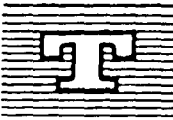


FEB 26 1977



NATIONS UNIES

CONSEIL
DE TUTELLE

Distr.
GENERALE
T/PET.10/110
17 février 1977
FRANCAIS
ORIGINAL : ANGLAIS

PETITION DE M. TOSIWO NAKAYAMA, PRESIDENT DU SENAT, ET M. BETHWEL HENRY,
PRESIDENT DE LA CHAMBRE DES REPRESENTANTS DU CONGRES DE LA MICRONESIE,
CONCERNANT LE TERRITOIRE SOUS TUTELLE DES ILES DU PACIFIQUE

(Distribuée conformément au paragraphe 1 de l'article 85
du règlement intérieur du Conseil de tutelle)

Le 12 janvier 1977

Monsieur le Président
du Conseil de tutelle
Organisation des Nations Unies
New York, N.Y.

Monsieur le Président,

L'objet de la présente communication est de demander au Conseil de prier le Gouvernement japonais d'autoriser notre transporteur micronésien à assurer immédiatement le service aérien entre tous les districts du Territoire sous tutelle des Iles du Pacifique et le Japon, via Saïpan.

Vous vous souviendrez que l'établissement de ce service a été longuement examiné par le Civil Aeronautics Board des Etats-Unis d'Amérique à partir d'avril 1972. Lors de l'examen de cette question, nos dirigeants ont sollicité l'assistance du Conseil afin de veiller à ce que la décision qui serait prise serve l'intérêt de l'ensemble de la Micronésie. Le Conseil nous a donné l'appui nécessaire dans ses rapports de 1973 et 1974. Nous avons joint des extraits de ces documents afin de vous aider lors de l'examen de cette question 1/.

Les Etats-Unis ont finalement adopté la position prise par nos dirigeants au nom de la population de tous nos districts. Le 7 mai 1976, le CAB a décidé d'autoriser la compagnie qui dessert nos six districts (Air Micronesia/Continental) à assurer ce service aérien; ce faisant, il a dûment tenu compte de nos vues ainsi que de

1/ Pour le texte des extraits, voir Documents officiels du Conseil de tutelle, quarantième session, Supplément No 2 (T/1748), par. 295 et Documents officiels du Conseil de sécurité, vingt-neuvième année, Supplément spécial No 1 (S/11415), par. 202, 205 et 207.

l'importance que présente cette liaison pour le développement de l'économie de la Micronésie dans son ensemble. La décision du CAB a été entérinée par le président Gerald Ford le 24 juin 1976 et l'autorisation a pris effet le 28 août 1976.

Le transporteur aérien a rapidement soumis des horaires au Gouvernement des Etats-Unis, proposant d'ouvrir la ligne le 7 novembre 1976. Le Gouvernement des Etats-Unis a transmis ces horaires au Gouvernement japonais conformément à l'Accord relatif au transport civil aérien entre les Etats-Unis et le Japon.

Or, le Gouvernement japonais a refusé jusqu'à ce jour d'autoriser l'ouverture de la ligne et cela bien qu'il ait expressément convenu de l'exploitation mutuelle de cette liaison en 1969. En effet, dans un mémorandum de consultation entre les deux gouvernements, en date du 2 octobre 1969, le Gouvernement japonais a expressément reconnu que les Etats-Unis avaient le droit de désigner un deuxième transporteur pour assurer le service entre le Territoire des Iles du Pacifique et le Japon, via Saïpan. La seule réserve que les autorités japonaises avaient formulée était que le service ne devait commencer que le 1er janvier 1971. Après cette date, un transporteur battant pavillon des Etats-Unis et un transporteur battant pavillon japonais seraient autorisés à assurer cette liaison. Six ans plus tard, ce service aérien n'est toujours pas assuré et notre économie stagne.

La position actuelle du Gouvernement japonais s'explique principalement par le fait qu'il souhaite un accroissement des droits relatifs à la circulation aérienne entre les Etats-Unis et le Japon avant d'autoriser l'accès au Japon à un nouveau transporteur aérien des Etats-Unis. Les Etats-Unis considèrent que la liaison Saïpan-Japon a déjà été acceptée; qu'elle est d'une importance capitale pour le développement de l'économie micronésienne et qu'elle doit être créée afin de permettre aux Etats-Unis d'assumer les responsabilités qui leur incombent aux termes de l'Accord de tutelle des Nations Unies /; de plus, les Etats-Unis n'engageront pas avec le Gouvernement japonais de négociations sur d'autres questions plus vastes relatives à l'Accord bilatéral sur la circulation aérienne, tant que ce problème capital n'aura pas reçu une solution satisfaisante. Les Etats-Unis ont fait savoir qu'ils sont disposés à entamer des négociations sur des questions plus vastes relatives aux transports aériens dès que ce problème aura été réglé d'une manière satisfaisante.

Le Gouvernement japonais a également évoqué les problèmes connexes que pourraient éventuellement poser des vols supplémentaires à Tokyo et à Osaka. A cet égard, les Japonais ont soutenu qu'il n'était guère possible d'augmenter le nombre des décollages et des atterrissages à l'aéroport Haneda de Tokyo et ils ont évoqué les problèmes écologiques qu'entraînerait l'acceptation de tout nouveau service à Osaka. Toutefois, nous croyons comprendre qu'il est possible de régler ces problèmes.

La position des dirigeants micronésiens au nom de l'ensemble de la population du Territoire est la suivante : a) l'Accord bilatéral sur la circulation aérienne, conclu entre les deux Etats, stipule déjà l'ouverture de cette ligne et b) ce service est d'une importance vitale pour le développement de l'économie du Territoire. Comme le Conseil l'a précédemment reconnu : le tourisme constitue la seule possibilité pour le développement économique immédiat de nos six districts; le Japon est la seule source importante de touristes pour la Micronésie et l'établissement d'un service aérien direct entre nos six districts et le Japon est indispensable à la mise en valeur de cette ressource potentielle que constitue le tourisme.

