



Conseil de sécurité

Distr.
GÉNÉRALE

S/1994/262
4 mars 1994
FRANÇAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

RAPPORT DU SECRÉTAIRE GÉNÉRAL SUR SA MISSION DE BONS OFFICES CONCERNANT CHYPRE

I. INTRODUCTION

1. Le présent rapport est présenté en application de la résolution 889 (1993) du Conseil de sécurité, datée du 15 décembre 1993. Au paragraphe 10 de cette résolution, le Conseil s'est félicité de la décision que j'avais prise de reprendre des rapports suivis avec les deux parties, ainsi qu'avec d'autres parties intéressées, et de m'employer à ce stade à parvenir à un accord sur l'ensemble de mesures de confiance, le but étant de faciliter le processus politique menant à un règlement global. Au paragraphe 12 de la même résolution, le Conseil m'a prié de lui présenter avant la fin de février 1994 un rapport sur le résultat de mes efforts pour parvenir à un accord sur l'ensemble de mesures de confiance.

2. Dans mon dernier rapport au Conseil de sécurité, daté du 22 novembre 1993 (S/26777), j'ai décrit ce que j'avais fait après l'échec de la réunion des chefs des deux communautés, tenue à la fin du mois de mai au Siège de l'ONU (voir S/26026), en vue de parvenir à un accord sur un certain nombre de mesures de confiance, en particulier la réouverture, sous administration de l'ONU, du secteur fermé de Varosha et de l'aéroport international de Nicosie (voir S/26777, par. 45 à 49).

II. ÉVOLUTION DE LA SITUATION DEPUIS MON DERNIER RAPPORT

3. Le 17 décembre 1993, j'ai adressé une lettre identique aux chefs des deux communautés, aux Premiers Ministres de la Grèce et de la Turquie et au Président du Conseil de sécurité. Je leur communiquais pour information les rapports des deux équipes d'experts que j'avais envoyées à Chypre en octobre et en novembre 1993, avec l'assistance du PNUD et de l'OACI, pour évaluer les avantages économiques que présenterait pour les deux communautés la réouverture du secteur fermé de Varosha ainsi que de l'aéroport international de Nicosie, et pour déterminer ce qu'il y avait à faire sur le plan technique pour rouvrir l'aéroport de Nicosie. J'exprimais de nouveau l'espoir qu'un accord pourrait être conclu sous peu et soulignais qu'il devrait être possible aux dirigeants des deux communautés d'accepter en principe l'ensemble de mesures de confiance exposé aux paragraphes 37, 38, 42 et 43 de mon rapport du 1er juillet 1993 (S/26026), étant entendu que les dispositions en seraient pleinement appliquées (le texte intégral de ma lettre du 17 décembre 1993 est reproduit à l'annexe I ci-après).

4. À Chypre, M. Gustave Feissel, mon Représentant spécial adjoint, a demandé aux deux dirigeants d'accepter en principe l'ensemble de mesures, de façon que M. Joe Clark, mon Représentant spécial, puisse axer son attention sur l'application de celui-ci lorsqu'il se rendrait à Chypre à la fin du mois de janvier. Dans une lettre datée du 20 janvier, M. Denktash, dirigeant de la communauté chypriote turque, m'a fait savoir qu'il était prêt à coopérer avec moi en vue de parvenir à un accord sur l'ensemble de mesures de confiance, que la partie chypriote turque acceptait en principe compte tenu d'un certain nombre de considérations énoncées dans sa lettre.

5. Lorsque M. Clark s'est rendu à Chypre du 22 au 26 janvier 1994, il s'est entretenu longuement avec les dirigeants des deux communautés. Le Président Clerides, dirigeant de la communauté chypriote grecque, a réaffirmé qu'il acceptait en principe l'ensemble de mesures de confiance concernant Varosha et l'aéroport international de Nicosie, tel que présenté dans la lettre du Secrétaire général datée du 17 décembre 1993, et qu'il était prêt à parler des modalités de l'application de cet ensemble une fois que le dirigeant de la communauté chypriote turque l'aurait lui aussi accepté. Dans ses conversations avec M. Denktash, M. Clark a souligné combien il importait que l'acceptation de principe de la partie chypriote turque corresponde parfaitement à ma lettre du 17 décembre 1993.

