

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 27 : Réglementation des services de transport aérien international et résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien

DOMMAGES CAUSÉS PAR LE BLOCUS ÉCONOMIQUE, COMMERCIAL ET FINANCIER APPLIQUÉ À CUBA PAR LES ÉTATS-UNIS DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE

(Note présentée par la République de Cuba)

SOMMAIRE

Cette note de travail a pour but de renseigner la communauté de l'aviation civile internationale, des violations de la Convention de Chicago, par les mesures du blocus économique, commercial et financier appliqué à Cuba par les États-Unis d'Amérique, ainsi que des entraves opposées au développement de l'aviation civile cubaine qui portent atteinte à la participation des compagnies cubaines d'aviation à des activités du transport aérien international. Cette note sera un appui à l'information que le Président du Conseil offrira sur ce thème, en vue de son examen au cours de la 35^e Assemblée.

La suite à donner par l'Assemblée figure au paragraphe 4.

1. HISTORIQUE

1.1 Depuis 1960, le gouvernement des États-Unis a appliqué à Cuba un blocus économique, commercial et financier, dès lors, tous les secteurs économiques du pays ont été sensiblement touchés, y compris, le domaine de l'aviation civile.

1.2 Le blocus économique, commercial et financier appliqué à Cuba par les États-Unis, constitue une violation des principes qui figurent au préambule de la Convention de Chicago.

1.3 Depuis 1992, à la 47^e Session, jusqu'à la 58^e Session, tenue en 2003, l'Assemblée générale des Nations Unies, a adopté de façon ininterrompue, et à sa quasi-majorité, les résolutions

¹ Les versions anglaise, espagnole et française sont fournies par la République de Cuba.

intitulées, « **Nécessité de lever le blocus économique, commercial et financier appliqué à Cuba par les États-Unis d'Amérique** ».

1.4 Dans le cadre de la 31^e et 32^e Sessions de l'Assemblée de l'OACI, Cuba a soumis des notes de travail correspondantes portant sur cette question, et encore à la 33^e Session, notre pays a introduit la note de travail A33-WP/94, non soumise à l'examen à cette occasion-là, de notre propre décision, compte tenu des abominables actes terroristes survenus le 11 septembre, qui méritaient être l'objet de toute notre attention ; de ce fait, il a été proposé l'examen du thème par le Conseil, proposition accueillie par la Commission économique pendant l'examen de la note de travail A33-WP/262, et adoptée par l'Assemblée, lorsque le rapport a été soumis en séance plénière, par le biais de la note de travail A33-WP/309.

1.5 Le Conseil, pendant la première réunion de la 164^e Session a passé en revue la note de travail C-WP/11671, contenant les Résolutions et Décisions de la 33^e Assemblée, et décision a été prise (C-DEC 164/1 du 24 octobre 2001) d'adopter la note de travail qui contient le paragraphe qui suit :

« (Paragraphe 26 :27 (26-5. WP/262 et WP/309), Facteurs exogènes touchant l'aviation civile. Le Conseil examinera les préoccupations soulevées par Cuba ».

1.6 Le Conseil, cependant, n'a pas inclus l'examen de ladite question à aucun ordre du jour des sessions célébrées après l'Assemblée, raison pour laquelle nous avons demandé au Président du Conseil lors la 172^e Session, d'inclure l'examen de cette question à l'ordre du jour de l'Assemblée.

1.7 Suite à notre demande, le Docteur Kotaite a suggéré de ne pas examiner cette question au sein du Conseil, au motif qu'il allait présenter un rapport sur ses démarches à cette 35^e Assemblée, événement où il exposerait les aspects les plus notables et importants des dommages causés à l'aviation cubaine, afin de recueillir plus d'éléments et de critères de la part de délégations y participant, et être, de la sorte, à même pour cet examen à une prochaine session du Conseil.

1.8 Par conséquent, la présente note de travail entend d'aider l'Assemblée à compter un plus grand nombre d'éléments servant d'appui à la présentation du Président du Conseil en vue d'un examen plus exhaustif de la question précitée.

2. EXAMEN DES DOMMAGES

2.1 Le blocus économique, commercial et financier, de par ses mesures discriminatoires, enfreint l'esprit des normes et principes de la Convention de Chicago, notamment l'article 44, alinéas a), c), d), f), g), h), et i) ; ainsi que les articles 77 et 79. Entre autres difficultés, nous avons eu du mal à faire passer des accords conjoints de location avec d'autres compagnies d'aviation.

