



Déclassifié\*

AS/Jur (2020) 04 Rév

3 février 2020

fjdoc04 2020 Rév

## Commission des questions juridiques et des droits de l'homme

# Faire rendre des comptes pour la destruction du vol MH 17

### Note introductive

Rapporteur : Titus CORLĂȚEAN, Roumanie, Groupe des socialistes, démocrates et verts

#### 1. Introduction

##### 1.1. *La destruction du vol MH 17 et ses premières conséquences*

1. Le 17 juillet 2014, le vol MH 17 de la Malaysia Airlines a été abattu au-dessus de l'est de l'Ukraine. L'avion faisait route vers Kuala Lumpur depuis Amsterdam. 283 passagers et 15 membres d'équipage se trouvaient à bord de l'appareil. Parmi les passagers, 196 étaient des ressortissants néerlandais. Les 298 personnes ont péri dans l'accident.

2. Le 21 juillet 2014, le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté, à l'unanimité, la Résolution 2166 (2014) exigeant que les responsables soient traduits en justice et que tous les États coopèrent en vue d'établir les responsabilités.

3. Après chaque catastrophe aérienne, il importe de distinguer deux volets d'enquête parallèles : l'enquête de sécurité aérienne menée en vertu de la Convention de Chicago (Annexe 13) vise à déterminer les causes de la catastrophe et à tirer les leçons des manquements constatés en matière de sécurité, afin d'améliorer la sécurité aérienne à l'avenir, sans attribuer de faute ni de responsabilité. En parallèle, les organes répressifs compétents tentent d'établir la responsabilité pénale des auteurs d'une infraction (par négligence ou intentionnelle). La compétence internationale en matière d'enquête et de poursuites pénales peut découler du lieu où l'accident s'est produit ou du lieu où il a été causé (*locus delicti*), du lieu d'origine du vol et de la nationalité des auteurs ou des victimes de l'infraction.

4. En ce qui concerne la destruction du vol MH 17, l'enquête de sécurité aérienne menée dans le cadre de la Convention de Chicago a été confiée au bureau néerlandais OVV<sup>1</sup>, sur proposition du Bureau d'enquête ukrainien sur les catastrophes aériennes (NBAAI), en raison du grand nombre de victimes néerlandaises et du fait que le vol provenait d'Amsterdam<sup>2</sup>. L'OVV a présenté son rapport final le 13 octobre 2015. Il a conclu que le vol MH 17 avait été abattu par un missile BUK.

5. L'enquête pénale menée en parallèle par l'équipe commune d'enquête (ECE), sous la direction du ministère public néerlandais et de la police nationale néerlandaise, en coopération avec leurs collègues d'Australie, de Belgique, de Malaisie et d'Ukraine, a pour but de demander des comptes aux personnes susceptibles d'être tenues pénalement responsables de la catastrophe. L'enquête de l'ECE est toujours en cours. Le ministère public néerlandais a annoncé récemment qu'il allait poursuivre quatre suspects : Igor Girkin, Sergey Dubinsky, Oleg Pulatov et Leonid Kharchenko. Des enquêtes pénales distinctes sont

\* Document déclassifié par la Commission le 28 janvier 2020.

<sup>1</sup> Onderzoeksraad Voor Veiligheid, Conseil néerlandais de recherche pour la sécurité.

<sup>2</sup> Voir la déclaration de l'OVV sur : <http://onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/2049/investigation-crash-mh17-17-july-2014/onderzoek/1559/questions-and-answers-concerning-the-investigation-into-flight-mh17#fasen>

également en cours en Ukraine et en Fédération de Russie. Les constitutions des deux pays n'autorisent pas l'extradition de leurs ressortissants. Trois des quatre suspects désignés par le ministère public néerlandais (voir ci-dessous) ont la nationalité russe et le dernier est ukrainien. Comme ils ne peuvent pas être extradés vers les Pays-Bas, ils doivent être poursuivis dans leur pays d'origine, conformément au principe « *dedere aut iudicare* » (extrader ou poursuivre) consacré par le droit international.

### 1.2. *Interprétation du mandat et objectifs du rapport*

6. Pour reprendre les termes des auteurs de la proposition de résolution qui sous-tend le présent rapport<sup>3</sup>, il est « impératif que justice soit faite et que tous les États membres coopèrent pleinement avec les efforts consentis en ce sens par les États qui en ont la compétence. En vertu de l'article 2 de la Convention européenne des droits de l'homme, tous les États parties ont l'obligation de mener des enquêtes effectives pour identifier les responsables des pertes en vies humaines survenues sur leur territoire et de punir les responsables. Les personnes soupçonnées de crimes graves devraient être soit extradées à la demande de l'État chargé de l'enquête et des poursuites, soit poursuivies dans leur pays d'origine si ce dernier n'extrade pas ses ressortissants. »

7. En accord avec la proposition de résolution, je considère qu'il est de mon devoir de « mener une enquête sur la mesure dans laquelle les pays ont réalisé les enquêtes nécessaires en vertu de la Convention européenne des droits de l'homme et coopéré entre eux comme le demandait le Conseil de sécurité des Nations Unies, et d'émettre les recommandations appropriées ».

8. Je ne chercherai pas à remettre en question ni à anticiper les résultats de l'enquête sur la sécurité aérienne ou les conclusions de l'ECE. L'Assemblée n'a ni le mandat, ni l'expertise, ni les ressources pour agir de la sorte. En revanche, elle est chargée d'enquêter et d'évaluer si tous les États parties à la Convention européenne des droits de l'homme ont satisfait à leurs obligations découlant de l'article 2 de rechercher et sanctionner dûment toute perte de vie humaine. Cette évaluation, que j'ai l'intention de soumettre à l'Assemblée dans mon rapport final, sera politique et non judiciaire, car l'Assemblée n'est pas un tribunal. Pour autant, je m'appuierai uniquement sur des faits objectifs que j'interpréterai en toute impartialité.

