui pose, à l'évidence, des problèmes de coordination et de responsabilités.**
2. **En matière de planification la CIDA devrait voir son rôle renforcé.**
3. **Il est indispensable de désigner une autorité unique, dotée de moyens propres, chargée de la totalité des opérations de sûreté aérienne en vol puis au sol.**
4. **L'instruction ne prévoit aucune procédure de transfert d'autorité entre civils et militaires.**
5. **Certains cas ne sont pas envisagés dans l'I.I. 10150, comme les conditions et procédures d'arraisonnement d'un aéronef sur un terrain civil.**

2.3.2 LES MESURES ACTIVES

Conformément à l'I.I. 10150 du 01 mars 1994, les mesures actives ont pour buts:

- soit de rechercher du renseignement sur un vol (identité et comportement),
- soit de contraindre un aéronef afin de lui interdire le survol de tout ou partie du territoire, ou de modifier sa route ou de le forcer à atterrir sur un aéroport désigné
- soit de détruire un aéronef en vol.

NOTA: Il faut garder en mémoire que les mesures de contraintes peuvent comporter même en temps de paix l'exécution d'un tir de semonce.

La légalité de ces mesures dépend des circonstances suivantes:

- la situation de temps de paix ou de temps de guerre,
- le statut civil ou militaire de l'aéronef concerné,
- la position de l'aéronef dans ou hors de l'espace aérien national,
- l'antériorité ou la postériorité à l'infraction,
- l'usage de la force ou des armes.

Nous examinerons d'abord l'usage de la force, c'est à dire, la réalisation d'une interception par un aéronef militaire sous contrôle militaire, puis l'usage de la force armée, c'est à dire l'ouverture du feu.

L'acte d'interception est reconnu par le droit international comme l'application de la souveraineté de l'Etat en réponse aux infractions citées dans les paragraphes précédents.

Les interventions qui ont lieu hors de l'espace aérien national se déroulent dans les espaces aériens internationaux.

Pour ce qui est de l'emploi des armes, les tableaux suivants résument les possibilités et les problèmes (repérés par un nota).

MODALITES D'EMPLOI DE LA FORCE

		DANS L'ESPACE AERIEN NATIONAL	
		AERONEF MILITAIRE	AERONEF CIVIL
TEMPS DE PAIX	HORS DE L'ESPACE AERIEN NATIONAL AERONEF CIVIL	AERONEF MILITAIRE	AERONEF MILITAIRE
PREVENTION	renseignement surveillance	renseignement surveillance	renseignement surveillance contrainte d'itinéraire arraisonnement (1)
REPRESSION	droit de poursuite: renseignement surveillance	droit de poursuite: renseignement surveillance contrainte d'itinéraire arraisonnement usage des armes	renseignement surveillance contrainte d'itinéraire arraisonnement tir de semonce (3)
			renseignement surveillance contrainte d'itinéraire arraisonnement usage des armes (2)
			renseignement surveillance contrainte d'itinéraire arraisonnement usage des armes (4)

		DANS L'ESPACE AERIEN NATIONAL	
		AERONEF MILITAIRE	AERONEF CIVIL
TEMPS DE GUERRE (cas des avions belligérants survolant des pays neutres)	HORS DE L'ESPACE AERIEN NATIONAL AERONEF CIVIL	AERONEF MILITAIRE	AERONEF MILITAIRE
PREVENTION	renseignement surveillance	renseignement surveillance	renseignement surveillance contrainte d'itinéraire arraisonnement tir de semonce (5)
REPRESSION	droit de poursuite: renseignement surveillance contrainte d'itinéraire arraisonnement usage des armes(6)	droit de poursuite: renseignement surveillance contrainte d'itinéraire arraisonnement usage des armes	renseignement surveillance contrainte d'itinéraire arraisonnement usage des armes (7)
			cas impossible

Nota 1: Le droit international (art. 3 bis de la Convention de Chicago) ne reconnaît pas cette possibilité que donne l'IM 10150 à la Défense aérienne. Dans le cas des réponses aux demandes des autres ministères (Intérieur et Budget), ce droit répond à l'usage indu de l'aviation civile.

Nota 2: Si l'avion intrus n'obtempère pas, un tir de semonce peut être déclenché. Mais si les intentions de l'avion intrus sont manifestement hostiles, le tir de semonce n'est pas obligatoire. On agit en légitime défense, dans le cadre de la répression: (voir nota 4).

Nota 3: Cette possibilité est contraire au droit international, et ne peut être décidée que sur décision politique du gouvernement (via la HADA). Réf.IM 3226 du 12 octobre 1990. Elle répond à l'absence de réaction d'un aéronef en infraction à l'issue d'une mesure de contrainte. Légalement les aéronefs civils ayant commis une infraction acceptent l'arraisonnement en contrepartie de la décision internationale prise par les Etats de s'engager à ne pas avoir recours à la force armée contre un avion civil.

Nota 4: Il existe des conditions de proportionnalité et de nécessité en préalable à l'exécution d'un tir de destruction. Notons toutefois qu'il n'existe pas d'instance juridique internationale apte à juger de la situation de légitime défense d'un Etat ou de la situation de détresse ou non d'un avion militaire.

Nota 5: Le cas des avions sanitaires fait toujours l'objet de protections définies par les pays neutres. Pour les autres aéronefs, le tir de semonce est un avertissement obligatoire, préalable à une infraction à venir, et ayant valeur d'ordre d'atterrissage. (voir nota 3)

Nota 6: Le tir de semonce reste obligatoire, et le tir de destruction est soumis aux règles de proportionnalité et de nécessité.

Nota 7: Les aéronefs civils qui n'obtempèrent pas à l'ordre d'atterrissage, risquent d'être abattus après avertissement.