6. En quittant Chypre, M. Clark, accompagné de M. Feissel, s'est rendu en Grèce, où, le 26 janvier, il a rencontré le Ministre des affaires étrangères, M. Papoulias, puis en Turquie, où, le 28 janvier, il s'est entretenu avec le Ministre des affaires étrangères, M. Cetin, et d'autres personnalités. À ces occasions, M. Clark a souligné combien il importait de procéder sans équivoque et de progresser sans plus tarder de façon qu'un accord formel puisse être conclu rapidement sur l'ensemble de mesures de confiance. Le Ministre des affaires étrangères de la Grèce a dit que son gouvernement soutenait les grandes lignes de mon action. Le Ministre des affaires étrangères de la Turquie a souligné que la Turquie acceptait en principe l'ensemble de mesures de confiance tel qu'exposé dans ma lettre du 17 décembre 1993.

7. Le 27 janvier, M. Clerides m'a envoyé une lettre dans laquelle il a réaffirmé qu'il acceptait l'ensemble de mesures de confiance et a décrit la façon dont il voyait la situation compte tenu de la lettre de M. Denktash datée du 20 janvier. Le 28 janvier, dans une nouvelle lettre, M. Denktash a confirmé que la partie chypriote turque acceptait en principe l'ensemble de mesures de confiance exposé aux paragraphes 37, 38, 42 et 43 de mon rapport du 1er juillet 1993 (S/26026) et qu'il était prêt à parler des modalités de l'application de cet ensemble.

8. À son retour à Chypre, M. Feissel a rencontré les deux dirigeants le 1er février pour évaluer la situation compte tenu de ces lettres. Ils ont confirmé tous les deux qu'ils acceptaient en principe l'ensemble de mesures et qu'ils étaient prêts à mettre au point les modalités de son application.

9. Le 3 février 1994, j'ai adressé aux deux dirigeants une lettre identique, dans laquelle je notais que les deux parties avaient accepté en principe l'ensemble de mesures concernant Varosha et l'aéroport international de Nicosie, tel qu'exposé aux paragraphes 37, 38, 42 et 43 de mon rapport du

1er juillet 1993 (S/26026), et qu'elles avaient fait savoir qu'elles étaient prêtes à mettre au point les modalités de son application. Je soulignais que, pour que les mesures de confiance aient les effets voulus, il était important que les modalités d'application de l'ensemble soient mises au point dans un délai maximum de deux mois.

10. Dans cette lettre, je demandais aussi aux deux dirigeants de tenir compte des considérations ci-après lorsqu'ils mettraient au point les modalités d'application de l'ensemble : "a) étant donné l'objectif des mesures de confiance, aucune des parties ne doit chercher à obtenir un avantage politique ni demander à l'autre de faire des concessions politiques; b) le contenu de l'ensemble de mesures énoncé aux paragraphes susmentionnés de mon rapport du 1er juillet 1993 doit être scrupuleusement respecté; c) lorsque les deux parties auront formellement accepté l'ensemble de mesures, il sera pleinement et rapidement appliqué et aucun obstacle ne sera opposé à cette application par l'une ou l'autre des parties; et d) l'objectif de l'ensemble de mesures de confiance est de permettre de progresser plus rapidement en vue d'un règlement global du problème de Chypre et l'ensemble de mesures ne saurait se substituer à cet objectif."

11. Je demandais aux deux dirigeants de poursuivre des discussions intensives à Nicosie avec mes représentants, à partir du milieu du mois de février, afin de s'entendre sur un nombre limité de questions clefs relatives à l'ensemble de mesures concernant Varosha et l'aéroport international de Nicosie. Je leur demandais aussi d'accepter de laisser à l'ONU, dans l'exercice du rôle d'administrateur prévu dans l'ensemble de mesures, le soin de mettre au point, en consultation avec les deux parties, des questions plus détaillées liées à l'application de l'ensemble de mesures.

12. Je faisais aussi savoir aux deux dirigeants que M. Clark se rendrait à Chypre pour la phase initiale des discussions et que celles-ci se poursuivraient ensuite avec M. Feissel. J'avais demandé à M. Feissel de les rencontrer immédiatement afin d'arrêter les questions clefs qui constitueraient l'ordre du jour des discussions.