9. Dans cette note introductive, je présenterai brièvement les enquêtes menées à ce jour au niveau national et international, en mettant l'accent sur les progrès réalisés et les obstacles rencontrés par les enquêteurs.

## 2. **Les enquêtes au niveau international et national : avancées et obstacles**

10. Après la catastrophe, et suite à la diffusion dans les médias internationaux des images terribles de l'épave de l'avion et des restes humains éparpillés sur un vaste périmètre dans la zone de conflit à l'est de l'Ukraine, il est rapidement apparu que le crash n'était pas dû à un dysfonctionnement de l'avion ni à une erreur de pilotage, mais à l'impact d'une ou de plusieurs armes de guerre. Les enquêtes ont été entravées par le fait que le lieu de l'accident se trouvait dans une zone placée sous le contrôle effectif de milices séparatistes soutenues par la Russie. Des cas de pillage des effets personnels des victimes de l'accident ont même été signalés. Il a fallu attendre plusieurs jours après le crash pour que des enquêteurs d'Ukraine, de Malaisie et d'Australie et des journalistes, accompagnés d'observateurs de l'OSCE, puissent accéder au lieu de l'accident.

11. Comme après toute catastrophe aérienne, deux types d'enquêtes devaient être menées de toute urgence et indépendamment l'une de l'autre, à savoir une enquête de sécurité aérienne pour identifier les causes de l'accident et des enquêtes judiciaires pour établir les responsabilités pénales éventuelles (voir ci-dessus).

### 2.1. *L'enquête de sécurité aérienne en vertu de la Convention de Chicago*

12. L'objectif des enquêtes techniques réalisées en vertu des prescriptions internationales établies par l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) n'est pas de répartir les responsabilités, mais de tirer les leçons qui s'imposent de chaque catastrophe aérienne, afin d'améliorer la sécurité de la navigation aérienne à l'avenir<sup>4</sup>.

---

<sup>3</sup> Doc. 14929 daté du 27 juin 2019. Lors de sa réunion du 28 juin 2019, le Bureau a décidé de saisir la commission des questions juridiques et des droits de l'homme pour rapport. Lors de sa réunion suivante, le 1<sup>er</sup> octobre 2019 à Strasbourg, la commission a nommé M. Titus Corlătean (Roumanie/SOC) rapporteur. Au cours de sa réunion du 10 décembre 2019 à Paris, la commission l'a écouté expliquer comment il concevait son mandat, comme nous le verrons plus loin.

<sup>4</sup> Voir [https://www.icao.int/Newsroom/Pages/FR/ICAO-Welcomes-MH17-Accident-Investigation-Final-Report\\_FR.aspx](https://www.icao.int/Newsroom/Pages/FR/ICAO-Welcomes-MH17-Accident-Investigation-Final-Report_FR.aspx)

13. Sur proposition du Bureau d'enquête ukrainien sur les catastrophes aériennes (NBAAI), l'enquête de sécurité aérienne menée en vertu de la Convention de Chicago a été confiée au bureau néerlandais OVV<sup>5</sup>, en raison du grand nombre de Néerlandais parmi les passagers et du fait que le vol provenait d'Amsterdam<sup>6</sup>. L'OVV a présenté son rapport final le 13 octobre 2015.

14. Il a conclu que le vol MH 17 avait été abattu par un missile BUK, plus précisément par un missile sol-air de type 9M38M1 équipé d'une ogive de modèle 9N314M et monté sur un système mobile de défense anti-aérienne BUK de fabrication russe. L'ogive a été formellement identifiée par les fragments caractéristiques (en forme de nœud papillon et de carré) retrouvés dans l'épave et dans les corps des membres d'équipage. Le fuselage a subi l'impact de plus de 800 objets de grande puissance provenant d'un point situé à l'extérieur de l'avion et dont la forme exclut les tirs de canon air-air. Le rapport de l'OVV a également examiné et écarté consciencieusement toute autre cause possible de l'accident (foudre, collision avec une météorite ou d'autres débris spatiaux, explosion à bord, panne moteur de grande ampleur, défaut de navigabilité de l'avion et de l'équipage).

15. Les enquêteurs ont identifié des pics sonores caractéristiques dans les 20 dernières millisecondes de l'enregistrement du CVR (enregistreur de conversations du poste de pilotage) et ont localisé leur provenance à l'extérieur de l'avion, au-dessus du côté gauche du cockpit. Le rapport de l'OVV établit également que ni le CVR ni le FDR (enregistreur de données de vol) n'ont enregistré d'alerte ou d'avertissement indiquant un dysfonctionnement technique. L'OVV constate que les enregistreurs de vol n'ont pas pu être récupérés par l'équipe d'enquête constituée en vertu de l'Annexe 13. Ils ont été prélevés par deux fonctionnaires dont l'identité demeure inconnue et n'ont été remis à un responsable malaisien que le 21 juillet 2014, à Donetsk, ville sous contrôle séparatiste.

16. Les données radar transmises à l'OVV par les autorités ukrainiennes et russes montrent qu'aucun autre avion ne volait à proximité du vol MH 17 à l'exception de trois avions de ligne commerciaux, dont le plus proche se trouvait à une distance de 30 km environ. L'OVV observe que les autorités russes ont fourni uniquement les enregistrements vidéo des écrans radar, mais pas les données radar brutes qui, selon la Russie, n'ont pas été conservées puisqu'elles ne concernaient pas l'espace aérien russe. L'OVV rappelle qu'il s'agit là d'une violation des normes de l'OACI.