3. LES DIFFICULTES ACTUELLES ET PREVISIBLES

3.1 DOMAINE JURIDIQUE

3.1.1 AMBIGUITE ENTRE MESURES DE DEFENSE ET MESURES DE POLICE

L'instruction interministérielle I.I. 10150 définit la mission de sûreté aérienne en tant que mission de défense nationale. Cependant l'instruction ministérielle IM 3226, dans ses annexes définit des conditions de déclenchement des opérations de sûreté aérienne à l'encontre d'aéronefs dont le comportement relève du droit commun. Il s'agit, par exemple, de l'acte suspect n° 4 correspondant à un aéronef volant sous une fausse identité.

Le problème est double :

ambiguïté entre mission de police et mission de défense
ambiguïté entre mission sur ordre du ministère de la défense
et mission sur ordre d'un autre ministère (Intérieur ou Budget).

Autrement dit il est nécessaire de préciser la part des activités relevant de la défense de celles relevant de la police.

3.1.2 EXERCICE DU DROIT DE POURSUITE

La souveraineté aérienne s'appuie sur la nécessité d'un droit de poursuite en vue de réprimer une infraction commise dans l'espace aérien national. Contrairement au droit maritime, il n'existe pas de base juridique internationale autre que le droit coutumier. Il n'apparaît dans aucun texte de droit interne français.

Afin de couvrir le vide juridique international, la France devrait se doter d'un texte de droit interne précisant ce pouvoir.

3.1.3 DESEQUILIBRE JURIDIQUE ENTRE PRINCIPES GENERAUX ET MODALITES D'APPLICATION

Il apparaît que le droit international n'autorise pas le déroutement des aéronefs suspectés de transport de marchandises illicites. La Convention de Chicago ne reconnaît l'arraisonnement que pour les aéronefs suspectés de piraterie aérienne (cf. art.105 de la CMB) et pour les aéronefs ayant commis des actes suspects selon l'IM 3226 du 12^e octobre 1990.

* D'autre part l'article 5 de la Convention de Chicago définit le principe du passage ininterrompu pour un avion civil. Ce droit entre en conflit avec le pouvoir d'arraisonnement cité auparavant. Ce point faible peut être utilisé par une organisation supranationale pour justifier son éventuel refus de coopération en vue du déroutement d'un avion.

Donc la France, comme prévu dans l'alinéa c de l'article 9 de la Convention de Chicago doit se doter d'un règlement lui permettant d'exiger l'atterrissage des avions civils en infraction dans son espace aérien.

A la lumière de cet exemple, on comprendra que les principes généraux d'utilisation de l'espace aérien n'apparaissent qu'au niveau des conventions internationales. A l'inverse, les modalités d'applications sont situées à l'opposé de l'échelle des normes juridiques, c'est à dire au plus bas niveau des textes à valeur réglementaire.

Une des façons pour la France d'affirmer sa souveraineté aérienne serait de se doter de textes réglementaires d'un niveau suffisant (lois ou décrets).

3.1.4 DISCONTINUITÉ DE L'ACTION DE L'ÉTAT

L'action de l'Etat en mer est assurée de façon permanente grâce au dispositif constitué des commandants de bâtiments et du préfet maritime. En matière aérienne le problème est différent car les commandants d'avions n'ont aucun pouvoir de police et il n'existe pas de préfet de l'air.

Ce manque peut être observé, par exemple, dans les situations suivantes :

- En temps de paix, l'Etat n'est pas en mesure d'agir directement sur un avion en vol (pour constater la véracité d'un état de détresse, par exemple).
- Le pilote d'un intercepteur n'est pas assermenté, ce qui pose la question de la valeur du constat de l'infraction. Le contrôleur est assermenté mais n'est pas en mesure de constater toutes les infractions.
- Après l'atterrissage d'un aéronef en infraction sur un terrain civil, il existe une période d'incertitude pendant laquelle la responsabilité de la conduite des opérations doit être transférée de l'autorité militaire à l'autorité civile. Ce cas n'est absolument pas envisagé par les règlements français.
- La même carence peut être constatée en matière d'organisation de la SAR (Mont Ste Odile).

} Erreur
decret
86.20

La France ne peut continuer à se satisfaire de situations dans lesquelles sa souveraineté aérienne n'est pas clairement affirmée. Donc, il faut que l'Etat se donne les moyens d'assurer la continuité de l'expression de sa souveraineté.

3.2 VISION EUROPEENNE DE L'USAGE DE L'ESPACE AERIEN A DES FINS COMMERCIALES

3.2.1 EUROCONTROL ET EATCHIP

La Conférence Européenne de l'Aviation Civile (C.E.A.C) existe depuis les années 60. Véritable « club de rencontre » des directeurs généraux de l'aviation civile des 33 Etats qui la compose, elle a fait prendre par les ministres des transports des Etats membres des décisions capitales en matière de gestion du trafic aérien. La cause unique de son action est la très forte croissance du trafic IFR européen. En effet, le nombre de vols est passé de 2 200 000 en 1970 à 5 000 000 en 1994. Le taux de croissance prévu sur la période 1994 - 2001 est de + 29% pour la France, de + 45% pour l'Espagne et de + 37% pour l'Allemagne. Afin de pallier l'engorgement probable de l'espace aérien et des aéroports européens, donc une diminution considérable de la rentabilité des compagnies aériennes, quatre réunions interministérielles majeures se sont tenues depuis 1988. Il s'agit des « Ministerial meetings on ATS in Europe » (M.ATS.E).

3.2.1.1 Les réunions MATSE

MATSE 1 (1988) : Elle a débouché sur la création du CFMU (Central Flow Management Unit) dont le but est de centraliser la gestion des plans de vol CAG et celle des créneaux de décollage. **Le CFMU est opérationnel depuis le 27 avril 1995.**

MATSE 2 (1990) : Il fallait définir les objectifs opérationnels et un programme d'action. Les buts étaient, en particulier, la réduction des séparations à 5 Nm, l'harmonisation puis l'intégration des dispositifs de contrôle de la circulation aérienne (1998) et la mise en service d'un nouveau système de liaison de données Air / Sol (le mode S) à compter de 1998.

Le programme d'action est EATCHIP (European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Program).