13. Le 15 février 1994, les deux dirigeants ont accepté un texte énonçant les arrangements relatifs à la mise au point des modalités de l'application de l'ensemble de mesures de confiance (le texte intégral de ces arrangements est reproduit à l'annexe II ci-après). Les deux dirigeants s'engageaient à tenir des discussions intensives avec mes représentants à Nicosie, afin de s'entendre sur sept questions clefs relatives à l'ensemble de mesures concernant Varosha et l'aéroport international de Nicosie, ainsi que sur des arrangements concernant l'application des 12 autres mesures de confiance énoncées à l'annexe I de mon rapport du 1er juillet 1993 (S/26026).

14. Les deux dirigeants convenaient aussi qu'après avoir entendu les vues des deux parties sur ces questions, mes représentants établiraient sur chacune des questions une note qui servirait de base aux discussions avec les deux dirigeants. Ils convenaient également que d'autres questions relatives à l'application de l'ensemble de mesures concernant Varosha et l'aéroport international de Nicosie seraient mises au point par l'ONU, dans l'exercice de son rôle d'administrateur prévu dans l'ensemble de mesures, avec les conseils et

/...

l'assistance des deux parties. Enfin, les deux dirigeants convenaient qu'ils respecteraient scrupuleusement les considérations énoncées au paragraphe 10 ci-dessus.

15. Le 17 février 1994, les pourparlers indirects ont été lancés par M. Clark, qui était retourné à Chypre à cette fin. Il a eu avec chacun des dirigeants deux longues réunions, au cours desquelles les sept questions constituant l'ordre du jour des pourparlers ont été examinées une à une et les aspects sur lesquels un accord devait être réalisé ont été identifiés. Après le départ de M. Clark, le 20 février, deux autres réunions ont été tenues par M. Feissel, avec chacun des dirigeants, au cours desquelles les sept questions ont été examinées plus avant. Les réunions intensives avec les deux dirigeants se sont poursuivies au cours de la première semaine du mois de mars.

16. A la fin des réunions du vendredi 25 février, mes représentants ont conclu que les discussions avec chacune des parties avaient permis de préciser la position respective de chacune, si bien qu'il devait être possible à mes représentants, conformément à ce qui avait été convenu le 15 février, d'avancer des idées sur chacune des questions clefs en vue d'aider les deux dirigeants à parvenir rapidement à un accord formel sur l'ensemble de mesures. L'examen de ces idées commencera avec les deux dirigeants au cours des jours à venir.

III. ORDRE DU JOUR DES POURPARLERS INDIRECTS

17. Conformément aux arrangements convenus le 15 février, les deux dirigeants doivent s'entendre sur l'application de sept questions clefs et laisser à l'ONU, avec les conseils et l'assistance des deux parties, le soin de mettre au point d'autres questions de détail relatives à l'ensemble de mesures.

18. En ce qui concerne la première des questions clefs – celle de l'administration par l'ONU du secteur fermé de Varosha et de l'aéroport international de Nicosie – mes représentants ont vivement suggéré que les discussions avec les deux dirigeants portent sur les aspects fondamentaux de la question et n'entrent pas dans les détails.

19. S'agissant de cette question, il est essentiel de tenir compte du fait que l'ensemble de mesures accepté en principe par les deux dirigeants stipule que c'est l'ONU (dans le cas de l'aéroport de Nicosie, en coopération avec l'OACI), et non pas l'une des parties ou les deux, qui administrera les deux secteurs.

20. Un administrateur devra être désigné pour chacun des secteurs et, de toute évidence, il (ou elle) devra être acceptable aux deux parties. Il faudra aussi convenir avec précision de la manière dont les pouvoirs et les fonctions de l'Administrateur lui seront conférés. À cet égard, il est clair qu'il ne serait pas possible de parvenir à un accord sur la base d'une simple délégation à l'Administrateur des pouvoirs ou fonctions détenus par des structures existantes à Chypre. Peut-être faudrait-il, pour résoudre cette question, que les deux dirigeants, en leur qualité de représentants de leur communauté respective, parviennent à un accord qui serait approuvé par le Conseil de sécurité.