17. L'OVV indique ne pas avoir eu accès à la zone de l'accident avant le 4 novembre 2014 et avoir dû attendre les missions du 16 novembre 2014 et du 20 mars 2015 pour récupérer les débris de l'avion. Il reconnaît toutefois avoir eu accès aux informations recueillies par d'autres enquêteurs autorisés plus tôt à se rendre sur le lieu de l'accident (voir ci-dessus). Cela dit, l'OVV constate aussi que certains débris, dont on sait qu'ils étaient dans la zone de l'épave peu après l'accident, n'ont pas été retrouvés lors des missions de récupération. Les conditions de transfert des restes humains à des fins d'identification ne sont pas décrites dans le rapport (voir pages 83-86 et 164-165). La lecture de la description des effets probables qu'ont eus l'impact et la dislocation subséquente de l'avion en trois grandes parties (cockpit, cabine, queue) sur les passagers fait froid dans le dos (page 165).

18. Une part importante du rapport de l'OVV est consacrée à la description et à l'analyse du niveau de risque inhérent au survol d'une zone de conflit comme l'est de l'Ukraine (mais aussi l'Afghanistan, la Syrie, l'Irak ou le Soudan du Sud), que les avions de ligne survolent régulièrement à des altitudes considérées comme sûres, car hors de portée effective des armes utilisées dans ces conflits, à l'instar des « MANPADS » (missiles sol-air portables). Il constate que dans les mois et les jours précédant la destruction du vol MH 17, le conflit du Donbass s'était étendu à l'espace aérien. Un certain nombre d'hélicoptères, d'avions de transport et même d'avions de chasse ukrainiens avaient été abattus par les séparatistes soutenus par la Russie, qui disposaient manifestement de « MANPADS ». La plupart des avions militaires ukrainiens abattus avaient été touchés à basse altitude<sup>7</sup>. Dans deux cas toutefois, un avion de transport militaire (Antonov AN-26) et un avion de chasse (Sukhoi SU-25) avaient été touchés à des altitudes proches de l'altitude de croisière prescrite pour

<sup>5</sup> Onderzoeksraad Voor Veiligheid, Conseil néerlandais de recherche pour la sécurité, voir : <https://www.onderzoeksraad.nl/en/page/3546/crash-mh17-17-july-2014>

<sup>6</sup> Voir la déclaration de l'OVV sur : <http://onderzoeksraad.nl/en/onderzoek/2049/investigation-crash-mh17-17-july-2014/onderzoek/1559/questions-and-answers-concerning-the-investigation-into-flight-mh17#fasen>

<sup>7</sup> Voir le tableau page 182 dans le rapport de l'OVV ; le 17 juillet 2014, un avion de transport AN-26 a été abattu à 6 500 mètres d'altitude. D'après une déclaration ukrainienne, il avait dû être touché par une arme plus puissante qu'un MANPAD. Le 16 juillet, deux avions de chasse SU-25 ont été touchés, dont l'un très probablement par un MANPAD. L'autre, abattu près d'Amvrosivka sur la frontière russe, a été touché à 8 250 mètres d'altitude (corrigé par la suite à 6 250 mètres). Les autorités ukrainiennes ont soupçonné l'utilisation soit d'un missile sol-air Pantsir, soit d'un missile air-air X-24, dans tous les cas lancé depuis le territoire ou l'espace aérien russe (voir le rapport de l'OVV, pages 182-184).

les avions de ligne<sup>8</sup>. Ces incidents, qui étaient bien connus des observateurs occidentaux, n'ont pas amené l'Ukraine à fermer totalement son espace aérien aux vols commerciaux (les altitudes plus basses étant déjà fermées), ni incité les gouvernements à adresser des mises en garde à leurs compagnies aériennes nationales afin qu'elles évitent de survoler cette zone. L'OVV se contente d'énoncer les faits sans chercher à rejeter la faute sur l'un ou l'autre des gouvernements. Il signale toutefois que, même si le vol MH 17 était en « partage de code » avec le transporteur national néerlandais KLM et qu'il provenait des Pays-Bas, les autorités néerlandaises n'étaient ni obligées ni même légalement fondées à empêcher la Malaysian Airlines d'emprunter la route au-dessus de l'est de l'Ukraine inscrite sur le plan de vol. L'espace aérien au-dessus de la partie orientale de l'Ukraine était très fréquenté le jour du crash du vol MH 17. 160 avions de ligne ont survolé la région avant la fermeture de l'espace aérien.

## 2.2. Les enquêtes judiciaires menées par l'équipe commune d'enquête (ECE)

19. L'équipe commune d'enquête (ECE) est composée de policiers et d'experts en médecine légale d'Australie, de Belgique, de Malaisie, des Pays-Bas et d'Ukraine<sup>9</sup>. Elle est dirigée par la police nationale néerlandaise et dispose d'un bureau sur le terrain à Kiev. L'ECE, mise en place sous les auspices d'Europol, compte actuellement 50 personnes<sup>10</sup> et a accès à un éventail complet d'expertises scientifiques, aéronautiques et militaires (avec notamment des experts en radars, missiles, armes et explosifs). L'ECE a effectué des analyses médico-légales approfondies des restes humains et des débris d'avion transportés, stockés et analysés au sein de la base aérienne de Gilze-Rijen, aux Pays-Bas. L'ECE a également accès aux informations collectées par l'OVV. Elle peut exploiter des renseignements provenant de toutes les sources, mais sa mission consiste à réunir des preuves conformes aux normes élevées requises pour leur utilisation dans le cadre de procédures pénales.