MATSE 3 (1992) : L'objet de cette réunion a été de définir le futur système unifié de gestion du trafic CAG en Europe. Mis en place vers 2005 / 2010, il s'agit de l'**EATMS (European Air Traffic Management System)**. Pour la première fois, suite à l'action de la France et de la Grande-Bretagne, les besoins de défense sont pris en compte dans le **MOSD (Mission Objective and Strategy Document)**.

On y définit également une stratégie pour les aéroports. C'est l' « Airport and Air Service Interface » ou **APATSI** .

MATSE 4 (1994) : Face au développement non contrôlé d'institutions supranationales, il s'est avéré indispensable de créer une structure de contrôle. La mise en place de l'**INSTAR (INSTitutional ARrangement)** devrait déboucher sur l'étude des mesures institutionnelles nécessaires au futur EATMS. Les premières conclusions de l'INSTAR prévoient la création d'une autorité unique de contrôle du programme ainsi que la prise en compte des aspects de souveraineté des Etats.

Un protocole d'accord a été signé lors de cette séance entre l'ASE, EUROCONTROL et l'Union Européenne. Il portait sur le GNSS 1 (futur moyen satellitaire civil d'approche de précision, GPS différentiel civil).

3.2.1.2 EUROCONTROL

En 1960 la CEAC a lancé le concept **CTMO (Centralised Traffic Management Organisation)**, ancêtre du programme EATCHIP. Elle en a confié la gestion à un organisme international civil, l'Organisation pour la sécurité de la navigation aérienne en Europe, plus communément appelé **EUROCONTROL**. Issue d'une convention interétatique, EUROCONTROL a une existence juridiquement incontestable. Forte de six membres en 1960 (F, UK, G, NL, B, L), elle en compte vingt en 1996. Elle comporte les structures suivantes :

Commission permanente, (DGAC ; GDAOA)

Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Europe (DNA ;DIRCAM)

Centre de contrôle : MAASTRICHT

Centre expérimental : BRETIGNY

Ecole : **INSTILUX** (Institut de la navigation aérienne de Luxembourg)

Centre de gestion des redevances de route (**CRCO**)

Centre de gestion des flux de trafic (**CFMU**)

Elle a pour mission supplémentaire : la gestion du programme EATCHIP en tant que prestataire de service pour la C.E.A.C.

3.2.1.3 EATCHIP

Ce programme a pour objet d'améliorer la capacité du dispositif ATC européen en harmonisant puis en intégrant fonctionnellement les dispositifs nationaux. L'objectif final est l'introduction d'un nouveau système de contrôle à l'aube du 21^e siècle. A ce stade de l'étude il convient de préciser le sens des mots harmonisation et intégration.

Harmonisation : réalisation d'un niveau comparable de performances opérationnelles par adoption de normes et procédures compatibles.

Intégration : fonctionnement de l'ensemble de telle façon que, du point de vue de l'utilisateur, il fonctionne comme une seule unité (normes, spécifications et procédures communes, somme commune de données).

Nous allons décrire successivement les structures de supervision, l'organisation du travail ainsi que les principales échéances.

Les structures de supervision d'EATCHIP sont l'**EATCHIP PROJECT BOARD** et les **Officiers de Liaison EATCHIP**. L'EATCHIP PROJECT BOARD assure la supervision générale du programme. Il est composé de représentants de haut niveau des Etats membres, du directeur général d'EUROCONTROL (chef de projet EATCHIP) et d'observateurs (OACI, OTAN, IATA) C'est la DIRCAM qui tient le rôle d'observateur pour la Défense française. Les OL EATCHIP sont responsables de l'échange et de la prise en compte de toutes les informations nécessaires entre le project team et les administrations nationales. L'ensemble des officiers de liaison se réunit régulièrement afin de fournir un avis au PROJECT BOARD lors de ses réunions.

→ ce sont des civils.

Ils fournissent un avis au comité de gestion EUROCONTROL sur les propositions de nouvelles normes.

Le représentant de la France est le chef de la division DNA 3. ← c'est un civil.

En matière d'organisation du travail, les trois niveaux agréés sont :

- | | |
|----------|--------------------------------|
| niveau 1 | les équipes (TEAMS) |
| niveau 2 | les sous-groupes (SUB-GROUPS) |
| niveau 3 | la TASK FORCE. |

Ces ensembles se répartissent les différents domaines spécialisés (SD) suivants :

- | | |
|------|--|
| SD01 | SURVEILLANCE |
| SD02 | COMMUNICATIONS |
| SD03 | GESTION DE L'ESPACE / PROCEDURES ATM |
| SD04 | SPECIFICATIONS OPERATIONNELLES ATM |
| SD05 | SYSTEMES DE TRAITEMENT DES DONNEES ATM |
| SD06 | RESSOURCES HUMAINES |
| SD07 | NAVIGATION |
| SD08 | ARRANGEMENTS INSTITUTIONNELS |
| SD09 | CONCEPTS FUTURS |
| SD10 | SECURITE |
| SD11 | INGENIERIE DES SYSTEMES ATM |
| SD12 | PLANIFICATION ET DIRECTION |

← pas de représentant F. de cette organisme qui définit des normes.

Nous observons que de nombreux domaines présentent une dualité civilo-militaire et que les propositions de certaines équipes de travail peuvent influencer lourdement sur la liberté d'action de la Défense.

3.2.1.4 L'E.A.T.M.S

L'extension du programme EATCHIP, décidée en 1992, vise la mise en place vers 2005-2010 d'un système unifié de gestion du trafic en Europe. Plus précisément, l'EATMS a pour objet d'augmenter la capacité des secteurs de contrôle en réduisant au minimum les actions de contrôle tactique.

Cet objectif serait atteint grâce à :

- Une planification très hiérarchisée des situations futures.
- L'identification, le plus tôt possible, des conflits potentiels.
- Des propositions de solutions à ces conflits.

