



## Assemblée générale

Distr.  
GÉNÉRALE

A/52/213  
27 juin 1997  
FRANÇAIS  
ORIGINAL : ESPAGNOL

---

Cinquante-deuxième session  
Point 80 de la liste préliminaire\*

CONVENTION SUR L'INTERDICTION DE LA MISE AU POINT, DE LA  
FABRICATION ET DU STOCKAGE DES ARMES BACTÉRIOLOGIQUES  
(BIOLOGIQUES) OU À TOXINES ET SUR LEUR DESTRUCTION

Lettre datée du 26 juin 1997, adressée au Secrétaire général  
par le Représentant permanent de Cuba auprès de l'Organisation  
des Nations Unies

J'ai l'honneur de me référer au point 80 de la liste préliminaire et de vous transmettre ci-joint un rapport intitulé "Considérations techniques sur les déclarations du Département d'État des États-Unis concernant les activités de l'aéronef américain de type S2R durant son survol du territoire national cubain le 21 octobre 1996".

Ledit rapport concerne l'apparition à Cuba du parasite Thrips palmi, sujet dont traite le document A/52/128, du 29 avril 1997.

Je vous serais obligé de bien vouloir faire distribuer la présente lettre et le rapport ci-joint aux États Membres en tant que document officiel de l'Assemblée générale.

L'Ambassadeur,

Représentant permanent de Cuba

(Signé) Bruno RODRÍGUEZ PARRILLA

---

\* A/52/50.

Annexe

CONSIDÉRATIONS TECHNIQUES SUR LES DÉCLARATIONS DU DÉPARTEMENT  
D'ÉTAT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE CONCERNANT LES ACTIVITÉS DE  
L'AÉRONEF AMÉRICAIN DE TYPE S2R DURANT SON SURVOL DU TERRITOIRE  
NATIONAL CUBAIN, LE 21 OCTOBRE 1996

Le 5 mai dernier, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a distribué en tant que document officiel de l'Assemblée générale un rapport sur l'apparition à Cuba du parasite Thrips palmi. Ce rapport contient une description détaillée des faits relatifs au survol du territoire national cubain, le long du corridor Girón, par l'aéronef de modèle S2R, immatriculé N3093M au registre des aéronefs civils des États-Unis, qui est au service du Département d'État de ce pays. Selon les conclusions du rapport cité, les résultats des enquêtes qui ont été menées permettent d'établir une relation presque certaine entre l'apparition du Thrips palmi à Cuba et le lancement de substances inconnues sur le territoire national par l'aéronef nord-américain mentionné.

Le 6 mai, le Département d'État des États-Unis a fait des déclarations au sujet du rapport présenté par Cuba. S'efforçant de justifier le déversement de substances sur le territoire cubain, le Département d'État a affirmé que le pilote avait suivi des règles strictes de sécurité aérienne pour marquer sa position avec de la fumée, et que tous les avions légers de ce type utilisés par les États-Unis sont équipés d'un mécanisme fumigène. Le Département d'État a également fait valoir que durant les longs voyages, le mécanisme fumigène ne fonctionne pas parce que les compartiments normalement réservés aux pesticides sont remplis dans ce cas du combustible nécessaire au trajet.

De tels arguments sont peu sérieux et difficilement acceptables, comme le démontrent de manière péremptoire les considérations techniques exposées ci-après.

Problèmes relatifs à l'utilisation du mécanisme fumigène pour jalonner un trajet aérien :

- Les normes et règlements de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ne contiennent aucune disposition qui fasse état de l'utilisation de mécanismes fumigènes pour signaler la position des aéronefs en vol, et cette pratique n'est en outre pas attestée;
- Cet aéronef volait sous le régime du plan de vol IFR (instrument flight rules/règles de vol pour instruments), où la responsabilité de maintenir la distance nécessaire entre les aéronefs en vol est assumée par le contrôleur du trafic aérien qui les dirige, et non par les pilotes, comme voudrait le faire croire la version nord-américaine qui mentionne un mécanisme fumigène;
- Il est absurde d'admettre que le pilote se soit inquiété de se trouver à faible distance d'un aéronef de la compagnie Cubana au point de décider d'activer le mécanisme supposé sans en informer à aucun moment le contrôleur du trafic aérien, qui dirigeait son vol et était

/...

responsable de maintenir la distance nécessaire entre les aéronefs, ce qui est la procédure établie;

- Il est également singulier que le rapprochement des deux aéronefs ait prétendument fait activer le mécanisme fumigène supposé sans que le capitaine ait établi à ce sujet un rapport en arrivant à l'aéroport de destination, ce qui est également la procédure établie;
- Durant le vol, le pilote n'a pas non plus signalé qu'un problème technique quelconque se soit posé à bord.