20. Le 30 mars 2015, l'ECE a publié une vidéo invitant les habitants de l'est de l'Ukraine à fournir des informations concernant l'acheminement d'un système de défense anti-aérienne BUK à travers l'est de l'Ukraine le 17 juillet (jour de l'accident du MH 17) et le 18 juillet 2014. Sur cette vidéo, l'ECE récapitule l'itinéraire emprunté par le BUK de Donetsk à Snijné puis Louhansk, en passant par Zouhres et Torez, ainsi que son retour en Russie, avec des photos et des vidéos du BUK et des appels téléphoniques interceptés entre les séparatistes. La majorité de ces informations sont dans le domaine public depuis la publication d'un rapport par Bellingcat le 8 novembre 2014 (voir ci-dessous). Cette vidéo contient par ailleurs des conversations téléphoniques interceptées après la chute de l'avion MH 17, qui impliquent encore davantage la Russie et les séparatistes qu'elle soutient. Au cours de ces trois appels téléphoniques jusque-là inédits, les séparatistes parlent d'un camion Volvo avec un plateau surbaissé transportant un BUK de Snijné vers le territoire russe peu après l'abattage du vol MH 17.

21. Le 28 septembre 2016, l'ECE a annoncé que le MH 17 avait été abattu par un missile de la série 9M38, lancé à partir d'un système BUK TELAR qui avait été acheminé depuis la Russie jusque dans un terrain agricole situé près de Pervomaïskyï, dans l'est de l'Ukraine, d'où le missile avait été tiré. Après le tir, le système a été ramené en Russie – avec un missile en moins.

22. Le 24 mai 2018, l'ECE a rendu ses conclusions selon lesquelles le système BUK TELAR utilisé pour abattre l'avion MH 17 appartenait à la 53<sup>e</sup> brigade de missiles antiaériens des forces armées russes, basée à Koursk. L'ECE a également lancé un appel à témoins, notamment auprès des membres de la 53<sup>e</sup> brigade en question.

23. Le 19 juin 2019, les autorités néerlandaises ont annoncé que, sur la base de l'enquête menée par l'équipe commune d'enquête (ECE), le ministère public des Pays-Bas poursuivrait quatre hommes suspectés d'avoir abattu l'avion, à savoir Igor V. Girkin (alias Strelkov), Sergey N. Dubinsky, Oleg Y. Pulatov et Leonid V. Kharchenko. Les trois premiers sont des ressortissants russes, M. Kharchenko est ukrainien. M. Girkin est

<sup>8</sup> Un « NOTAM » (avis aux navigateurs aériens) des autorités ukrainiennes, en vigueur depuis mars 2014, déconseillait de voler en dessous du niveau de vol FL 260 (26 000 pieds, soit environ 7 900 mètres d'altitude). Un NOTAM russe publié le 16 juillet 2014 (n° UUUUV6158/14) et applicable à la région de Rostov, à la frontière orientale de l'Ukraine, comportait une contradiction interne : tout en recommandant un FL 260 (à l'instar du NOTAM ukrainien), il indiquait également s'appliquer du niveau du sol jusqu'au FL 530, c'est-à-dire à plus de 16 000 mètres d'altitude ; voir le rapport de l'OVV, page 180.

<sup>9</sup> Voir le site internet officiel d'information sur le crash du vol MH 17 <https://www.om.nl/onderwerpen/mh17-crash>, qui fournit des explications sur divers aspects des travaux de l'ECE (en particulier, les recherches criminalistiques effectuées sur les débris à Gilze-Rijen, le bureau délocalisé à Kiev, le prélèvement d'échantillons de sol dans les zones soupçonnées d'avoir accueilli le site de lancement du missile, l'enquête sur le système d'armement utilisé pour abattre le MH 17 et le recours à l'assistance juridique internationale).

<sup>10</sup> D'après l'article « *Incomparable investigation* » du MH17 Magazine 03, des centaines de personnes travaillaient initialement sur cette enquête sous la supervision de huit procureurs. Selon les besoins, certaines personnes ont rejoint l'enquête au fil du temps et d'autres l'ont quittée.

un ancien colonel du FSB. Le 17 juillet 2014, il était « ministre de la Défense » et commandant de l'armée de la République populaire autoproclamée de Donetsk (« RPD »), d'où le MH 17 a été abattu. En tant que plus haut commandant militaire, il restait en contact avec la Fédération de Russie. M. Dubinsky est un ancien officier du GRU (les services de renseignement militaire russes). En 2014, il était l'un des adjoints de M. Girkin. Il dirigeait le service de renseignement de la « RPD » et était également en contact avec la Fédération de Russie. M. Pulatov est un ancien officier des « Spetznaz-GRU », les unités spéciales des services de renseignement militaire russes. À l'époque des faits, il était l'un des adjoints de M. Dubinsky. M. Kharchenko, le seul suspect ukrainien, n'a pas de passé militaire. Il prenait ses ordres directement de M. Dubinsky et commandait une unité de combat dans la région de Donetsk<sup>11</sup>.

24. Les quatre suspects seront poursuivis pour avoir causé le crash du vol MH 17 qui a entraîné la mort de toutes les personnes à bord, ce qui est passible de sanctions en vertu de l'article 168 du Code pénal des Pays-Bas ; et pour le meurtre des 298 personnes qui se trouvaient à bord du vol MH 17, ce qui est passible de sanctions en vertu de l'article 289 du Code pénal des Pays-Bas<sup>12</sup>.

25. Le 14 novembre 2019, l'ECE a publié un autre appel à témoins suite à la diffusion sur son site internet de plusieurs appels téléphoniques interceptés. L'ECE a annoncé que l'analyse récente des informations qu'elle avait obtenues, y compris les dépositions faites par d'anciens membres de la « RPD », avait révélé que l'influence russe sur la « RPD » avait dépassé le seul soutien militaire, comme en témoignent les conversations téléphoniques enregistrées entre les dirigeants de la « RPD » et de hauts fonctionnaires russes. Dans son dernier appel à témoins, l'ECE révèle des détails sur les moyens de communication sécurisés utilisés entre les combattants de la « RPD » et les responsables russes. Les numéros de téléphone, utilisés quotidiennement, provenaient de la même série et semblent avoir été fournis par le FSB. L'ECE a lancé un appel pour recueillir des informations sur les personnes ayant utilisé ces numéros de téléphone et pour trouver des témoins susceptibles de fournir des renseignements sur ceux qui ont donné l'ordre de déployer le BUK TELAR en question.