Les moyens mis en oeuvre font appel à :

- Des technologies nouvelles : satellites, R NAV, FMS, Mode S.
- L'intégration complète des systèmes de gestion de trafic et de vol.

- Un ensemble de secteurs fonctionnellement identiques (même réseau, sources communes, procédures identiques).

L'EATMS est un système à intelligence centralisée dont l'aspect supra-national ne peut pas être ignoré par la France.

Les choix à venir dans la conception de l'architecture fonctionnelle du système EATMS ne doivent pas se faire sans l'implication vigilante des Défenses européennes.

3.2.2 CONSEQUENCES ENVISAGEABLES

3.2.2.1 CHRONOLOGIE

Entre 1996 et 2015 les échéances suivantes vont se succéder :

1996-98	Utilisation souple de l'espace.
1997	Espacement VHF 8,33 Khz.
1997	RVSM Atlantique (Reduced Vertical Separation Measures).
1998	Introduction de P RNAV (RNP 5) qui réduit les séparations en route à 5 Nm sous réserve de respect de normes particulières.
2001 (?)	Introduction de RVSM Continent. Transition ILS / GNSS. Mode S.
2005	P RNAV (RNP 1) qui fera passer les normes de séparation à 1 Nm.
2015	EATMS / Autorité unique.

Nous verrons plus loin qu'elles ont **une influence sur les possibilités d'action de l'aviation militaire**, tant au niveau de l'entraînement, que dans le domaine de la posture permanente de sûreté ou dans celui de notre aptitude à reprendre le contrôle total de notre espace aérien en cas de conflit.

3.2.2.2 NORMES A L'ETUDE

De nombreuses normes techniques sont à l'étude. Elles concernent l'échange des données radar (projet ASTERIX), la surveillance en-route et dans les régions terminales principales.

Elles tendent à la mise en place entre autres d'un réseau automatique de communication ATS mais aussi à l'analyse des performances radar. Enfin, elles établissent le format des échanges de données de vol. Le non-respect de ces normes à venir pourrait exclure, de fait, les aéronefs et les moyens de contrôle militaires de la circulation aérienne générale. Il n'est pas certain, de surcroît, qu'elles présentent les garanties de confidentialité nécessaires à l'exécution d'une mission de défense nationale.

3.2.2.3 CONSEQUENCES ENVISAGEABLES

L'ensemble des mesures que nous venons de décrire mérite un examen plus approfondi en matière de conséquences possibles sur la liberté d'action de la Défense et sur le respect de la souveraineté de la France sur son espace aérien. On peut distinguer des motifs d'inquiétude d'ordre institutionnel, spatial, procédural et technique.

EUROCONTROL « gère » EATCHIP. Au sein de ce programme, les décisions sont prises par consensus, ce qui signifie qu'elles risquent de présenter des aspects volontairement très flous, peu compatibles avec la rigueur nécessaire à l'affirmation de la souveraineté nationale. De plus, le financement est assuré par la France, la Grande-Bretagne et l'Allemagne à hauteur de 60% du budget total. Il est totalement illogique que ces Etats ne bénéficient d'aucun **droit de veto** applicable dans le cas où ils estimeraient que leur souveraineté serait menacée par un aspect d'EATCHIP. Nous retiendrons donc de cette étude que:

En matière de souveraineté, les Etats qui financent EATCHIP sont en mesure de renforcer leurs pouvoirs de décision au sein de cette institution.

En France, l'ordonnance de 1959 confie la gestion de l'espace aérien en temps de guerre au Ministre de la Défense. Le ministre délègue ses prérogatives en matière de circulation aérienne au Général commandant la Défense Aérienne et les Opérations Aériennes. Ces dispositions sont totalement compatibles avec la Convention de Chicago mais pourraient en temps de guerre, être conflictuelles avec la structure d'EUROCONTROL. En cas de litige, si aucune action d'harmonisation n'était entreprise, il serait facile à un Etat tiers de s'appuyer sur cette contradiction pour justifier une éventuelle violation de notre souveraineté.

Bien que l'idée de gérer les flux de trafic soit profitable à l'ensemble des activités aéronautiques, il n'en demeure pas moins que certains souhaitent y voir associer la création **d'espaces aériens de nature supra-nationale**. Il s'agit, ici, de la mise en place de secteurs de contrôle transfrontaliers dont le statut pour le moins

flou serait de nature à « forcer la main » des nations en compliquant fortement leur action souveraine à l'entrée de leur espace aérien.

Cette contrainte ne peut être ignorée par notre pays car la maîtrise de l'espace aérien est une condition fondamentale de la crédibilité de notre dissuasion.

La gestion centralisée des flux telle que définie par le dispositif EATCHIP ne tient pas compte de deux aspects particuliers de notre activité aérienne qui risquent, à terme, de ne plus pouvoir se dérouler librement dans les deux types de circulation. Tout d'abord, le CFMU introduit un délai minimum de trois heures entre la demande et sa satisfaction. Ceci est incompatible avec les délais d'alerte de nos vols prioritaires (Nucléaires, ravitaillement en vol, SDCA). Nous sommes donc face à une restriction indirecte de notre accès à la CAG.

De plus, il faut savoir que les seuls vols prioritaires reconnus par le CFMU sont : les vols S.A.R et les EVASAN. Les vols cités plus haut, les vols gouvernementaux ou des hautes autorités de défense ne sont pas reconnus ailleurs qu'en France. → p 12

Notre action future devra donc tendre à préserver notre liberté d'action dans les deux types de circulation.

Au plan technique, de nombreuses orientations risquent aussi, de nous poser des problèmes.

Les nouvelles normes AIRNAV et RVSM, parce qu'elles font appel à des solutions techniques non retenues par la Défense, peuvent nous exclure de fait de certains espaces. Il en va de même de la modification de l'espacement VHF ou de la suppression de l'UHF en Upper.Information.Regions (U.I.R).

