



Conseil de sécurité

Distr.
GÉNÉRALE

S/1995/385
11 mai 1995
FRANÇAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

LETTRE DATÉE DU 9 MAI 1995, ADRESSÉE AU PRÉSIDENT DU
CONSEIL DE SÉCURITÉ PAR LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le texte du rapport que les Coprésidents du Comité directeur de la Conférence internationale sur l'ex-Yougoslavie m'ont adressé le 9 mai 1995 au sujet des activités de la Mission de la Conférence internationale en République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro).

Je vous serais obligé de bien vouloir porter ces éléments d'information à l'attention des membres du Conseil de sécurité.

(Signé) Boutros BOUTROS-GHALI

ANNEXE

Rapport des coprésidents du Comité directeur de la Conférence internationale sur l'ex-Yougoslavie

Le rapport concernant les activités de la Mission de la Conférence internationale sur l'ex-Yougoslavie en République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro), que le Secrétaire général a transmis au Conseil de sécurité le 13 avril 1995 (S/1995/302), fait état des passages supposés de la frontière par des hélicoptères se rendant en République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro). Le rapport indiquait que, "compte tenu de l'attitude des hauts responsables yougoslaves, qui contestaient la véracité des données techniques de la FORPRONU, il avait été convenu de demander que des experts examinent les bandes radar correspondant à la période du 2 au 7 avril".

Le texte du rapport d'enquête des experts, qui a été remis aux Coprésidents le 9 mai 1995, est reproduit ci-joint.

APPENDICE

Enquête sur les traces radar inexplicées entre la République
fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro) et la
République de Bosnie-Herzégovine

Rapport final

I. RAPPEL DES FAITS

1. Depuis le 9 octobre 1994, plus d'une centaine de contacts radar inexplicés ont été signalés par les contrôleurs d'aérodrome de la Force de protection des Nations Unies (FORPRONU) (observateurs militaires de l'ONU) qui surveillent les écrans de radar du Service de contrôle de la circulation aérienne de l'aéroport de Surcin, près de Belgrade. Selon ces observateurs, les caractéristiques de ces contacts radar indiquent qu'il s'agissait d'hélicoptères passant la frontière entre la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro) et la République de Bosnie-Herzégovine. De tels passages constitueraient une grave violation des mesures décrétées par le Gouvernement de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro). Ce dernier a démenti ces allégations, mais il a été décidé que la Mission de la Conférence internationale sur l'ex-Yougoslavie procéderait de concert avec les experts civils et militaires de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro) à un examen des bandes d'enregistrement radar du Service de contrôle de la circulation aérienne. En conséquence, les Coprésidents du Comité directeur de la Conférence internationale sur l'ex-Yougoslavie ont chargé la Mission de procéder à une enquête sur les traces radar inexplicées. Le Conseil de sécurité, dans sa résolution 988 (1995) du 21 avril 1995, s'est déclaré préoccupé par les informations y relatives et a noté que la Mission de la Conférence internationale sur l'ex-Yougoslavie entreprenait une enquête à ce sujet. Un bref rappel des circonstances qui ont conduit à cette enquête figure à l'annexe A¹.

II. OBJET

2. L'enquête avait pour objet d'essayer d'apporter le plus rapidement possible une réponse à la question relative aux traces radar inexplicées dont le déplacement a été observé entre la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro) et la République de Bosnie-Herzégovine.

III. PLAN GÉNÉRAL DE L'ENQUÊTE

Équipe d'enquête

3. L'équipe d'enquête a été composée d'un membre en exercice de la Mission, désigné comme chef d'équipe, et de quatre analystes attachés à la Mission comme membres temporaires et respectivement originaires des États-Unis d'Amérique, de la Fédération de Russie, de la France et du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Pendant toute l'enquête, les membres de l'équipe ont travaillé en contact étroit avec une équipe d'experts civils et militaires de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro). Tout le personnel de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro) qui était

/...

partie à l'enquête a fourni appui et coopération de manière compétente, consciencieuse et ouverte et a apporté l'assistance que lui demandait l'équipe d'enquête. La liste nominale des membres de l'équipe d'enquête et de leurs homologues de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro) est donnée à l'annexe B.

Installations de radar de l'aéroport de Surcin

4. L'équipe d'enquête a constaté que, jusqu'à présent, toutes les traces avaient été observées sur les écrans de radar du Service de contrôle de la circulation aérienne de l'aéroport de Surcin à Belgrade. Les appareils radar de contrôle de circulation aérienne fournissant des informations à l'aéroport sont des modèles Thompson CSF LP23M et Westinghouse TPS-63. Les écrans affichent des images synthétiques qui sont automatiquement enregistrées sur bandes conformément au règlement de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Ces bandes doivent être conservées pendant 30 jours au moins.