26. Des mandats d'arrêt internationaux ont été émis et les quatre suspects ont été inscrits sur les listes nationales et internationales des personnes recherchées. Trois des suspects ont la nationalité russe, le quatrième est ukrainien. Les constitutions de ces deux pays n'autorisant pas l'extradition de leurs ressortissants, l'extradition ne sera pas demandée. Le procès devrait débiter le 9 mars 2020 devant le tribunal de La Haye<sup>13</sup>.

27. Le 2 décembre 2019, le ministère public des Pays-Bas (MPPB) a annoncé qu'il avait informé les autorités russes de sa demande d'arrestation provisoire d'un cinquième suspect (une « personne présentant un intérêt »), M. Vladimir Tsemakh. Ce dernier a été arrêté en Ukraine<sup>14</sup> pour d'autres infractions pénales. L'enquête sur son rôle dans la destruction du vol MH 17 est toujours en cours. L'ECE, qui l'a interrogé à plusieurs reprises, le considère comme un suspect. Toutefois, elle n'a pas pu empêcher son transfert vers la Fédération de Russie le 7 septembre 2019 dans le cadre d'un échange de prisonniers. Le MPPB a immédiatement demandé à la Russie d'arrêter M. Tsemakh, afin qu'il soit extradé vers les Pays-Bas<sup>15</sup>. Le MPPB a reçu une confirmation de la réception de sa demande avant même que l'avion n'atterrisse à Moscou. Pour autant, M. Tsemakh n'a pas été arrêté, et ce malgré les indications répétées du MPPB selon lesquelles il pourrait s'enfuir en « RPD ». Le 23 septembre 2019, et à maintes reprises par la suite, les autorités russes ont demandé des informations supplémentaires, que le MPPB a déclaré avoir fournies même si elles n'étaient pas pertinentes pour l'arrestation de M. Tsemakh. La demande d'arrestation de M. Tsemakh a été réitérée aux plus hauts niveaux politiques et diplomatiques, en vain. Le 19 novembre, le MPPB a reçu des autorités

<sup>11</sup> Voir le communiqué de presse du bureau du Procureur des Pays-Bas, daté du 19 juin 2019 : <https://www.om.nl/onderwerpen/mh17-crash/@106096/prosecution-four/>

<sup>12</sup> L'article 168 du Code pénal des Pays-Bas est libellé comme suit :

« Toute personne qui cause, intentionnellement et illégalement, le naufrage ou l'échouage d'un navire, d'un véhicule ou d'un avion, le détruit, le rend inutilisable ou l'endommage, est passible :

1. d'une peine d'emprisonnement ne dépassant pas quinze ans ou une amende de cinquième catégorie, si cet acte est susceptible de mettre en danger la vie d'autrui ;  
2. d'une peine d'emprisonnement à vie ou d'une durée déterminée n'excédant pas trente ans ou d'une amende de cinquième catégorie, si cet acte est susceptible de mettre en danger la vie d'autrui et si l'infraction entraîne la mort d'une personne. »

L'article 289 du Code pénal des Pays-Bas dispose :

« Toute personne qui, intentionnellement et avec préméditation, cause la mort cause d'une autre personne est coupable de meurtre et encourt une peine d'emprisonnement à vie ou d'une durée déterminée ne dépassant pas trente ans, ou une amende de cinquième catégorie ».

<sup>13</sup> Voir <https://www.om.nl/onderwerpen/mh17-crash>

<sup>14</sup> Il aurait été arrêté sur le territoire de la « RPD » et transféré à Kiev par les forces spéciales ukrainiennes.

<sup>15</sup> M. Tsemakh étant un citoyen ukrainien, la Constitution russe n'empêche pas son extradition.

russes la notification que la demande d'arrestation de M. Tsemakh ne pouvait être exécutée parce que personne ne savait où il se trouvait. D'après les médias, M. Tsemakh avait déjà regagné son domicile dans l'est de l'Ukraine. Le MPPB en a conclu que « la Russie avait volontairement autorisé M. Tsemakh à quitter la Fédération de Russie, refusant de donner suite à la demande néerlandaise alors qu'elle était tenue de le faire en vertu de la Convention européenne d'extradition »<sup>16</sup>.

28. De manière plutôt surprenante, M. Tsemakh s'est récemment tourné vers la Cour européenne des droits de l'homme pour se plaindre des conditions de sa détention et de son interrogatoire en Ukraine<sup>17</sup>.

29. La question du manquement supposé des autorités russes à l'égard de l'ECE relève clairement de mon mandat de rapporteur, et je ne manquerai pas de vérifier ces graves allégations.

### 2.3. Les enquêtes de Bellingcat

30. Bellingcat, un collectif de chercheurs spécialisés dans la vérification des faits et le renseignement de source libre a été fondé par le journaliste britannique Elliot Higgins et a commencé à se faire un nom en enquêtant sur l'utilisation des armes chimiques en Syrie. Il se décrit comme « un collectif international indépendant de chercheurs, d'enquêteurs et de journalistes citoyens qui utilisent les enquêtes de source libre et les réseaux sociaux pour enquêter sur divers sujets – depuis les barons de la drogue mexicains et les crimes contre l'humanité jusqu'au suivi de l'emploi des armes chimiques et des conflits partout dans le monde. Avec une équipe et des collaborateurs répartis dans de plus de 20 pays à travers le monde, nous intervenons dans un domaine unique où se rejoignent la technologie de pointe, la recherche en criminalistique, le journalisme, les enquêtes, la transparence et la responsabilité »<sup>18</sup>. En ce qui concerne la destruction du vol MH 17, Bellingcat a réalisé plusieurs enquêtes.