2.2 Le monopole que détiennent les États-Unis en matière de fabrication d'aéronefs commerciaux et de leurs composants, de pièces de rechange et de technologie pour la fabrication et l'entretien d'aéronefs, y compris ceux fabriqués en Europe, renchérit énormément leur achat par les compagnies cubaines d'aviation. Le refus de la BOEING, en raison des mesures du blocus, de prêter de services d'entretien d'un aéronef du même nom du fabricant, exploité par une compagnie aérienne cubaine (copie fournie à l'OACI). Une pareille situation a entraîné la location, dans des conditions anormales et désavantageuses, en raison des contraintes du blocus. Les coûts de location d'aéronefs du type DC-10, A-320, A-330 et B-727 dépassent les prix sur le marché international. Ces entraves ont

provoqué des dommages économiques qui se traduisent par une dépense supplémentaire d'un montant de 184 664 582,40 dollars des États-Unis, depuis le début du blocus.

2.3 La délégation cubaine à la 28^e Assemblée extraordinaire de l'OACI, a proposé d'inclure dans la Résolution A28-3/6, la clause suivante : « **Prie instamment les États d'aider les exploitants d'avions dans leurs efforts pour accélérer la modernisation des flottes et ce faisant d'écarter les obstacles et de permettre à tous les États d'avoir accès à la location ou à l'achat d'avions conformes au Chapitre 3, notamment en fournissant une assistance technique multilatérale au besoin.** » Cette clause a été adoptée par l'Assemblée en tant que partie intégrante de la Résolution et elle est toujours en vigueur dans la Résolution A33-7, Appendice D, paragraphe 6.

2.4 Plusieurs compagnies aériennes nord-américaines desservent Cuba, avec une fréquence hebdomadaire et systématique de 60 vols nolisés, dont l'United Airlines, la Continental, la Delta, la Miami Air, l'American Eagles, la Gulf Stream, la Falcon Air, la North American, entre autres. Elles opèrent les lignes depuis Miami, Los Angeles et New York, entreprise à laquelle l'État cubain offre toutes les facilités s'avérant nécessaires au transport de passagers. Nonobstant, le gouvernement des États-Unis refuse d'octroyer son autorisation aux compagnies aériennes cubaines pour opérer vers leur territoire, en vertu de la section 515.201 (a) de la « Cuban Assets Control Regulation », 31 C.F.R. Partie 515.

2.5 Par ailleurs, il est toujours en vigueur l'interdiction à l'égard de citoyens américains de visiter notre pays en qualité de touristes, raison pour laquelle, aussi bien les compagnies aériennes cubaines que nord-américaines sont empêchées de desservir ce type de trafic. Les recettes non perçues, depuis l'année 1960 au mois d'avril 2003, de par ladite interdiction, et de ce fait, la non prestation de services aéroportuaires et autres, ainsi que le non recouvrement de taxes aéroportuaires correspondants, avoisinent 1 890 932 242,00 dollars des États-Unis.

2.6 En outre, il est interdit de bénéficier d'aucun type de technologie au monde ayant été mise au point par les États-Unis, dont celles ayant trait aux communications, à la navigation et à la surveillance, ni aux systèmes pour les terminaux, à savoir des moyens de lutte contre incendies et des moyens pour des opérations de sauvetage. Cette situation nous oblige à recourir à d'autres marchés, ce qui pourrait renchérir les coûts de 15 pour 100. Nos compagnies aériennes n'ont pas pu acquérir dans des marchés tiers, des pièces de rechange pour les détecteurs d'explosifs, modèle 97 HS, utilisés par le personnel de sécurité de nos opérations. La compagnie qui tout au début fournissait ce produit est d'origine britannique et à l'époque il n'y avait pas des difficultés pour l'acquérir, mais la compagnie en question a été achetée par une compagnie américaine, et l'approvisionnement a cessé à causes des mesures du blocus. Des lettres de la compagnie ION TRACK, une première consentant de procéder à l'approvisionnement, et une dernière se refusant de le poursuivre en raison de la loi du blocus [copies fournies à l'OACI).

2.7 Dans les cas où, en vertu des accords régionaux de l'OACI et de l'Organisation mondiale de Météorologie (OMM) les États-Unis se sont acquittés de la responsabilité d'approvisionnement, de longues périodes de temps se sont écoulées avant l'octroi d'une autorisation du Département de l'État, du Département du Trésor et du Département du Commerce pour exporter vers Cuba. En guise d'exemple nous citons :

- a) le système pour l'amélioration de la liaison de voix ATS (MEVA) ;
- b) le système de communications pour la transmission et la réception d'information météorologique du système mondial de prévisions de zone (SMPZ), finalement acquis par l'entremise de l'OACI, empêchés de les acheter directement, ce qui

s'avère ennuyeux et difficile ; sans compter les complications qui en dérivent pour la réparation et l'entretien du matériel.

2.8 Tout ce qui précède aurait été de nature à nuire le développement de la navigation aérienne de la Région d'Information de Vols (FIR) affectée à Cuba par l'OACI, pays dont l'espace aérien sert à plus de 7000 vols mensuels, si ce n'étaient pas été par les ressources supplémentaires que nous avons dû mettre à disposition en vue de l'achat de ce matériel dans des pays lointains, soucieux de remplir efficacement cette tâche.

