

Missiles balistiques

À la fin de 1991, les équipes d'inspection de l'UNSCOM auront supervisé la destruction de 62 missiles balistiques, de 18 aires de lancement fixes, de 33 ogives de missiles balistiques, de 127 supports d'entreposage pour missiles et d'une quantité importante de combustible, d'un supercanon de 350 mm déjà assemblé, des éléments de quatre supercanons (deux de 500 mm et deux de 1 000 mm) et d'une tonne d'agent propulsif pour supercanons. Le supercanon assemblé a été détruit sur

place au début de décembre 1991 par les ingénieurs irakiens à Iskandariyah, à 50 kilomètres au sud de Bagdad, sous la supervision des Nations Unies.

Conclusion

L'appui du Conseil de sécurité, du Secrétaire général, du Secrétariat et des États membres sera essentiel lorsque l'UNSCOM et l'AIEA devront faire face aux difficultés liées à la destruction, à l'enlèvement ou à la neutralisation des armes de destruction massive de l'Irak ainsi que des installations où elles

étaient fabriquées, et au moment où les plans de surveillance et de vérification permanentes seront appliqués.

L'expérience acquise jusqu'à présent a démontré que des résultats peuvent être obtenus uniquement en adoptant une attitude ferme en réponse à la contestation par l'Irak du mandat de l'UNSCOM et de l'AIEA. Une telle attitude ferme doit obtenir l'aval des Nations Unies et des États membres, ce qui permettra d'atteindre tous les objectifs fondamentaux énoncés à la section C de la résolution 687. ■

Les «Ciels ouverts» : pour bientôt peut-être

Les négociations en vue de la conclusion d'un accord «Ciels ouverts», qui ont repris l'automne dernier à Vienne, entre les membres de l'OTAN et de l'ancienne Organisation du Traité de Varsovie, semblent avoir surmonté les difficultés des séries précédentes de pourparlers. Les négociateurs croient qu'un accord pourrait être conclu au début de 1992. Parmi les facteurs risquant de compliquer les choses aux derniers stades du processus, citons l'incertitude quant aux arrangements touchant le territoire de l'ancienne URSS et un consensus sur la gestion des aéronefs et des données.

L'accord «Ciels ouverts» envisagé vise à accroître la confiance en autorisant des aéronefs non armés à faire des vols de surveillance après courte notification au-dessus des pays signataires. Pendant les deux premières séries de négociations — la première a eu lieu à Ottawa en février 1990 et la deuxième, à Budapest en avril et en mai la même année —, les pays de l'OTAN ont fait des pressions pour faire adopter le régime le plus ouvert possible. Un tel régime impliquerait l'utilisation d'avions appartenant au pays faisant le survol et de capteurs «tous temps» ultra-modernes; l'absence de restrictions s'appliquant aux plans de vol, sauf aux fins de la sécurité aérienne; et l'autorisation d'un nombre relativement élevé de survols.

L'URSS, avec un certain appui de la part d'autres pays est-européens, a fait valoir le droit des pays inspectés de demander l'utilisation de leurs propres aéronefs et d'exclure en permanence certaines parties de leur territoire; elle a aussi demandé que le matériel de surveillance soit assujéti à des limites et que les données recueillies pendant chaque survol soient versées dans un répertoire

accessible à tous. L'URSS a par ailleurs insisté pour restreindre rigoureusement le nombre et la durée des survols.

La présente série de négociations a pu commencer après que l'URSS eut indiqué sa volonté d'accepter l'installation de certains capteurs non optiques à bord des aéronefs d'inspection, de ne soustraire aucune partie de son territoire à la surveillance, et d'autoriser un nombre de survols sensiblement plus élevé qu'antérieurement. De leur côté, les alliés occidentaux se sont dits prêts à

utiliser des aéronefs des pays inspectés. Tous les aéronefs, quel que soit leur pays d'origine, emploieraient des capteurs existant sur le marché.

Les négociateurs sont en train de préciser les moyens grâce auxquels le régime pourra être appliqué. Ils définissent, entre autres, les caractéristiques des capteurs autorisés, les procédures à suivre pour approuver les aéronefs du pays visiteur ou du pays inspecté, le nombre de survols pouvant être effectués par un pays et au-dessus



John Latulippe (à gauche), commandant de l'avion canadien qui a effectué un vol d'essai au-dessus de la Hongrie en janvier 1990, s'entretenant avec un officier des forces aériennes hongroises. Au moment de l'impression du présent Bulletin, un survol du Canada par un avion hongrois devait avoir lieu entre le 13 et le 18 janvier.