



Conseil Economique
et Social

Distr.
GENERALE

E/CN.4/1997/NGO/108
10 avril 1997

Original : FRANCAIS

COMMISSION DES DROITS DE L'HOMME
Cinquante-troisième session
Point 10 de l'ordre du jour

QUESTION DE LA VIOLATION DES DROITS DE L'HOMME ET DES LIBERTES FONDAMENTALES,
OU QU'ELLE SE PRODUISE DANS LE MONDE, EN PARTICULIER DANS LES PAYS ET
TERRITOIRES COLONIAUX ET DEPENDANTS

Exposé écrit présenté par l'Association internationale des éducateurs pour la
paix mondiale, organisation non gouvernementale inscrite sur la Liste

Le Secrétaire général a reçu l'exposé écrit ci-après, qui est distribué
conformément à la résolution 1296 (XLIV) du Conseil économique et social.

[9 avril 1997]

1. Le 24 février 1996, deux avions de tourisme non armés, immatriculés aux Etats-Unis, ont été abattus par deux avions Mig des Forces aériennes de Cuba, deux pays membres de la Commission des droits de l'homme. Les avions de tourisme, pilotés par des civils qui accomplissaient une mission humanitaire de recherche et de sauvetage au-dessus du détroit de Floride, volaient dans l'espace aérien international. Leur destruction viole le droit à la vie des quatre membres d'équipage de ces avions, selon les termes de l'article 3 de la Déclaration universelle des droits de l'homme.

2. Armando Alejandro (45 ans, né à Cuba, citoyen des Etats-Unis) volait pour la seconde fois dans le but de ravitailler des "Balseros" [personnes quittant Cuba sur des radeaux de fortune] cubains échoués aux Bahamas; Carlos Costa (29 ans, né aux Etats-Unis) avait sauvé plus de quatre cents "Balseros" au cours de centaines de missions au-dessus du détroit de Floride; Mario de la Pena (24 ans, né aux Etats-Unis), en tant que pilote, avait repéré et aidé de nombreuses personnes perdues en mer; Pablo Morales (29 ans, né à Cuba, résident des Etats-Unis) avait lui-même été un "Balsero" recueilli dans le détroit en 1992.

3. Le 24 février 1996, anniversaire du début de la guerre d'indépendance contre l'Espagne sera fêté. "Concilio Cubano", un mouvement d'union de la dissidence interne sur l'île, avait prévu une réunion publique pour ce jour. Le Gouvernement cubain a dès lors accru la répression contre cette dissidence au fur et à mesure que cette date s'approchait, et a emprisonné de nombreux dissidents et interdit la réunion.
4. La destruction des avions de tourisme faisait partie d'une tactique de diversion du Gouvernement cubain pour détourner l'attention de la situation interne tendue; celle-ci a commencé par une requête de dernière heure de Cuba adressée aux Bahamas, de visiter le campement de "Balseros" le 24. Cette visite qui empêcha la mission originale des avions de tourisme, c'est-à-dire le ravitaillement des "Balseros", fut annulée par les Bahamas.
5. Le plan du vol fut alors changé en mission de recherche et de sauvetage de "Balseros" dans le détroit de Floride. A 15 h 21, le premier avion fut abattu au-dessus des eaux internationales et à 21 milles nautiques de Cuba sept minutes plus tard, le second tomba à 22 milles nautiques de l'île. Les Mig cubains les ont abattus en tirant des missiles, pulvérisant ainsi les avions et leurs occupants, comme le bouquet de la vague de répression.
6. Le Gouvernement cubain a admis que sa force aérienne a abattu les avions de tourisme. Dans une entrevue avec la revue Time (11 mars 1996), le Chef du Gouvernement cubain a reconnu la préméditation, étant donné qu'il avait ordonné à la Force aérienne de les abattre avant le 24, et il a assumé la responsabilité directe de l'intervention :

"... ils ont abattu les avions. Ce sont des professionnels. Ils ont fait ce qu'ils pensaient être correct. Ce sont des personnes en qui nous avons confiance mais j'assume la responsabilité directe de ce qui est arrivé."
7. Parmi les prétendues preuves que le Chef du Gouvernement cubain a présentées au monde pour justifier la destruction figure le témoignage télévisé à Cuba de Juan Pablo Roque, pilote militaire cubain qui a déserté aux Etats-Unis en 1992. Juan Pablo Roque, le survivant de la destruction des avions, selon Cuba, a présenté des preuves de sa participation au vol fatidique, preuves qui en fait le discréditent étant donné qu'il se trouvait aux Bahamas le 24 et qu'il n'a jamais volé dans les avions de tourisme le jour en question.
8. Le Gouvernement cubain a justifié la destruction des avions comme étant une défense de sa souveraineté nationale, mais peu de gens acceptent cette justification. L'Eglise catholique cubaine l'a condamnée dans son document "Llamada a la Reconciliación y a la Paz" [Appel à la réconciliation et à la paix] (12 mars 1996); les prisonniers politiques de la prison de Quivicán (La Havane), dans une lettre datant du jour de la fête des mères de 1996, se sont unis pour cette condamnation, et "Concilio Cubano" a également marqué sa réprobation face à la destruction des avions de tourisme.
9. L'Ambassadrice des Etats-Unis, Mme Madeline K. Albright s'est exprimée devant l'Assemblée générale des Nations Unies (6 mars 1996) :

"Nous ne pouvons demeurer silencieux lorsque nos citoyens sont assassinés, et nous ne permettons pas que le Gouvernement cubain, qui a ordonné ce crime, en incombe la responsabilité aux victimes."