2.9 De la même manière, nous nous voyons refuser les conditions avantageuses de vente et d'octroi de garanties des principaux fonds communs d'approvisionnement et de dépannage de parties et de pièces d'aviation, d'avionique, des agrégats et des moteurs tels Pratt and Whitney, Honeywell International Inc., Allied Signal Inc., Hamilton Standard, Aviahall et autres. Cette assemblée, doit également apprendre la mise sous séquestre de 4 appareils des systèmes anticollision en vol TCAS II, propriété de Empresa Cubana de Aviación, envoyés aux ateliers de réparation du fabricant nord-américain Honeywell, à Toulouse, France. Par l'entremise de l'OACI, ce problème sera réglé.

2.10 L'approvisionnement en carburant d'aviation a été soumis à un contrôle strict, de sorte que les transnationales américaines ne sont pas autorisées à fournir ce produit, où que ce soit dans le monde, si peu soit-elle la quantité, aux compagnies aériennes cubaines.

2.11 Concernant l'importation de ces carburants, il est des frais supplémentaires excessifs à titre de frets de transport, et d'importantes garanties exigibles sans aucune facilité de paiement, ce qui représente une augmentation supplémentaire des frais de 20 pour 100.

2.12 Il y a également lieu de dire que les systèmes de distribution SABRE, GALILEO et WORLDSPAN, dont le siège est aux États-Unis, et la propriété de capitaux nord-américaine, ont refusé les requêtes de Cubana de Aviación de bénéficier de leurs avantages en matière de distribution. Des réponses négatives ont été envoyées par les responsables des systèmes WORLDSPAN et SABRE invoquant l'empêchement du blocus (copies fournies à l'OACI).

2.13 Cette politique injuste et discriminatoire menée par les États-Unis a entraîné des dommages pour l'aviation civile cubaine, 44 ans durant, d'un montant qui s'élevant à 2 221 953 489,66 dollars des États-Unis, ce qui a mis des obstacles au développement du transport aérien dans notre pays.

3. CONCLUSIONS

3.1 Bien que les actions auxquelles fait référence la présente note soient à l'origine des dommages économiques causés à l'aviation civile cubaine, tout au long de ces années, et acheminées à mettre des bâtons aux roues du développement de notre aviation, nous avons consenti des efforts en vue de garantir les services que nous prêtons à la communauté internationale, quant à qualité et sécurité, conformément aux normes et réglementations de l'OACI, et pour que les activités que réalisons, s'accordent aux principes qui sont à l'esprit de la Convention relative à l'Aviation civile internationale.

3.2 Face à ces preuves frappantes, la délégation cubaine s'estime obligée moralement de prévenir encore une fois la communauté aérienne internationale de l'irrecevabilité de mesures unilatérales établies par un État membre, contre un autre État membre à la Convention de Chicago, en violant tous les

principes et objectifs de ladite Convention, créant, en outre, des précédents négatifs qui pourraient porter atteinte à d'autres États membres de cette communauté.

3.3 Toutes ces mesures indésirables prises par le gouvernement des États-Unis à l'encontre du développement de l'aviation civile cubaine, n'ont cessé de se produire, en dépit du traitement juste et respectueux accordé par les autorités aéronautiques cubaines dans les affaires qui se rapportent à l'activité aéronautique de ce pays, dont la preuve a été l'immédiate coopération offerte par nos aéroports et par le contrôle de l'espace aérien cubain, mis à la disposition de tous les aéronefs à destination des États-Unis après les événements malheureux du 11 septembre.

4. SUITE À DONNER PAR L'ASSEMBLÉE

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à examiner l'information que contient la note de travail ainsi que les annexes sur les dommages causés par les blocus économique et commercial du gouvernement des États Unis contre Cuba, dans le domaine de l'aviation civile ;
- b) à reconnaître que les mesures unilatérales établies par un État membre contre un autre État membre, les deux étant parties à la Convention de Chicago, touchent son développement aéronautique, en plus de constituer une violation flagrante des principes et des objectifs de la Convention de Chicago, autant de précédents négatifs dont d'autres États de la communauté aéronautique internationale pourraient en être victimes ;
- c) à demander au Secrétaire général de l'OACI de renseigner le Secrétaire général des Nations Unies des dommages causés à l'aviation civile cubaine du fait du blocus économique et commercial appliqué à Cuba par les États Unis d'Amérique, dans le contexte de la réponse que l'OACI devra donner aux Nations Unies, conformément à la Résolution A/RES/58/7 en date du 18 novembre 2003 ;
- d) à demander au Président du Conseil la présentation annuelle d'un rapport au Conseil, tant que ces dommages dureront.