31. Le 8 novembre 2014, Bellingcat a publié un rapport sur la provenance du BUK des séparatistes (« *Origin of the Separatists' Buk* »). À partir d'articles publiés sur les réseaux sociaux, en particulier des photographies postées en ligne, en utilisant différents outils permettant de géolocaliser ces photographies et en identifiant un lanceur de missiles BUK précis (le « 3x2 », où le x représente le chiffre du milieu, illisible) grâce à la comparaison de ses caractéristiques propres avec celles d'autres lanceurs, Bellingcat a retracé l'itinéraire emprunté par un système BUK en provenance de la base de la 53<sup>e</sup> brigade de missiles antiaériens de Koursk. Le système « 3x2 » s'est séparé du convoi plus important qui l'accompagnait pour se rapprocher d'un poste-frontière tenu par les séparatistes. Le 14 juillet 2014, il se trouvait à l'intérieur du territoire contrôlé par ces derniers et s'est déplacé de Donetsk à Snijné, en passant par Zhoures et Torez. Arrivé à Snijné, il a été déchargé du camion civil à plateau surbaissé (qui aurait été volé) environ trois heures avant la destruction du MH 17 et a poursuivi sa route par ses propres moyens jusqu'à un champ situé près du village de Pervomaïskyï, d'où le missile fatal a été tiré. Une vidéo prise tôt dans la matinée du 18 juillet 2014 montre le BUK transporté sur le même camion à plateau surbaissé traversant Louhansk, en direction de la frontière russe – avec un missile en moins<sup>19</sup>.

32. Le rapport de Bellingcat du 31 mai 2015 sur l'analyse criminalistique des images satellite publiées par le ministère russe de la Défense (« *Forensic Analysis of Satellite Images Released by the Russian Ministry of Defense* ») décortique les images satellite montrant l'unité militaire ukrainienne A-1428 au nord de Donetsk les 14 et 17 juillet 2014, présentées par le ministère russe de la Défense lors d'une conférence de presse le 21 juillet 2014. Bellingcat compare les images russes avec les images satellite achetées auprès de DigitalGlobe du même endroit le 17 juillet et avec les images disponibles sur Google Earth qui montrent le même endroit à plusieurs dates différentes de l'année 2014. Bellingcat constate que :

« Ces comparaisons montrent clairement de multiples différences entre l'imagerie de DigitalGlobe du 17 juillet et celle du ministère russe de la Défense du 14 juillet et du 17 juillet 2014. Ces différences ne peuvent s'expliquer que par une datation erronée des images du ministère russe de la Défense. Les similitudes entre les images du ministère russe de la Défense et celles du satellite Google Earth pour les mois de mai et juin démontrent de toute évidence que les images du ministère russe de la Défense avaient été prises au moins un mois avant le 17 juillet 2014. »

<sup>16</sup> Communiqué de presse du ministère public des Pays-Bas au sujet de M. Vladimir Tsemakh, 2 décembre 2019, disponible sur : <https://www.om.nl/onderwerpen/mh17-crash/@107214/press-release/>

<sup>17</sup> Voir les actualités du Conseil de l'Europe du 19 décembre 2019 : « *MH17 case: Tsemakh files lawsuit against Ukraine* ».

<sup>18</sup> Voir <https://www.bellingcat.com/about>

<sup>19</sup> Voir « *A Birdie is Flying Towards You, Identifying the Separatists Linked to the Downing of MH17* », une enquête de Bellingcat, 19 juin 2019, page 74 (disponible sur : <https://www.bellingcat.com/news/uk-and-europe/2019/06/19/identifying-the-separatists-linked-to-the-downing-of-mh17/>).

33. Dans ses conclusions, Bellingcat réfute l'idée selon laquelle le ministère russe de la Défense se serait involontairement trompé en datant les images. En réponse à de précédentes allégations de falsification des images, le ministère de la Défense a fait la déclaration suivante :

« Les images publiées par le ministère russe de la Défense le 21 juillet sont absolument exactes en ce qui concerne le lieu et l'heure »<sup>20</sup>.

34. Si le ministère russe de la Défense a délibérément fourni de fausses images satellite, cela constitue une violation manifeste du devoir de la Fédération de Russie de coopérer à l'enquête sur les causes et responsabilités de la catastrophe du MH 17.

35. Le 17 juillet 2017, Bellingcat a présenté son rapport « *MH17, The Open Source Investigation, 3 Years Later* »<sup>21</sup>. Il rassemble toutes les informations établissant l'itinéraire de transport et le site de lancement du BUK russe utilisé pour abattre le vol MH 17. Le rapport contient également des renseignements permettant d'affiner la localisation possible du site de lancement du missile, notamment grâce à la géolocalisation d'une traînée de fumée de missile photographiée. Les chercheurs présentent aussi des informations et des analyses détaillées réfutant plusieurs « scénarios alternatifs » avancés entre-temps par les autorités russes et par le fabricant du système BUK, Almaz-Antey. Parmi ces scénarios figurent l'utilisation d'un des systèmes BUK détenus par l'armée ukrainienne et la destruction du vol MH 17 par un avion de chasse ukrainien. Enfin, et surtout, les chercheurs de Bellingcat ont aussi commencé à étudier les rôles et les identités d'éventuels suspects.