Les conséquences de la situation sur le développement économique de la Micronésie constituent sans doute la considération la plus importante. Comme vous le savez, on envisage de mettre fin à l'Accord de tutelle en 1981. D'autre part, les Etats-Unis ont indiqué qu'après la dénonciation de l'Accord, le volume des fonds affectés à la Micronésie serait réduit. Afin que celle-ci puisse suffire à ses besoins et qu'elle ait des bases économiques saines, il est donc essentiel qu'un développement rapide intervienne dans un proche avenir. A ce propos, le Congrès de la Micronésie a formulé, avec l'assistance des experts du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), un plan indicatif de développement quinquennal. Les experts ont jugé que le développement du tourisme devait être une des priorités de ce plan car il est possible d'intensifier rapidement le tourisme sans avoir à consentir à long terme d'importantes dépenses en capital. Or, le développement du tourisme dépend essentiellement de la mise en service de la ligne reliant le Japon et la Micronésie, qui sera exploitée par Air Micronesia, société dans laquelle les Micronésiens ont des intérêts majoritaires.

En refusant d'autoriser notre compagnie de transports à assurer ce service, le Japon fait reculer nos espoirs et nos plans de développement économique. A notre avis, les intérêts cruciaux de notre peuple, représentés par cette ligne, ne doivent pas être mis en péril ou être subordonnés à la solution de problèmes plus vastes de trafic aérien qui se posent entre les Etats-Unis et le Japon. Après tout, l'exploitation de cette ligne représente un volume de trafic et de recettes infime par rapport au trafic global entre les Etats-Unis et le Japon. De même que le Conseil a fait observer en 1973 qu'une décision en la matière ne devrait pas être dictée par les intérêts des Etats-Unis, la mise en route de ce service ne devrait pas dépendre des intérêts du Gouvernement japonais. Les gouvernements de ces deux grandes puissances se sont engagés, aux termes de la Charte des Nations Unies, à contribuer au développement de notre société, sur les plans économique, social, politique et de l'enseignement. Or, l'exploitation de la ligne Micronésie-Saïpan-Japon est essentielle à ce développement, comme le reconnaissent si nettement à présent les Etats-Unis.

Depuis la décision nous octroyant l'exploitation de cette ligne, les autorités des Etats-Unis semblent avoir fait leur possible pour permettre l'exploitation de ces services et remplir ainsi les engagements contractés par les Etats-Unis en vertu de l'Accord de tutelle. Des fonctionnaires du Département d'Etat et du CAB se sont rendus au Japon du 11 au 15 octobre 1976, afin d'obtenir la mise en exploitation de cette ligne. C'est alors que le Gouvernement japonais a fait savoir, par l'intermédiaire de ses représentants, qu'il ne souhaitait pas autoriser la mise en service de la ligne. Nous croyons savoir qu'il y a eu d'autres communications entre les représentants des deux pays mais, à ce jour, aucun progrès n'a été fait.

/...

Devant cet état de choses, nous nous sommes rendus nous-mêmes au Japon, au début du mois de novembre, pour rencontrer les représentants du Gouvernement japonais. Nous nous sommes entretenus avec des membres de la Diète, des représentants du Ministère des affaires étrangères et du Ministère des transports, des personnalités du monde des affaires et l'ambassadeur des Etats-Unis au Japon. Notre but était d'expliquer l'intérêt crucial que présente pour notre population l'exploitation de ce service aérien. Nous avons remis à chacun de nos interlocuteurs le document ci-joint qui expliquait notre position 2/. Il ne fait aucun doute que ces personnalités comprennent notre position.

Aucune autre mesure n'a été prise depuis notre visite. Il y a maintenant plus de six mois que l'exploitation de cette ligne a été autorisée et six ans qu'elle aurait dû commencer. En conséquence, nous devons nous tourner une fois de plus vers le Conseil pour lui demander assistance. Nous espérons que, conformément à la position qu'il a adoptée en 1973 et 1974, le Conseil prendra contact immédiatement avec le Gouvernement japonais pour lui demander de respecter ses engagements contractés précédemment et de permettre l'exploitation, sans plus tarder, de ce service aérien crucial. Si le Conseil n'intervient pas, nous craignons que nos intérêts ne soient oubliés dans la lutte que se livrent ces deux grandes puissances à propos de problèmes économiques beaucoup plus vastes et, pour la plupart, sans rapport aucun avec ce service aérien. Nous espérons que, grâce à des pressions appropriées du Conseil, le Gouvernement japonais reconnaîtra, comme le Gouvernement des Etats-Unis, nos intérêts, qu'il en tiendra compte et qu'il cessera de subordonner nos intérêts pressants à propos de cette ligne extrêmement limitée aux siens propres concernant des problèmes de trafic aérien beaucoup plus vastes.

Notre développement économique ne peut démarrer en raison de cet état de choses, ce qui compromet la possibilité de poser des bases stables et sûres pour notre gouvernement. Du fait que nous sommes le dernier Territoire sous tutelle du monde, nous sommes certains que le développement de la Micronésie sera pour le Conseil la dernière pierre de touche.

Veuillez agréer, Monsieur le Président, les assurances de notre très haute considération.

Le Président du Sénat,
(Signé) Tosiwo NAKAYAMA

Le Président de la Chambre
des représentants,
(Signé) Bethwel HENRY

2/ Le Secrétariat tient ce document d'information, élaboré par les membres du Bureau du Congrès de la Micronésie, à la disposition des membres du Conseil qui souhaiteraient le consulter.