L'adoption du Mode S de façon totalement unilatérale par l'aviation civile peut avoir au moins deux conséquences fâcheuses :

- Rendre impossible au contrôle militaire l'identification des appareils civils et réciproquement rendre notre trafic indétectable par les centres civils (suppression du radar primaire).
- En cas de mise en place du Mode S sur les avions militaires, fournir des données complètes et souvent confidentielles, en temps réel, sur les missions et les appareils en vol.

La possibilité de créer des centres serveurs radar, dont les informations seraient transmises par « data link » à des centres de contrôle extra territoriaux (Maastricht), armés par un personnel multinational ne peut être acceptée par la France sans perte immédiate et irréversible de sa souveraineté. Si cette option était retenue, personne ne pourrait garantir la possibilité, pour la France, de mettre en oeuvre des plans de remplacement ou de reprendre instantanément la totalité du contrôle au-dessus de son territoire (Controlair, etc...).

Il ne s'agit pas, ici, de faire l'inventaire exhaustif de toutes les conséquences de toutes les évolutions technologiques liées à EATCHIP et EATMS. En revanche, il faut s'y intéresser dans le détail car, nous venons de le voir plus haut, les décisions ne sont pas sans interactions avec le maintien de notre souveraineté. En forçant un peu le trait on se doit de les envisager sous l'angle d'une stratégie de contournement des discussions ouvertes entre la Défense et les organisations civiles.

Dans ce domaine, il faut éviter qu'une décision technique n'entraîne une décision politique qui entérinerait le fait accompli.

3.3 LA DEFENSE AERIENNE

3.3.1 SPECIFICITES DES DOM - TOM

* Dans les DOM-TOM, il s'agit de définir l'espace aérien dans lequel la France souhaite assurer sa souveraineté. Comme nous l'avons étudié précédemment, de la définition des espaces aérien, dépendront les possibilités d'action de la Défense aérienne en matière de missions de police et de défense nationale. Chaque DOM-TOM présente des particularités dont il faut tenir compte dans cette définition. Dans cette optique, par exemple, il serait légalement possible de refuser le survol de la Polynésie aux aéronefs d'un pays non signataire de la CMB.

Aujourd'hui, il existe un vide qu'il faut combler pour affirmer la volonté de cohérence de la France dans ses espaces aériens.

Le contrôle n'est pas toujours du ressort de la France. Ceci ne remet pas en cause la souveraineté au-dessus du territoire. Mais il existe une dépendance de l'Etat souverain envers l'Etat qui contrôle, en matière de transmission des informations nécessaires à l'exercice de la souveraineté. En cas de rupture des bonnes relations de voisinage, il nous semble nécessaire de **pouvoir disposer des moyens propres** permettant d'effectuer une mission de défense aérienne. Dans cette optique les mesures à prendre seraient les suivantes:

- doter les DOM-TOM d'un cadre juridique et légal adapté,
- être en mesure après projection de :
 - ⇒ disposer de moyens de commandement et de contrôle,
 - ⇒ pouvoir faire de la surveillance aérienne générale (donc disposer de moyens d'information et de détection),
 - ⇒ disposer de moyens d'action adaptés .

* Il n'existe pas de CRG dans les DOM-TOM, c'est à dire que c'est le COMAIR qui est le correspondant militaire auprès de l'aviation civile. Ses attributions sont prévues par le projet d'instruction n° 8051/CDAOA/CAB. Respectant les principes de l'I.I.10150, ce projet appelle donc les mêmes remarques que cette dernière (voir page 18). Ainsi, le rôle de **préfet aérien** n'étant pas envisagé, la continuité de l'action de l'Etat n'est pas garantie dans le traitement des infractions tant en vol qu'au sol pour les avions civils et militaires. Nous observons une nouvelle fois le **besoin de préciser les pouvoirs de police administrative des autorités militaires de la défense aérienne (HADA, COMAIR).**

En résumé, nous devons définir le statut de l'espace aérien au-dessus des DOM-TOM et nous donner les moyens d'y affirmer notre souveraineté.

3.3.2 LA POLITIQUE EUROPEENNE DE SECURITE COMMUNE

Le groupe d'EPO du CID sur ce sujet écrivait en 1995: « Relativement facile à imaginer dans ses principes, la création d'une défense aérienne commune aurait un effet d'annonce certain qui pèserait sur nos tractations avec l'aviation civile. Il n'est pas utile de créer des unités communes..., mais de fédérer des défenses aériennes nationales par:

- ⇒ un système commun de commandement et de conduite(SCCOA, ACCS)
- ⇒ des procédures d'engagement communes
- ⇒ des délégations permanentes pour intervenir au-dessus des Etats voisins
- ⇒ l'instauration d'une Haute Autorité de Défense Aérienne Européenne. »

A notre avis, les accords bilatéraux en Europe suffisent à traiter le problème de la réalisation de missions de défense aérienne au dessus des Etats voisins. La création d'une HADAE suppose d'abord l'existence d'une Europe politique, ce qui ne fait pas l'objet de cette étude. En revanche, il est souhaitable que les défenses aériennes des différents pays soient coordonnées face à la pression croissante de l'aviation commerciale. A notre avis, la **CEAC de l'OTAN** (et non celle de EUROCONTROL) et le **NATO Air Defense Committee** sont les organismes militaires sur lesquels les nations européennes peuvent s'appuyer pour préserver leur souveraineté dans les discussions.

Le retour de la France dans les instances dirigeantes de l'OTAN ne peut que renforcer le pouvoir de ces organismes.

3.3.3 LA DEFENSE AERIENNE ELARGIE

La construction d'une Défense Aérienne Elargie, parce qu'elle envisage l'interception de missiles au plus tôt, devra tenir compte de la possibilité d'intervenir dans l'espace aérien d'un pays voisin.

Les problèmes qui se posent sont les suivants :

- ⇒ définition de la limite verticale de l'espace aérien,
- ⇒ utilisation préventive de la force armée en dehors de l'EAN et de l'EA international,
- ⇒ coordination avec l'Etat voisin,
- ⇒ respect de sa souveraineté.