21. En ce qui concerne le secteur fermé de Varosha, il est déjà prévu dans l'ensemble de mesures que l'Administrateur pourrait, dans l'exercice de ses

fonctions, solliciter l'avis et l'assistance des deux communautés. Il faudra arrêter dans leurs grandes lignes à l'avance les mécanismes nécessaires à cette fin. Les chambres de commerce et d'industrie aideraient l'Administrateur à organiser et à exécuter des plans d'échanges commerciaux intercommunautaires dans l'intérêt des deux communautés. D'autres organisations des deux communautés, choisies par l'Administrateur, l'aideraient à mettre au point et à appliquer d'autres formes de contacts intercommunautaires.

22. Il est stipulé dans l'ensemble de mesures que les lois applicables dans le secteur fermé de Varosha seront celles qui étaient en vigueur à Chypre le 1er décembre 1963. À cet égard, il faudra convenir d'un mécanisme permettant à l'Administrateur de compléter ces textes lorsqu'ils se révèlent insuffisants ou dépassés.

23. Il est prévu par ailleurs dans l'ensemble de mesures que les affaires concernant des membres des deux communautés seraient entendues conjointement par un magistrat chypriote grec et un magistrat chypriote turc, désignés par leurs communautés respectives. Cela étant, il faudra convenir de mécanismes permettant à l'Administrateur des Nations Unies de nommer des personnalités judiciaires et mettre au point des arrangements convenus régissant les fonctions de celles-ci.

24. Mes représentants ont également rappelé que l'ONU, en sa qualité d'administrateur, serait responsable de la sécurité du secteur fermé de Varosha ainsi que de celle de l'aéroport de Nicosie et qu'elle présenterait aux deux parties les arrangements particuliers qu'elle se proposerait de mettre en place à cette fin. Par ailleurs, des arrangements devraient aussi être mis au point pour permettre le libre déplacement des personnes, sans danger, entre la partie sud de l'île et le secteur fermé de Varosha – faute de quoi l'application de l'ensemble de mesures ne serait pas possible.

25. Il est difficile d'envisager d'entamer la remise en état de l'aéroport de Nicosie ou la reconstruction du secteur fermé de Varosha si ces zones ne sont pas déjà placées sous l'administration de l'ONU. Par conséquent, dans les deux secteurs, l'administration de l'ONU devra commencer peu après que les parties se seront entendues sur l'application de l'ensemble des mesures et il ne serait pas réaliste d'attendre pour ce faire que, par exemple, la remise en état et la reconstruction soient terminées.

26. On se souviendra que les dépenses liées à l'administration et à la sécurité du secteur fermé de Varosha, ainsi qu'à la remise en état de l'aéroport, à son administration, à son fonctionnement et à sa sécurité, seront financées localement selon des modalités convenues. Les sources locales de financement peuvent comprendre des impôts, des droits de douane perçus sur les importations aux points d'entrée dans le secteur fermé et à l'aéroport de Nicosie, ainsi que des redevances à l'aéroport. On espère qu'une assistance internationale sera fournie.

27. Quant à la deuxième question principale, qui a trait au calendrier de l'application de l'ensemble des mesures, les deux dirigeants devront arrêter essentiellement les éléments ci-après : la date à laquelle le secteur fermé de Varosha et l'aéroport international de Nicosie seront placés sous

l'administration de l'ONU, après quoi commenceront respectivement la reconstruction et la remise en état de ces deux secteurs; la date à laquelle l'aéroport recommencera à fonctionner; et la date à laquelle commencera la phase II de la réouverture du secteur fermé de Varosha. Les deux dirigeants envisagent une certaine synchronisation en ce qui concerne les différents avantages que chacune des parties devrait retirer de ces mesures. Or, l'ensemble de mesures offre une gamme d'avantages si étendue pour chacune des parties qu'il ne devrait pas être difficile aux deux dirigeants de convenir, pour son application, d'un calendrier qui, à chaque étape, offrirait des avantages réels et tangibles aux deux parties.

28. Pour ce qui est de la troisième grande question, les deux dirigeants devront s'entendre sur les dispositions à prendre pour faire du secteur fermé de Varosha une zone spéciale de contacts et d'échanges commerciaux intercommunautaires. Cet objectif a toujours été l'un des éléments clefs de l'ensemble de mesures. Il embrasse en particulier les possibilités économiques dans le secteur fermé qui seraient ouvertes aux Chypriotes turcs. En gardant à l'esprit les résolutions du Conseil de sécurité portant sur ce secteur, on peut dire que la façon dont il sera donné effet à cet aspect de l'ensemble de mesures au stade de la mise en oeuvre est importante non seulement pour le succès de l'ensemble de mesures lui-même mais également si l'on veut parvenir à réunir à nouveau Chypriotes grecs et turcs au sein d'une fédération bicommunautaire et bizonale. Comme mentionné au paragraphe 21 ci-dessus, les chambres de commerce et d'industrie des deux communautés aideront l'Organisation des Nations Unies à développer et à assurer les échanges commerciaux intercommunautaires au profit des deux communautés, et d'autres organisations des deux communautés choisies par l'Organisation des Nations Unies l'aideront à développer et à assurer les contacts intercommunautaires.

