

ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION ÉCONOMIQUE

## Point 43 : Autres questions à examiner par la Commission économique

**RÉPERCUSSIONS DES MESURES COERCITIVES UNILATÉRALES IMPOSÉES  
PAR LE BLOCUS ÉCONOMIQUE, COMMERCIAL ET FINANCIER  
DES ÉTATS-UNIS SUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'AVIATION CIVILE  
DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA**

(Note présentée par Cuba)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail a pour objet d'informer l'Assemblée des effets néfastes pour le développement du transport aérien de la République de Cuba, du blocus économique, commercial et financier imposé par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique à la République de Cuba, en violation de la Convention de Chicago, par l'application de mesures coercitives unilatérales.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de l'information contenue dans la présente note de travail ;
- b) à considérer que les mesures coercitives unilatérales constituent une entrave au développement durable du transport aérien international ;
- c) à reconnaître que les mesures coercitives unilatérales ont des effets néfastes sur le développement durable du transport aérien et constituent une violation du principe et des objectifs de la Convention de Chicago ;
- d) à inclure dans A39-WP/8, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, dans l'Appendice A (Réglementation économique du transport aérien international), Section I, paragraphe 3, le texte proposé en 4.1 d).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note concerne l'objectif stratégique D – <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> Résolution A38-14, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> . A39-WP/8-EC/6, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> . A38-WP/312, A38-WP/330, A38-WP/379 Conclusions des conférences suivantes : ATConf/4 (1994), ATConf/5 (2003) et ATConf/6 (2013), que l'on peut consulter sur le site <a href="http://www.icao.int/meetings/atconf6">www.icao.int/meetings/atconf6</a> Rapport de Cuba sur la Résolution 69/5 de l'Assemblée générale des Nations Unies intitulé « Nécessité de lever le blocus économique, commercial et financier imposé à Cuba par les États-Unis d'Amérique », juin 2015.

<sup>1</sup> Version espagnole fournie par Cuba.

## 1. INTRODUCTION

1.1 La participation au transport aérien international est basée sur la Convention de l'aviation civile internationale (Convention de Chicago). L'article 44, alinéa f) énonce l'un des objectifs de l'OACI qui est d'« assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international ».

1.2 Les Conférences de transport aérien (ATConf/4 de 1994 et ATConf/5 de 2003) reconnaissent que les États contractants peuvent avoir des buts et des politiques de réglementation différents, mais partagent l'objectif fondamental de la participation par une implication fiable et continue dans le système de transport aérien international (Doc 9587, Partie 1, Section V) et que les intérêts et besoins des pays en voie de développement doivent faire l'objet d'une considération particulière.

1.3 La sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) a traité en profondeur des problèmes créés par les mesures coercitives unilatérales qu'ont adoptées certains États ou groupes d'États et qui ont des effets néfastes sur les services de transport aérien dans tous les domaines de l'aviation civile, notamment les aspects importants tels que la sécurité, la sûreté de l'aviation et la régulation économique. Il a été reconnu que les mesures coercitives unilatérales peuvent conduire à des conflits et ont des effets néfastes sur le développement durable de l'aviation civile internationale. Au cours de cette conférence, Cuba a présenté une note de travail, ATConf/6-WP/37, dans laquelle étaient mentionnés les effets néfastes de ces mesures unilatérales, coercitives et discriminatoires qui contreviennent à la Convention de Chicago, pour l'aviation civile cubaine en l'empêchant de fonctionner et de se développer correctement.

1.4 Depuis 1960, le Gouvernement des États-Unis a imposé un blocus économique, commercial et financier à la République de Cuba. Ce blocus a affecté, et continue de le faire, dans des proportions considérables, tous les secteurs économiques du pays et principalement l'aéronautique dans le secteur des transports.

1.5 Pour une nouvelle année consécutive, comme c'était le cas depuis 1992, la 70<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale des Nations Unies a, l'année dernière, approuvé à une écrasante majorité des votes la résolution 69/5 sur la « Nécessité de lever le blocus économique, commercial et financier imposé à Cuba par les États-Unis d'Amérique », avec 191 votes pour, 2 votes contre et aucune abstention pour cette occasion.

1.6 Le 17 décembre 2014, les Gouvernements de Cuba et des États-Unis d'Amérique ont entrepris des négociations pour établir des relations diplomatiques basées sur le respect mutuel et celui de la souveraineté des deux nations.

1.7 À l'heure actuelle, des progrès ont été accomplis dans différents domaines, dont ceux qui concernent ou qui ont un impact sur l'aviation civile, notamment :

- a) retirer Cuba de la liste des « États qui parrainent le terrorisme international » ;
- b) rétablir des relations diplomatiques avec l'ouverture d'ambassades dans les deux pays ;
- c) organiser des rencontres de haut niveau et des visites techniques dans les deux sens, principalement sur les questions de sûreté de l'aviation. Il est important de noter que des rencontres techniques fréquentes se sont tenues entre des experts de l'Institut de

l'aviation civile de Cuba et de l'Administration de la sûreté des transports (TSA) des États-Unis qui a pu vérifier le niveau de sûreté des aéroports cubains, tandis que les autorités cubaines compétentes procédaient à l'approbation ou à la mise en œuvre des diverses mesures de sûreté de la TSA ;

- d) reprendre des relations postales directes ;
- e) signer un protocole d'entente pour l'établissement de vols réguliers entre les deux pays ;
- f) signer un protocole d'entente entre le ministère de l'Intérieur et la Direction générale des douanes de la République de Cuba et le Département de la sécurité intérieure des États-Unis en vue d'une coopération dans le domaine de la sûreté des passagers et du commerce ;
- g) entreprendre des négociations pour une coopération bilatérale en matière de contrôle de la circulation aérienne, de la recherche et du sauvetage, de la météorologie, du climat et de la pollution atmosphérique ;
- h) en 2015, les voyages vers Cuba de citoyens américains ont augmenté de 76 % par rapport à l'année précédente. Au cours du premier semestre 2016, on notait une augmentation de 80 % par rapport au premier semestre 2015.