36. Le dernier rapport détaillé de Bellingcat, « *A Birdie is Flying Towards You, Identifying the Separatists Linked to the Downing of MH17* » (19 juin 2019) établit l'identité de la plupart des individus entendus ou mentionnés dans les conversations interceptées publiées par le service de renseignement ukrainien (SBU) et l'ECE. Bellingcat s'est de nouveau appuyé sur des sources libres (principalement numériques), en parcourant les réseaux sociaux et les forums en ligne, en lisant des messages divulgués à la faveur de fuites, en utilisant des outils de reconnaissance faciale et en analysant des entretiens accordés par des soldats séparatistes et des conversations téléphoniques publiées. Les chercheurs ont ainsi établi la hiérarchie des forces de la « RPD » impliquées dans l'obtention et l'utilisation du système BUK ayant servi à abattre le vol MH 17. Selon Bellingcat, le « GRU-RPD » dirigé par Sergey Dubinsky (un des quatre suspects désignés par le ministère public néerlandais) était responsable de l'obtention du lanceur de missiles BUK en question et de sa protection sur le site de lancement au moment où le vol MH 17 a été abattu. Le groupe de Dubinsky a également supervisé le transport retour du BUK vers la Russie pour tenter d'effacer les preuves de son déploiement – qui « aurait été approuvé par le plus haut commandant de la RPD, Igor Strelkov »<sup>22</sup>. Strelkov est l'un des pseudonymes d'Igor Girkin, un autre des quatre suspects désignés par le ministère public. D'après Bellingcat, les deux autres suspects, Oleg Pulatov et Leonid Kharchenko, ont également joué un rôle clé dans l'obtention et la protection du BUK. Valery Stelmakh, un membre d'un autre groupe de séparatistes, a été le premier à repérer l'avion (« l'oiseau ») et l'a identifié à tort comme une cible. Il en a ensuite informé son commandant, Igor Bezler, peu de temps avant l'abattage de l'avion. Selon le rapport de Bellingcat, on ne sait toujours pas qui a transmis ce message à l'équipe responsable du BUK – qui, d'après les conversations téléphoniques interceptées, provenait de Russie.

#### 2.4. Les différentes versions des faits diffusées par les autorités russes et les médias

37. La Russie rejette l'ensemble des conclusions du bureau néerlandais OVV, des accusations portées par l'équipe d'enquête commune et des informations et analyses publiées par Bellingcat<sup>23</sup>.

38. En particulier, le ministère de la Défense russe a affirmé qu'aucun système de missiles de l'armée russe n'avait jamais franchi la frontière ukrainienne. Lors d'une conférence de presse tenue le 21 juillet 2014, le ministère de la Défense a présenté des images satellite pour démontrer qu'une batterie BUK appartenant à l'armée ukrainienne aurait pu abattre le MH 17 (voir la réfutation de Bellingcat, ci-dessus). En juin 2015, Almaz-Antey (le fabricant russe de systèmes de missiles BUK) a tenu une conférence de presse à Moscou pour présenter les résultats de sa propre enquête sur la destruction du MH 17, confirmant que l'avion avait été touché par un missile sol-air BUK 9M38M1 armé d'une ogive 9H314M. Il a reconnu que les éclats d'obus qui

<sup>20</sup> « *Comparison of Digital Globe 17 July Satellite Imagery with Russian Ministry of Defense 17 July Satellite Imagery* », une enquête Bellingcat.

<sup>21</sup> Voir sur : <https://www.bellingcat.com/news/uk-and-europe/2017/07/17/mh17-open-source-investigation-three-years-later>.

<sup>22</sup> *Ibid.*, page 87.

<sup>23</sup> Voir, par exemple, les déclarations mentionnées dans l'article de Bellingcat du 22 avril 2016, disponibles sur : (<https://www.bellingcat.com/resources/articles/2016/04/22/the-russian-ministry-of-foreign-affairs-presents-its-evidence-of-mh17-fakery/>) et <https://news.sky.com/story/putin-dismisses-mh17-findings-and-says-of-course-russia-is-not-to-blame-for-tragedy-11385434> )

criblaient l'avion correspondaient à ce type de missile et d'ogive. Il a ensuite ajouté que ce type de missile n'était plus fabriqué en Russie depuis 1999 et que les derniers modèles avaient été livrés à des clients étrangers, précisant que les forces armées russes utilisaient désormais principalement une ogive 9M317M avec le système BUK. Almaz-Antey a également indiqué que les forces armées ukrainiennes disposaient encore de près de 1 000 missiles de ce type en 2005 lorsqu'elles négociaient avec Almaz-Antey une prolongation de leur durée de vie. Toutefois, l'armée russe dispose encore, elle aussi, d'ogives 9H314M pour missiles BUK<sup>24</sup>. L'étude d'Almaz-Antey émet également une autre hypothèse concernant la zone possible du site de lancement.

39. Pour consolider la thèse selon laquelle un BUK ukrainien aurait abattu le vol MH 17, le ministère russe de la Défense a présenté de nouvelles données radar « découvertes par hasard » en septembre 2016 à l'occasion d'une « maintenance programmée », qui entendent démontrer que le missile provenait d'un territoire détenu par le gouvernement ukrainien, à savoir la région de Zaroshchenske. Néanmoins, ces données radar sont considérées comme peu concluantes par l'ECE et d'autres experts internationaux<sup>25</sup> et, sachant que la ville même de Zaroshchenske et ses environs étaient tenus par les forces séparatistes autour du 17 juillet 2014, il est peu probable que cet endroit ait pu être choisi par l'armée ukrainienne pour exposer un système de missiles vulnérable et précieux<sup>26</sup>. Quant au « motif » avancé par les sources russes pour justifier les tirs des forces ukrainiennes sur un avion de ligne – à savoir que l'Ukraine voulait abattre un avion transportant le Président Poutine (qui se rendait au même moment de Moscou à Varsovie) –, les experts ont fait remarquer qu'un missile tiré de Zaroshchenske n'aurait jamais pu atteindre un avion volant beaucoup plus au nord entre Moscou et Varsovie.