Violations signalées par l'Organisation des Nations Unies

5. Une liste de toutes les violations signalées par l'Organisation des Nations Unies depuis le 9 octobre 1994 figure à l'annexe C. Cependant, on pouvait s'attendre à ne trouver disponibles que les seules bandes conservées en application du délai réglementaire de 30 jours actuellement prescrit par l'OACI. Lors d'une réunion du Comité directeur, le 21 avril 1995, le chef d'équipe a demandé et obtenu que toutes les bandes existantes présentant de l'intérêt qui n'étaient plus protégées par le délai réglementaire de 30 jours soient conservées. Au début de l'examen, une demande de mise à disposition a été présentée pour les bandes énumérées à l'annexe D; cette liste représente toutes les bandes enregistrées pendant la période de 30 jours et celles, enregistrées en dehors de cette période, qui présentaient de l'intérêt et dont on savait qu'elles avaient été conservées. Au cours de l'enquête, les observateurs militaires de l'ONU ont informé l'équipe qu'ils avaient observé une possible violation de frontière le 29 avril 1995 : l'enregistrement de la trace correspondante a été ajouté à la liste des bandes à examiner.

Phase de l'enquête

6. L'enquête s'est articulée selon les phases suivantes :
- a) Un examen technique du système de radar.
 - b) Un examen des bandes d'enregistrement des images radar.
 - c) Un examen de toutes les informations confirmatives ou corroboratives pertinentes.

IV. INSPECTION DU RADAR

7. Il a été procédé à une inspection technique du radar et du matériel connexe en vue d'en déterminer l'utilité générale et les caractéristiques techniques. On s'est attaché en particulier à évaluer s'il était capable de suivre des cibles comme celles sur lesquelles portait l'enquête. Il est apparu que le

/...

matériel était tout à fait utilisable et ses caractéristiques techniques ont été prises en considération tout au long de l'analyse approfondie des bandes.

8. En gros, le système a été conçu et réglé pour le contrôle de la circulation aérienne dans l'espace aérien de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro), ce qui était également la seule tâche du personnel de la salle radar. Personne n'est chargé de suivre les échos d'objets non identifiés traversant la frontière, comme ceux qui sont l'objet de la présente enquête. Toutefois, si un écho est observé, le superviseur de service est tenu de répondre à toute observation faite par l'observateur militaire de l'ONU de service.

9. On trouvera à l'annexe E un rapport détaillé sur l'inspection technique.

V. ANALYSE DES BANDES

10. Chaque bande a été analysée par l'équipe d'enquête travaillant avec des experts de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro) selon la procédure suivante :

a) La trace était identifiée d'après le rapport des observateurs militaires de l'ONU et la bande était visionnée en commençant avant la première apparition;

b) Chaque apparition de l'écho radar primaire était enregistrée avec mention de la position, de la direction et de l'heure, à partir des données figurant sur la bande, et ce, jusqu'à la disparition de la trace;

c) Les données étaient reportées sur la carte et les autres informations techniques pertinentes étaient examinées;

d) La trace obtenue était alors examinée et la probabilité qu'il s'agisse d'un objet volant était évaluée.

11. Sur les 41 traces dont l'analyse a été demandée, 24 seulement ont effectivement été analysées, dans les autres cas, les bandes n'étaient pas disponibles ou étaient défectueuses ou l'équipe d'enquête a décidé de ne pas les examiner. Sur la base de l'analyse détaillée de ces 24 traces et du débat qui a suivi, on peut suspecter, dans certains cas, qu'il s'agissait d'objets volants lents traversant la frontière, mais il serait impossible de le prouver ou de le démentir en l'absence d'autres éléments de preuve concluants à l'appui, étant donné les limites du système radar. On trouvera à l'annexe F un rapport détaillé sur l'analyse de chaque bande.

VI. INFORMATIONS À L'APPUI/CORROBORATION

Vols autorisés et enregistrés d'hélicoptères traversant la frontière

12. L'équipe d'enquête a noté les vols autorisés d'évacuation des victimes entre la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro) et la République de Bosnie-Herzégovine aux fins de comparaison avec les échos inexplicables. Leurs échos étaient difficiles à trouver, car les appareils ne

/...

volaient pas nécessairement à une altitude suffisante pour être repérés par le radar. Un de ces vols, effectué le 11 avril 1995, a été repéré mais la trajectoire n'était pas visible au moment du passage de la frontière; la trace n'est apparue que lorsque l'hélicoptère était largement dans l'espace aérien de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro). En l'occurrence, on voyait clairement une trace d'hélicoptère, qui était essentiellement la même que certaines des traces inexplicées.

Autres capteurs au sol

13. Il n'y avait pas d'autres capteurs au sol permettant à l'équipe d'enquête d'obtenir des informations qui viendraient corroborer les enregistrements des traces inexplicées.