29. L'ensemble de mesures prévoit que les compagnies aériennes étrangères titulaires de droits de trafic à Chypre et les compagnies aériennes immatriculées en Turquie se verront octroyer des droits de trafic à l'aéroport international de Nicosie. Les modalités de mise en oeuvre de cette mesure représentent la quatrième grande question à l'ordre du jour des pourparlers indirects en cours. Les deux dirigeants devront s'entendre de façon qu'il n'y ait aucun doute sur les compagnies aériennes qui auront le droit à l'avenir d'atterrir à l'aéroport international de Nicosie, compte tenu de la pratique internationale existante et des circonstances particulières que vise l'ensemble de mesures.

30. La cinquième grande question est la sécurité de l'aéroport international de Nicosie, qui est essentiellement une question technique. Elle concerne la sécurité des vols, tant au départ qu'à destination de l'aéroport international, et de l'utilisation de l'aéroport et la nécessité, dans ce contexte, de prendre des dispositions qui préserveront la sécurité des vols à destination et en provenance d'autres aéroports de l'île, compte tenu de la pratique internationale établie.

31. L'ensemble de mesures prévoit que l'aéroport international de Nicosie serait ouvert aux passagers civils et au trafic de marchandises et que l'accès entre l'aéroport et les deux parties serait libre. Les modalités de mise en oeuvre de cette mesure représentent la sixième grande question à l'ordre du jour

des pourparlers indirects. À cet égard, et compte tenu de la considération exposée à l'alinéa a) du paragraphe 10 ci-dessus, il faudra que soient convenus des arrangements pour permettre aux Chypriotes turcs de se rendre librement sur le continent directement au départ de Nicosie. C'est là un avantage clef qu'offrirait l'ensemble de mesures à la communauté chypriote turque, et l'on peut difficilement envisager un accord pour sa mise en oeuvre en l'absence d'arrangements convenus à cet égard.

32. Quant à la septième grande question, les deux dirigeants ont de nouveau confirmé qu'ils souscrivaient en principe aux 12 autres mesures de confiance exposées à l'annexe I de mon rapport du 1er juillet 1993 (S/26026). Il devrait être possible d'appliquer ces mesures de confiance dès qu'un accord formel aura été réalisé sur l'ensemble de mesures. En fait, plusieurs de ces mesures de confiance pourraient contribuer à assurer des avantages considérables aux deux parties durant la période suivant immédiatement l'approbation de l'ensemble de mesures par les deux dirigeants. Ces avantages viendraient s'ajouter à ceux qui seraient obtenus immédiatement après l'approbation formelle de l'ensemble de mesures concernant le secteur de Varosha et l'aéroport international de Nicosie, comme le début du transit des touristes étrangers par le secteur fermé de Varosha pour se rendre de la partie méridionale de l'île dans la partie septentrionale.

IV. OBSERVATIONS

33. Il est positif que les dirigeants des deux communautés aient accepté en principe l'ensemble de mesures de confiance et qu'ils aient engagé des pourparlers intensifs à Nicosie avec mes représentants sur la base d'arrangements convenus pour mettre au point les modalités d'application de l'ensemble de mesures.

34. J'ai reçu ces derniers jours un rapport de mes représentants concernant les quatre premières réunions avec chacun des dirigeants. Les réunions qui ont eu lieu à ce jour ont permis de clarifier la position des deux parties de telle sorte que mes représentants peuvent désormais avancer, à propos de chacune des grandes questions inscrites à l'ordre du jour convenu, des idées qui devraient permettre aux deux dirigeants de s'entendre sur la mise en oeuvre de l'ensemble de mesures. Les considérations exposées dans la section précédente du présent rapport devraient aider les deux dirigeants à atteindre rapidement cet objectif.