40. Une autre « version » colportée par les responsables russes est que le vol MH 17 aurait été abattu par un avion de chasse ukrainien. Toutefois, cette version a été largement écartée par les experts internationaux. Le type d'avion prétendument utilisé (un avion d'attaque au sol SU-25) n'était techniquement pas capable de déployer une attaque à si haute altitude. De plus, la description par le « témoin » allégué, Evgeny Agapov, de l'abattage de l'avion par un pilote ukrainien (le capitaine Voloshin) n'a pas résisté à un examen approfondi, tout comme les images radar et satellite et le tweet d'un contrôleur aérien espagnol à Kiev, présentés à l'appui de cette version<sup>27</sup>.

41. Dans le cadre de mon enquête, j'ai l'intention de demander aux autorités russes compétentes des éclaircissements sur les apparentes contradictions qui existent<sup>28</sup> entre les différentes « versions » et sur les documents à l'appui présentés aux enquêteurs internationaux pour étayer ces affirmations. Toute fausse déclaration intentionnelle, sans parler de manipulation de données, contreviendrait clairement à l'obligation internationale de la Russie de coopérer à l'établissement de la vérité.

## 2.5. La position de la Malaisie

42. Le 17 juillet 2019, l'agence de presse russe TASS a repris les propos du Premier ministre malaisien Mahathir Mohamad, qui affirme que les enquêteurs malaisiens ont été exclus de l'enquête, que toute cette affaire est politique et que les enquêteurs accusent la Russie depuis le début sans véritable examen des faits. M. Mahathir Mohamad a été décoré de l'Ordre de l'amitié russe par Vladimir Poutine en 2003.

43. À l'inverse, le procureur malaisien Mohamad Hanafiah bin Zakaria, qui faisait partie de l'ECE, a déclaré lors d'une conférence de presse tenue aux Pays-Bas le 19 juin 2019 que les conclusions de l'enquête « étaient fondées sur des enquêtes approfondies ainsi que sur des recherches juridiques », en ajoutant : « nous souscrivons aux conclusions de l'enquête »<sup>29</sup>.

## 3. Conclusions préliminaires et propositions d'investigation

44. Le OVV néerlandais, l'équipe d'enquête commune et Bellingcat ont publié leurs résultats successivement, étape par étape, en fournissant toujours plus de détails et d'éléments corroborant la thèse selon laquelle un missile BUK d'origine russe, lancé depuis un territoire tenu par les séparatistes dans l'est de

<sup>24</sup> Voir le rapport de Bellingcat du 17 juillet 2017, page 60.

<sup>25</sup> Voir par exemple <https://www.om.nl/@98014/mh17-investigation/>

<sup>26</sup> Pour plus de détails : [https://www.bellingcat.com/wp-content/uploads/2015/07/Zaroshchenske\\_ENG.pdf](https://www.bellingcat.com/wp-content/uploads/2015/07/Zaroshchenske_ENG.pdf)

<sup>27</sup> Voir <https://www.polygraph.info/a/Russian-military-channel-produces-new-mh17-theory/28920956.html>

<sup>28</sup> Voir Bellingcat, 5 janvier 2018, « *The Kremlin's Shifting, Self-Contradicting Narratives on MH17* ».

<sup>29</sup> Voir l'article « *Malaysian Investigator Contradicts Nation's PM on MH-17 Findings* », sur : <https://www.polygraph.info/a/malaysia-pm-mh17-russia-jit/30059031.html>



l'Ukraine, a été utilisé pour abattre le vol MH 17. À l'inverse, la Russie a répandu différentes « versions », parfois même simultanément, selon lesquelles un avion de chasse ukrainien ou un BUK ukrainien aurait abattu l'avion de ligne. Il semblerait que la plupart des données présentées à l'appui de ces versions ne soient pas crédibles. Si tel était le cas, les autorités russes auraient manqué à leur obligation de coopérer avec les enquêteurs internationaux pour établir la vérité.

45. J'ai besoin d'en apprendre davantage sur les méthodes de travail des enquêtes internationales et sur leurs besoins spécifiques en matière de coopération internationale qui n'ont pas été satisfaits, en particulier les demandes d'information, de transmission de données, etc., et notamment les demandes de l'OVV et de l'équipe commune d'enquête de transmission des données de radar primaires, à être fournies par la Russie, l'Ukraine et l'OTAN (des données en toute probabilité collectées par des avions AWACS survolant la zone de conflit et des navires de guerre participant dans un manœuvre naval tenu en Mer Noire à l'époque). De même, l'OVV et l'équipe commune d'enquête manquaient des données de satellites qui auraient dû être disponibles, étant donné que la destruction du vol MH17 a eu lieu dans une zone de conflit qui devait faire l'objet d'une surveillance étroite de plusieurs côtés.

46. À cette fin, je souhaite effectuer des missions d'étude aux Pays-Bas et en Ukraine. Aux Pays-Bas, j'ai l'intention de rencontrer des représentants de l'OVV néerlandais et de l'équipe commune d'enquête. Par la même occasion, j'aimerais rencontrer les procureurs de la Cour pénale internationale, qui aurait été saisie de cette affaire (et d'autres crimes éventuels liés au conflit du Donbass) par l'Ukraine. En Ukraine, je voudrais m'entretenir avec les enquêteurs ukrainiens qui ont travaillé sur cette affaire et, plus particulièrement, obtenir des informations de première main sur leur coopération avec les autorités exerçant un contrôle de fait sur le lieu de l'accident. J'aimerais notamment parler de la phase initiale des travaux d'identification et d'autopsie des victimes (aussi pour demander des explications éventuelles pour la « confusion » des corps du pilote et du co-pilote ainsi que la mauvaise gestion alléguée des conditions de transport des restes humains) et évoquer les raisons éventuelles pour lesquelles les objets personnels appartenant aux victimes de la catastrophe collectés sur le site ont été rendus à l'investigation seulement après un certain délai.

47. En ce qui concerne les autres pays, notamment la Russie et les États-Unis (qui pourraient disposer de données satellite et radar encore non divulguées), je demande à la commission l'autorisation de leur adresser des questions par écrit concernant tous les aspects pertinents.