## 2. FAITS NOUVEAUX

2.1 En dépit des progrès mentionnés dans la section précédente de cette note, le blocus reste en vigueur et continue d'avoir des répercussions négatives sur l'aviation civile cubaine.

2.2 L'aéronautique est le secteur des transports le plus affecté par les interdictions et les règles imposées dans le cadre du blocus, car les transports aériens représentent 67,5 % du total. Au cours de la période s'étendant d'avril 2013 à avril 2016, les dommages pour l'aviation civile ont été estimés à 990 284 384 USD.

2.3 Les restrictions imposées à ce secteur par la politique du blocus comprennent le fait que les compagnies aériennes cubaines doivent obtenir des permis et des licences supplémentaires par rapport à ce qui est normalement exigé pour les opérations du transport aérien international, simplement pour survoler le territoire des États-Unis.

2.4 L'existence de lois interdisant l'acquisition de technologies modernes sous forme d'aéronefs, d'équipements, de pièces, de pièces de rechange et d'autres accessoires, ainsi que l'interdiction à des entreprises de pays tiers de vendre des biens et des services à Cuba si leur technologie contient plus de 25 % de composants US, même si les propriétaires sont citoyens de ces pays tiers, compromettent le développement durable de l'aviation civile cubaine.

2.5 La compagnie *Cubana de Aviación S.A.* ne peut profiter des avantages des systèmes de réservation informatisés des billets d'avion car la plupart de ces services sont la propriété des États-Unis ou répondent à des intérêts américains.

2.6 En raison du harcèlement financier, la compagnie *Cubana de Aviación S.A.* n'est pas en mesure d'établir un organisme bancaire pour traiter les paiements par cartes Visa et MasterCard par ses propres moyens et a dû poursuivre ses efforts de développement du commerce électronique en utilisant les services de la firme AMF Global Items, avec des coûts d'exploitation et des frais financiers élevés.

2.7 D'une manière générale, et pas seulement pour la compagnie *Cubana de Aviación S.A.*, les opérations financières avec Cuba continuent d'être interdites, les paiements sont retenus, même dans des monnaies autres que le dollar US, et l'accès à certains services est bloqué. Sur le plan des opérations financières, jusqu'à ce jour, le Gouvernement des États-Unis n'a pas fait de déclaration politique et n'a pas produit de documents juridiques expliquant aux banques du monde que les transactions avec Cuba sont désormais légales et ne seront plus pénalisées.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 Force est de constater que le blocus économique, commercial et financier des États-Unis d'Amérique contre Cuba :

- a) enfreint les principes inscrits dans le Préambule de la Convention de Chicago, qui déclare que l'aviation civile internationale doit pouvoir bénéficier « de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique » ;
- b) ces mesures discriminatoires enfreignent également les normes et les préceptes de la Convention de Chicago, en particulier, les dispositions de l'article 44, alinéas a), c), d), f), g), h) et i), qui prescrivent parmi les buts et objectifs de l'OACI, d'encourager le développement du transport aérien international, de répondre aux besoins des peuples du monde à cet égard, d'assurer que les droits des États contractants sont pleinement respectés et d'éviter toute discrimination entre eux, ainsi que de promouvoir d'une manière générale le développement de tous les aspects de l'aviation civile internationale. Ces mesures enfreignent également les articles 77 et 79, qui prescrivent que rien ne devrait empêcher deux ou plusieurs États contractants de constituer des organisations conjointes d'exploitation de transport aérien ;
- c) ces mesures coercitives unilatérales sont contraires à l'esprit de la Convention de l'aviation civile internationale et ont des répercussions néfastes sur le développement de l'aviation civile à Cuba.

3.2 L'Assemblée, en tant qu'organe décisionnel de plus haut niveau de l'OACI, détient l'autorité appropriée, en tant qu'organisation intergouvernementale mondiale dans le domaine de l'aviation civile internationale, pour harmoniser les politiques et les régimes réglementaires liés aux aspects économiques du transport aérien international. En outre, en réponse aux préoccupations au sujet des mesures coercitives unilatérales qui ont des effets néfastes sur le transport aérien international, l'Assemblée a le devoir de prier instamment les États de s'abstenir de recourir à ce genre de mesures.

3.3 Les mesures coercitives unilatérales ne sont pas compatibles avec un développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale et devraient constituer des éléments importants à considérer par l'OACI et les États dans l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans*

*le domaine du transport aérien* en les incluant explicitement dans le paragraphe 3 de la Section I, de l'Appendice A, Réglementation économique du transport aérien international.

#### 4. **MESURES PROPOSÉES**

4.1 L'Assemblée est invitée à :

- a) noter les informations contenues dans la présente note de travail ;
- b) prendre conscience du fait que les mesures coercitives unilatérales constituent des entraves au développement durable du transport aérien international ;
- c) reconnaître que les mesures coercitives unilatérales ont des effets néfastes sur le développement durable du transport aérien et constituent une violation des principes et des objectifs de la Convention de Chicago ;
- d) inclure le texte suivant dans la note A39-WP/8, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, Appendice A (Réglementation économique du transport aérien international), Section I, paragraphe 3 :

« Prie instamment les États membres de s'abstenir, dans les pratiques réglementaires, d'appliquer des mesures unilatérales qui nuiraient à l'intérêt commun de la communauté aéronautique et au développement efficace et durable du transport aérien international. »