Centre de coordination de la surveillance et de l'appui aérien rapproché

14. Le Centre de Zagreb n'a pas été en mesure de répondre à une demande d'information en fournissant des informations sûres concernant les traces inexplicées. L'examen détaillé des bandes obtenues le 6 avril 1995 a montré que deux avions de combat de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), patrouillant dans l'espace aérien bosniaque semblaient vouloir intercepter la source d'une des traces radar inexplicées. Interrogé, le Centre de coordination de la surveillance et de l'appui aérien rapproché a indiqué que les avions de combat avaient repéré une piste radar sans parvenir à faire une identification visuelle. Le Centre a également signalé que les troupes de la FORPRONU au sol avaient signalé avoir vu à la même heure un hélicoptère au nord-ouest de l'enclave de Srebrenica. Sans être la preuve absolue d'un vol d'hélicoptère traversant la frontière, ceci a été jugé extrêmement suspect par l'équipe d'enquête.

Rapports de la mission de la Conférence internationale sur l'ex-Yougoslavie

15. Le quartier général de la Mission de vérification de la Conférence internationale sur l'ex-Yougoslavie a donné à ses équipes d'observateurs postées aux points de passage de la frontière ou effectuant des patrouilles mobiles, des instructions précises pour qu'elles surveillent toute la portion de frontière aérienne qu'elles peuvent surveiller. Lorsque la possibilité d'un vol traversant la frontière est signalée, la nécessité de cette surveillance a été rappelée dans les exposés quotidiens à l'intention de tout le personnel. Des patrouilles mobiles spéciales ont également monté des opérations limitées quand il y avait des présomptions d'activité aérienne accrue. Chaque fois que les équipes de contrôle de la Conférence internationale sur l'ex-Yougoslavie ont observé et signalé les vols d'hélicoptères traversant la frontière, il a ensuite été confirmé qu'il s'agissait de vols autorisés ou de vols reconnus d'évacuation des victimes. Pour autant que l'on sache, il n'est jamais arrivé que les observateurs de la Mission observent visuellement les passages de la frontière que suggéraient les échos radar relevés par les observateurs militaires de l'ONU ou un autre passage de la frontière non autorisé.

VII. CONCLUSIONS

16. Le système radar déployé à l'aéroport de Surcin a été mis en place et calibré pour le contrôle de la circulation aérienne dans l'espace aérien de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro) et, à l'exception des observateurs militaires de l'ONU, le personnel qui travaille dans la salle radar se trouve là pour assurer le contrôle de la circulation aérienne. Si le système est en général tout à fait utilisable et adapté à son but principal, on a constaté des lacunes lorsqu'on a essayé de repérer des cibles difficiles aux limites des paramètres de fonctionnement du radar ou dans le terrain difficile d'où provenaient la plupart des échos inexplicables. Il y avait de nombreuses sources d'échos parasites qui étaient peut-être la cause des échos inexplicables, ce qui rendait une analyse exacte extrêmement difficile. Le système pouvait certes indiquer d'éventuels vols inexplicables, mais, sans autres informations à l'appui, il était difficile de prouver ou de démentir qu'il s'agissait d'hélicoptères.

17. L'analyse détaillée des échos inexplicables donne bien à penser qu'il y a pu y avoir par le passé quelques traversées non autorisées de la frontière par des objets volants lents mais il serait nécessaire d'avoir d'autres éléments de preuve pour arriver, dans chaque cas, à une certitude, dans un sens ou dans l'autre. En dehors d'un rapport des observateurs militaires de l'ONU concernant un écho inexplicable le 29 avril 1995, que l'équipe d'enquête n'a pas pu analyser, il semble que ces vols aient maintenant cessé.

18. On ne disposait d'aucune autre information pour prouver que les échos inexplicables étaient des hélicoptères traversant la frontière mais l'incident du 6 avril 1995 a été jugé extrêmement suspect.

19. La Mission de vérification de la Conférence internationale sur l'ex-Yougoslavie ne peut pas, surtout avec les effectifs actuels, contrôler effectivement la clôture de la frontière aérienne.

Le chef d'équipe _____
(Ian McLeod)

Membres de l'équipe _____
(Vadim V. Dikan)

(Christian Lancieux)

(Brian J. McLean)

(Larry D. White)

Le 5 mai 1995

Note

¹ Les annexes peuvent être consultées au Secrétariat.

Liste des annexes*

- A. Bref rappel des circonstances ayant conduit à l'enquête de la Conférence internationale sur l'ex-Yougoslavie
- B. Liste nominale des membres de l'équipe d'enquête et de leurs homologues de la République fédérative de Yougoslavie (Serbie et Monténégro)
- C. Liste des violations signalées par les observateurs militaires de l'ONU depuis le 9 octobre 1994
- D. Liste des bandes demandées pour examen
- E. Caractéristiques techniques du système radar
- F. Rapport sur l'analyse des bandes

* Les annexes peuvent être consultées au Secrétariat.