Cuba détient l'enregistrement des conversations radio entre l'aéronef et le contrôleur du trafic aérien.

Utilisation du mécanisme fumigène :

- Dans les publications officielles consultées (Jane's All the World's Aircraft 1992-1993, Aviation Week and Space Technology du 16 mars 1992, et diverses autres), on ne lit nulle part que l'équipement standard des aéronefs S2R-T65 comprenne un mécanisme fumigène;
- Les aéronefs de transport commercial de petit, moyen et grand rayon d'action, les avions de ligne et les aéronefs utilisés pour la fumigation construits et utilisés dans le monde entier ne comportent pas de mécanisme fumigène, dont par ailleurs l'OACI n'impose pas l'installation;
- Ce n'est une pratique habituelle d'installer un mécanisme fumigène que dans les aéronefs d'acrobatie sportive employés dans les compétitions et autres activités similaires.

Sur la pratique de remplir de combustible le compartiment des herbicides :

On sait que ce type d'aéronef, de même que d'autres aéronefs similaires, peut utiliser le compartiment normalement destiné aux herbicides ou à d'autres matériels comme réservoir de combustible durant les vols de longue durée. Dans le cas du vol effectué par le N3093M le 21 octobre 1996, il existe des données qui démontrent que le compartiment des herbicides n'a pas été rempli de combustible, données résumées ci-après :

- La demande de vol présentée aux instances cubaines compétentes précise qu'il s'agit d'un vol à vide (ferry flight), ce qui selon la phraséologie aéronautique signifie que l'aéronef ne transportait aucune charge ou, ce qui revient au même, que le compartiment des herbicides était vide, puisque c'est l'unique espace où ce type d'aéronef transporte une charge;
- Les réservoirs de combustible dudit aéronef ont une capacité de 863 litres (228 gallons), ce qui lui assure une autonomie de vol de 6 heures 30 minutes environ, correspondant à une distance d'environ 1 300 kilomètres, selon la direction et l'intensité du vent. Ce

/...

jour-là, selon les prévisions météorologiques, les vents étaient favorables;

- Depuis le décollage jusqu'à la sortie de la région d'information de vol (FIR) de La Havane par le point de contrôle Atuvi, l'aéronef a volé 5 heures 15 minutes, et il lui restait environ 15 minutes de vol d'Atuvi à Grand Cayman, ce qui représente une durée totale de vol de 5 heures 30 minutes et un parcours d'environ 1 100 kilomètres (600 miles nautiques).

Les données antérieures permettent de conclure que l'aéronef pouvait voler, comme il était prévu, de Cocoa Beach à Grand Cayman avec le combustible des réservoirs principaux, sans utiliser le compartiment des herbicides comme réservoir annexe.

- Même en admettant que le compartiment des herbicides ait été utilisé comme réservoir de combustible, il serait absurde d'admettre qu'il était totalement rempli. La capacité de ce compartiment est d'environ 1 900 litres (500 gallons), soit un volume presque double de celui des réservoirs de combustible de l'aéronef.

Remplir ce compartiment d'un combustible inutile pour le vol eût augmenté le poids de l'appareil, et par conséquent la consommation de combustible.

Si, en dépit de ces raisons logiques, on avait décidé de mettre du combustible pour le vol dans le compartiment des herbicides, il est peu croyable qu'on y ait mis plus de 100 gallons. Il était techniquement possible d'aménager ce compartiment de manière à en remplir une partie de combustible et le reste d'un autre élément ou substance, ce qui donne la possibilité d'utiliser d'abord le combustible, puis d'employer l'élément ou la substance aux fins d'épandage ou de pulvérisation.

Les considérations techniques ci-dessus démontrent le peu de sérieux des déclarations faites par le Département d'État des États-Unis. Tout donne à penser que le gouvernement de ce pays ne dispose pas d'autres éléments qui justifient l'émission de substances inconnues sur le territoire cubain.

Cuba réaffirme une nouvelle fois la crainte que le survol autorisé du territoire national par cet aéronef nord-américain n'ait été utilisé à des activités allant à l'encontre et constituant une violation, entre autres, des dispositions de la Convention sur les armes biologiques et de la Convention de Chicago et de ses documents annexes, avec l'objectif de porter préjudice à l'agriculture et à la population cubaines.

-----