La rapidité de l'intervention nécessite de traiter l'ensemble de ces problèmes par avance. Des accords bilatéraux ou multinationaux devront donc être recherchés.

A nouveau, pour l'Europe, le problème n'aura une solution que dans l'émergence d'une politique de défense commune.

4. CONCLUSION DE L'ETUDE

4.1 DEFINITIONS

Cette étude permet de proposer une orientation sur la conduite à tenir pour que la France affirme sa souveraineté aérienne. On peut y joindre les définitions qui serviront d'appui aux textes législatifs souhaités.

SOUVERAINETE AERIENNE

C'est l'ensemble des compétences, c'est à dire des pouvoirs en matière d'utilisation de l'espace aérien, dont le contenu et les modalités d'exercice sont définis par le droit international.

ESPACE AERIEN

L'espace aérien dans lequel la France doit exprimer sa souveraineté complète et exclusive est l'espace aérien maritimo-territorial, y compris celui des DOM-TOM, s'étendant jusqu'à 12 Nm des côtes et se limitant à l'espace atmosphérique. On ne peut définir un espace aérien archipélagique dans lequel l'exercice de la souveraineté serait exclusif et complet. Il ne semble ni judicieux ni urgent de préciser la valeur de la limite verticale de l'espace aérien.

En réponse au problème d'espace aérien et de souveraineté nationale le groupe d'étude du C.I.D propose les actions suivantes.

4.2 ACTIONS CONCERNANT L'ORGANISATION DES INSTANCES

- Le nombre d'acteurs est considérable ce qui pose, à l'évidence, des problèmes de coordination et de responsabilités.
- Il n'existe pas d'instance juridique internationale apte à juger de la situation de légitime défense d'un Etat ou de la situation de détresse ou non d'un avion militaire. } p 12
} p 25
- Il est nécessaire de préciser la part des activités relevant de la défense de celles relevant de la police.
- En matière de souveraineté, les Etats qui financent EATCHIP sont en mesure de renforcer leurs pouvoirs de décision au sein de cette institution. Les choix à venir dans la conception de l'architecture fonctionnelle du système EATMS ne doivent pas se faire sans l'implication vigilante des Défenses européennes.
- En matière de planification la CIDA devrait voir son rôle renforcé.
- Il est indispensable de désigner une autorité unique, dotée de moyens propres, chargée de la totalité des opérations de sûreté aérienne en vol puis au sol.

Nous devons donc, revoir l'organisation de la chaine de DA en y incluant une structure visant à maîtriser les aspects supra-nationaux du trafic aérien commercial, tant au niveau de la planification qu'à celui des opérations aériennes elles-mêmes. Il convient, de plus, d'être en mesure de disposer de moyens mobiles de DA, susceptibles d'être déployés dans les DOM-TOM.

4.3 ACTIONS CONCERNANT LE POUVOIR DES INSTITUTIONS

- Le principe de souveraineté donne à chaque Etat le contrôle exclusif de ses droits de trafic aérien et fonde les relations bilatérales entre Etats. En conséquence du principe de souveraineté, les Etats établissent les règles de l'air valables au-dessus de leur territoire. La loi applicable à l'exécution d'un vol international est ainsi celle de l'Etat survolé. Le droit de *hot pursuit* est une possibilité légale offerte à l'Etat de poursuivre l'application de sa juridiction en dehors de son espace aérien souverain. Il existe des conditions de proportionnalité et de nécessité en préalable à l'exécution d'un tir de destruction.
- L'instruction I.I. 10150 ne prévoit aucune procédure de transfert d'autorité entre civils et militaires. La France ne peut continuer à se satisfaire de situations dans lesquelles sa souveraineté aérienne n'est pas clairement affirmée. Il faut que l'Etat se donne les moyens d'assurer la continuité de l'expression de sa souveraineté.

Il faut donc préciser les attributions et les pouvoirs de chacun des maillons de la chaîne de DA. Le rôle de la HADA, en particulier en matière de police administrative doit être redéfini et renforcé. Deux orientations se dessinent :

- soit la création d'un statut de préfet de l'air doté de pouvoirs sur les moyens des ministères autres que celui de la Défense,
- soit la mise en place auprès de la HADA d'un haut fonctionnaire civil de défense aérienne, chargé de coordonner puis de diriger l'action des ministères civils impliqués dans l'opération.

4.4 ACTIONS CONCERNANT LES ASPECTS LEGISLATIFS

- La souveraineté, au plan juridique, est susceptible de plus ou de moins. Chaque fois qu'un Etat conclut un traité avec un autre Etat, il renonce à certains droits, accepte certaines obligations et limite par là même l'étendue de ses compétences.
- En conséquence du principe de souveraineté, les Etats établissent les règles de l'air valables au-dessus de leur territoire. La loi applicable à l'exécution d'un vol international est ainsi celle de l'Etat survolé.
- Etant souverains sur l'espace aérien surjacent à leur territoire, les Etats sont compétents pour autoriser ou interdire le survol et l'atterrissage des aéronefs étrangers.
- Il n'existe pas de base juridique au droit d'entrée et de passage des avions en détresse. Les comportements différents des Etats face aux avions détournés en sont la démonstration.
- L'utilité de la zone contiguë, dans l'exercice de la souveraineté aérienne est douteuse, au-delà, il est nécessaire de préciser le statut juridique de l'espace aérien au-dessus la ZEE.