35. Je dois souligner ici que pour que l'ensemble de mesures instaure effectivement la confiance entre les deux communautés, les pourparlers indirects en cours ne peuvent pas trop se prolonger. Il faut qu'ils aboutissent sans retard à un résultat positif. Je sais qu'en affirmant que la communauté internationale compte sur tous les intéressés pour parvenir à cette fin, je parle aussi au nom des membres du Conseil de sécurité.

36. Je demeure convaincu qu'outre les avantages économiques importants qu'en tireront les deux parties, la mise en oeuvre de cet ensemble de mesures modifiera l'atmosphère sur l'île. En suscitant des contacts entre les deux communautés, les mesures de confiance donneront à chacune d'elles l'occasion de manifester sa bonne volonté envers l'autre et de jeter les bases du type de relations qui doit exister dans une fédération. Un accord représenterait

l'événement le plus important survenu sur l'île ces deux dernières décennies et ouvrirait de nouvelles perspectives plus positives pour l'avenir. En revanche, les conséquences d'un échec ne manqueraient pas d'être très graves.

37. Avec la bonne volonté nécessaire, les deux dirigeants devraient être en mesure de mener les pourparlers indirects à une conclusion positive en quelques semaines. Le Conseil de sécurité jugera donc sans doute bon de mener vers la fin du mois de mars l'examen détaillé qu'il a décidé d'entreprendre dans sa résolution 889 (1993). Je me propose donc de lui faire de nouveau rapport dans le courant du mois de mars.

38. Enfin, je voudrais exprimer ici ma reconnaissance à l'OACI pour l'appui qu'elle continue de nous apporter en mettant à disposition de précieuses compétences pour la mise en oeuvre des propositions de réouverture de l'aéroport international de Nicosie.

ANNEXE I

Lettre datée du 17 décembre 1993, adressée par le Secrétaire général aux dirigeants des deux communautés à Chypre, aux Premiers Ministres de la Grèce et de la Turquie et au Président du Conseil de sécurité

J'ai le plaisir de vous faire tenir ci-joint le texte intégral des rapports de l'équipe d'experts que j'ai dépêchée à Chypre pour évaluer les avantages économiques qui seraient tirés de l'ensemble de mesures de confiance concernant le secteur de Varosha et l'aéroport international de Nicosie ainsi que de l'équipe d'experts chargée de répertorier les besoins techniques pour la réouverture de l'aéroport.

L'équipe d'experts chargée d'évaluer les avantages économiques conclut que "les deux communautés tireraient des avantages considérables de la mise en oeuvre de l'ensemble de mesures". Elle ajoute que, "la partie chypriote turque en tirerait des avantages relativement plus importants en raison de l'ampleur relative de son économie et parce qu'ils contribueraient à réduire les sérieux obstacles auxquels celle-ci est actuellement confrontée".

L'équipe d'experts chargée de la question de la remise en état de l'aéroport international de Nicosie confirme dans son rapport qu'il serait possible de rouvrir l'aéroport conformément aux normes techniques et opérationnelles de l'OACI pour un coût relativement modeste (environ 36 millions de dollars des États-Unis) et que la remise en état pourrait être achevée dans un délai de 18 mois à compter de l'obtention du feu vert.

Dans mon rapport du 22 novembre 1993 au Conseil de sécurité (S/26777), j'avais déclaré qu'à la suite des élections du 12 décembre 1993 dans la communauté chypriote turque, je reprendrais de façon intensive les contacts avec tous les intéressés en vue de parvenir rapidement à un accord sur l'ensemble de mesures concernant le secteur de Varosha et l'aéroport international de Nicosie. J'avais ajouté qu'il y avait lieu d'espérer que l'appui déclaré du Gouvernement turc à l'ensemble de mesures et les assurances de progrès rapide après les élections données par ce gouvernement aboutiraient à des résultats positifs. Les rapports des équipes d'experts qui confirment sans équivoque que l'ensemble de mesures apporterait des avantages considérables aux deux communautés et que sa mise en oeuvre est réalisable me confortent dans mon espoir de voir un accord intervenir prochainement. Dans sa résolution 889 (1993), le Conseil a réaffirmé qu'il espérait que des progrès rapides permettraient d'aboutir à un accord.