L'Ambassadrice a présenté les transcriptions des conversations entre les pilotes et les contrôleurs au sol à Cuba, établissant que les chasseurs n'ont jamais essayé d'entrer en communication radio avec les avions de tourisme, qu'ils ne se sont jamais approchés pour leur signaler d'atterrir, qu'ils n'ont pas tiré en guise d'avertissement et qu'ils n'ont lancé aucun avertissement qu'une attaque était imminente.

10. Le Congrès américain, en réaction à la destruction, a approuvé la loi Helms-Burton et appliqué des sanctions économiques contre les investisseurs étrangers dans l'île qui utilisent des propriétés confisquées par Cuba au Gouvernement ou à des citoyens des Etats-Unis. Le Département de la justice a entamé une enquête criminelle sur la destruction des avions.

11. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a enquêté sur la destruction à la demande du Conseil de sécurité de l'ONU et des Gouvernements de Cuba et des Etats-Unis. Les positions des avions de tourisme abattus selon les données radar de Cuba et des Etats-Unis, étaient discordantes et l'OACI a fondé ses conclusions sur les positions rapportées provenant de sources particulièrement dignes de foi : le bateau norvégien *Majesty of Ligne Seas de la Caribbean Cruise Line*, et le bateau de pêche *Tri-Liner*. L'OACI a conclu que les avions de tourisme ont été abattus à 9 milles nautiques et à 10 milles nautiques respectivement, de l'espace aérien territorial cubain. Elle a en outre déterminé que :

"Cuba disposait de moyens autres que l'interception, comme les radiocommunications, mais elle ne les a pas utilisés" (3.18).

Cuba n'a jamais essayé de donner des instructions aux avions de tourisme pour qu'ils atterrissent; durant l'interception, les Migs

"n'ont pas suivi les instructions indiquées par des manoeuvres et des signaux, en accord avec les dispositions de l'OACI telles que publiées dans l'AIP de Cuba (3.20)."

La résolution de l'OACI du 27 juin 1997 a confirmé que les Etats ne doivent pas utiliser d'armes contre des avions civils en vol et que si les avions doivent être interceptés, on ne peut pas mettre en péril les vies de ses occupants et la sécurité des avions. L'OACI a également indiqué que l'utilisation d'armes contre des civils en vol est incompatible avec la considération la plus élémentaire de l'humanité et viole les règles de droit international.

12. Le Conseil de sécurité de l'ONU a adopté et approuvé cette résolution de l'OACI (30 juillet 1996, 1067), et a conclu que la destruction :

"a violé le principe que les Etats doivent s'abstenir de recourir à l'usage d'armes contre les avions civils en vol et que, lorsqu'ils interceptent des avions civils, ils ne doivent pas mettre en péril des personnes à bord ni la sécurité de l'avion,

Il condamne en outre l'utilisation d'armes contre des avions civils en vol car elle est contraire aux normes élémentaires de l'humanité, aux normes du droit international généralement codifiées dans l'article 3 bis de l'Accord de Chicago et aux normes et pratiques recommandées et établies dans les annexes de l'Accord et recommande vivement que Cuba se joigne aux autres Etats dans le respect des obligations que leurs imposent ces dispositions."

13. Parmi les autres condamnations, il faut citer celle de l'Union européenne.

"Indépendamment des circonstances de l'incident, il ne peut y avoir d'excuses pour la violation du droit international et des normes des droits de l'homme (26 février 1996)."

et l'Organisation des Etats américains est en train d'établir un rapport sur la destruction des avions de tourisme. Dans son rapport sur la situation des droits de l'homme à Cuba (22 janvier 1997), le Rapporteur spécial de la Commission des droits de l'homme, Carl-Johan Groth, a inclus la destruction des avions dans les "violations du droit à la vie". M. Groth, en analysant la destruction et les documents mis à sa disposition par des organisations internationales comme l'OACI, s'est demandé si :

"Le Haut commandement de l'armée cubaine était conscient de ce que la destruction des avions de tourisme entraînerait un nouvel obstacle aux relations toujours difficiles entre Cuba et les Etats-Unis. Pour cette raison, il est légitime de se demander l'intérêt que le Gouvernement de Cuba trouve à provoquer des incidents qui créent ces obstacles (p. 14)."

Et a affirmé :

"Le Rapporteur spécial estime que la destruction de ces avions de tourisme est une action préméditée et qu'elle constitue une violation du droit à la vie de quatre personnes (p. 31)."

14. La destruction des avions de tourisme par Cuba inclut des violations du droit à la vie, au droit de voler au-dessus d'eaux internationales, aux droits des avions civils non armés de ne pas être attaqués par des avions militaires. Elle est préméditée et ignore délibérément les principes élémentaires des droits de l'homme.

15. Armando Alejandro, Carlos Costa, Mario de la Pena et Pablo Morales ont été assassinés sans avertissement préalable selon les transcriptions des communications des Forces aériennes cubaines; les Migs n'ont jamais essayé d'entrer en communication avec les avions de tourisme, ne leur ont jamais signalé qu'ils devaient atterrir, n'ont jamais tiré en guise d'avertissement et n'ont jamais indiqué que l'attaque était imminente. Ils ont tiré des missiles qui contenaient 8 kg d'explosifs puissants qui ont pulvérisé les avions de tourisme sans que l'on puisse recueillir des débris ou les corps de leurs occupants.

16. Aucune excuse ne justifie donc cette violation préméditée du droit à la vie.