Une des façons pour la France d'affirmer sa souveraineté aérienne serait de se doter de textes réglementaires d'un niveau suffisant (lois ou décrets), pour établir un équilibre juridique entre les principes généraux et les modalités d'utilisation de l'espace aérien. Ainsi, pour combler le vide juridique international, la France devrait se doter de textes de droit interne précisant son pouvoir d'exercer sa souveraineté aérienne

5. GLOSSAIRE

ADIZ	Air Defense Identification Zone
APATSI	Airport and Air Service Interface
ASE	Agence Spatiale Européenne
ATS	Air Traffic System
CAG	Circulation Aérienne Générale
CEAC	Conférence Européenne de l'Aviation Civile
CFMU	Control Flown Management Unit= Centre de Gestion des Flux de Trafic
CIDA	Commission Interministérielle de la Défense Aérienne
CIJ	Cours Internationale de Justice
CMB	Convention de Montego Bay
CRCO	Centre de Gestion des Redevances de Routes
CRG	Comité Régional de Gestion
CTMO	Centralised Traffic Management Organisation
DA	Défence Aérienne
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DIRCAM	Direction de la Circulation Aérienne Militaire
DNA	Direction de la Navigation Aérienne
EAN	Espace Aérien National
EATCHIP	European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Program
EATMS	European Air Traffic Management System
EUROCONT ROL	voir OSNAE
EVASAN	Evacuation Sanitaire
GDAOA	Général commandant la Défense Aérienne et les Opérations Aériennes
GNSS	General Navigation Sattelite System (TBC)
GPS	Global Position System
HADA	Haute Autorité de la Défense Aérienne
IATA	International Air Transport Asociation
IFR	Instrument Flight Rules
II	Instruction Interministérielle
ILS	Instrument Landing System
IM	Instruction Ministérielle
INSTAR	Institutional Arrangement
INSTILUX	Institut de la navigation aérienne du Luxembourg
KAL	Korean Air Lines
KP	Protection de la souveraineté aérienne de Kigab Park
MATSE	Ministeria meetings on I ATS in Europe
MOSD	Mission Objective and Strategy Document
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OL	Officier de Liaison
OSNAE	Organisation pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Europe
P.RNAV	Precision Radio Navigation
RVSM	Reduced Vertical Separation Measures
SAR	Search And Rescue

SD	Specialised Domain
SDCA	Système de Détection et Commandement Aéroporté
UHF	Ultra High Frequency
UIR	Upper Information Région
VHF	Very High Frequency
ZEE	Zone Economique Exclusive

6. BIBLIOGRAPHIE

Nous remercions les officiers de l'EMA, de la DIRCAM, de l'EMAA, du SACA et du CDAOA qui nous ont aidés dans ce travail, aussi bien pour le temps qu'ils nous ont consacré au cours des nombreux entretiens, que pour les écrits qu'ils ont mis à notre disposition. Plusieurs études ont été réutilisées dans ce document.

IM 3226/DEF/C34/CD du 12 OCT 1990

Etude sur le partage des pouvoirs de police dans l'espace aérien - de SACA / DAAS