Il devrait donc être possible aux dirigeants des deux communautés d'accepter maintenant en principe l'ensemble de mesures de confiance exposées aux paragraphes 37, 38, 42 et 43 de mon rapport du 1er juillet 1993 (S/26026) à la condition qu'il soit intégralement mis en oeuvre. Les questions ayant trait aux modalités de mise en oeuvre effective de l'ensemble de mesures pourraient être examinées lors de réunions à Nicosie des deux dirigeants avec mon Représentant spécial et son adjoint. Dans la résolution 889 (1993), le Conseil m'a également prié de lui présenter au plus tard à la fin du mois de février 1994 un rapport sur le résultat de mes efforts, rapport sur la base duquel il procéderait à un examen détaillé de la situation à Chypre.

/...

J'ai prié mon Représentant spécial de se rendre à Ankara, à Athènes et à Nicosie à la mi-janvier pour obtenir d'urgence pour cette initiative l'appui de tous les intéressés, conformément aux attentes de la communauté internationale.

ANNEXE II

Arrangements, en date du 15 février 1994, pour la mise au point des modalités de mise en oeuvre de l'ensemble de mesures de confiance

1. Afin d'assurer la mise en oeuvre prompte et effective de l'ensemble de mesures de confiance concernant le secteur de Varosha et l'aéroport international de Nicosie exposé aux paragraphes 37, 38, 42 et 43 du rapport du Secrétaire général en date du 1er juillet 1993 (S/26026) ainsi que des autres mesures de confiance exposées à l'annexe I de ce rapport, et conformément à la lettre du Secrétaire général datée du 3 février 1994, les dirigeants des deux communautés de Chypre sont convenus d'avoir des pourparlers intensifs avec les représentants du Secrétaire général à partir du 17 février 1994 afin de s'entendre sur les questions clefs ci-après :

a) L'administration par l'Organisation des Nations Unies de l'aéroport international de Nicosie et du secteur fermé de Varosha, y compris la liberté et la sécurité des déplacements à partir du secteur fermé et jusqu'à ce secteur;

b) L'établissement d'un calendrier pour le passage du secteur fermé de Varosha sous l'administration de l'Organisation des Nations Unies et pour sa réouverture, y compris la reprise de possession de leurs biens par les propriétaires, et l'établissement d'un calendrier pour la réouverture de l'aéroport international de Nicosie sous administration de l'Organisation des Nations Unies;

c) Les arrangements pour faire du secteur fermé de Varosha une zone spéciale de contacts et d'échanges commerciaux intercommunautaires;

d) Les droits de trafic des compagnies aériennes à l'aéroport international de Nicosie;

e) La sécurité de l'aéroport international de Nicosie;

f) La liberté de transit des personnes et des marchandises par l'aéroport international de Nicosie;

g) Les arrangements pour la mise en oeuvre des mesures de confiance exposées à l'annexe I du rapport du Secrétaire général en date du 1er juillet 1993 (S/26026).

2. Après avoir entendu les vues des deux parties sur les questions énumérées ci-dessus, les représentants du Secrétaire général établiront sur chaque question une note qui servira de base pour les pourparlers avec les deux dirigeants. Les autres questions ayant trait à la mise en oeuvre de l'ensemble de mesures concernant le secteur de Varosha et l'aéroport international de Nicosie seront résolues par l'Organisation des Nations Unies, dans l'exercice de sa fonction d'administrateur prévu par l'ensemble de mesures, sur avis et avec l'assistance des deux parties.

3. Les deux dirigeants sont convenus qu'ils respecteront fidèlement les considérations ci-après :

/...

a) Étant donné l'objectif des mesures de confiance, aucune des parties ne devra chercher à obtenir un avantage politique ni demander à l'autre de faire des concessions politiques;

b) Le contenu de l'ensemble de mesures concernant le secteur fermé de Varosha et l'aéroport international de Nicosie énoncées aux paragraphes 37, 38, 42 et 43 du document S/26026 devra être scrupuleusement respecté;

c) Lorsque les deux parties auront formellement accepté l'ensemble de mesures, il sera pleinement et rapidement appliqué et aucun obstacle ne sera opposé à cette application par l'une ou l'autre des parties;

d) L'objectif de l'ensemble de mesures de confiance est de faciliter des progrès rapides en vue d'un règlement global du problème de Chypre, et l'ensemble de mesures ne saurait se substituer à cet objectif.