II 10150/SGDN/MPS/CD du 01 MAR 1994

IP 2394/DEF/EMAA/BORH/ORG/DR du 12 DEC 1994

II 95/DN/ORG/REG du 02 FEV 1965

Directive provisoire 413/DEF/EMA/EMP/E2/CD du 16 MAI 1995

Projet 8051/CDAOA/CAB du 27 SEP 1995

Fiche 1388/DIRCAM/CEM du 29 AOU 1995

Fiche 1199/DIRCAM/COM du 21 JUIL 1995

Fiche 131/DIRCAM/D1/RI du 27 JAN 1993

Note 152/DIRCAM/DIR/DR du 26 AVR 1995

Projet 715/DEF/EMAA/OPS/AA/CD du 13 AOU 1993

C/R 002/DA/DIRCAM du 07 AVR 1993

Convention de Montego Bay de 1982

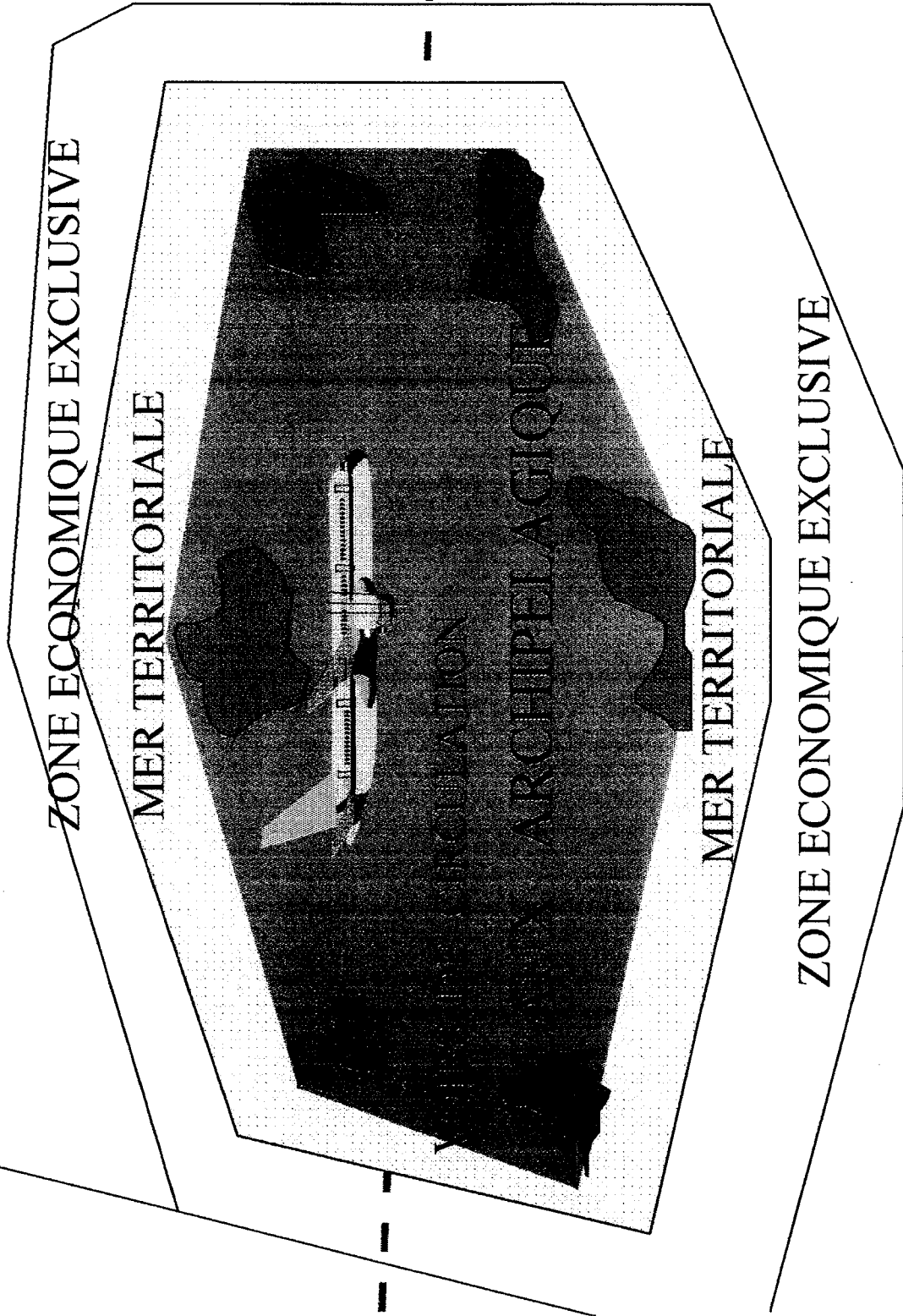
Convention de Chicago de 1944

La protection de la souveraineté aérienne - Ki-Gab Park (Editions A.Pedone)

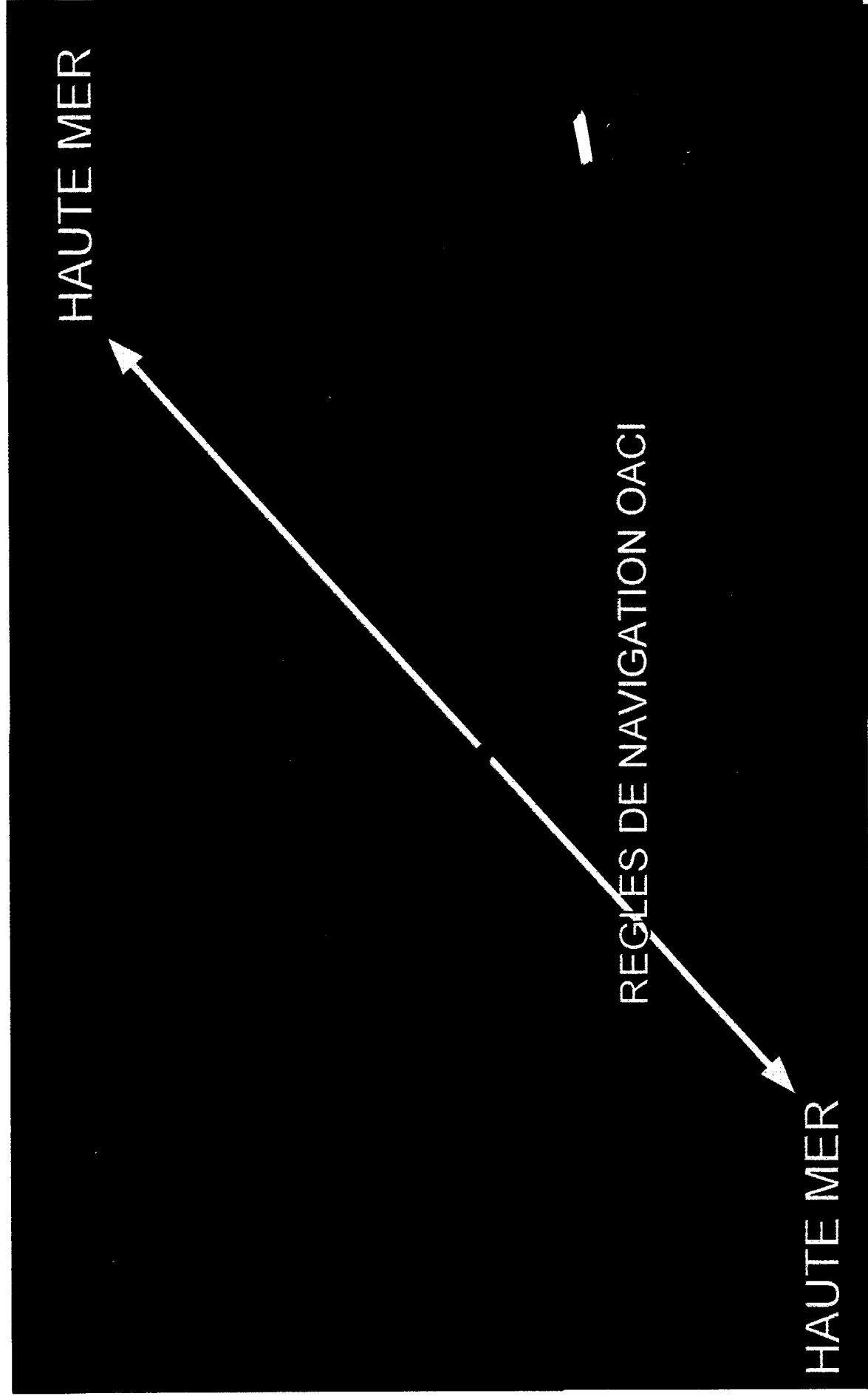
Textes relatifs à l'organisation de la défense/SGDN de JUIN 1993

SCHEMAS EXPLICATIFS

L'ESPACE AERIEN ARCHIPELAGIQUE



REGLES DE NAVIGATION AERIENNE DANS LES DETROITS



LES ESPACES MARITIMES SELON LA

C.M.B

 = MER TERRITORIALE 12 MILES

 = ZONE CONTIGUE 24 MILES

 = ZONE ECONOMIQUE
EXCLUSIVE 200 MILES

 = HAUTE MER

NOTES PERSONNELLES

- Nomme décret de 75
- Nomme définition Réserve d'Etat
- Code de l'Aviation Civile.
- Aéronautique civile
- Ministère intérieur