



ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 43 : Autres questions à examiner par la Commission économique

**MESURES UNILATÉRALES ET EXTRATERRITORIALES IMPOSÉES PAR LES  
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE À TRAVERS LEUR EMBARGO ÉCONOMIQUE,  
COMMERCIAL ET FINANCIER ET RÉPERCUSSIONS SUR LE DÉVELOPPEMENT  
DURABLE DE L'AVIATION CIVILE DE LA RÉPUBLIQUE DE CUBA**

(Note présentée par Cuba)

**RÉVISION n° 1**

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

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

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

- a) à prendre note des informations contenues dans la présente note de travail ;
- b) à considérer que des mesures unilatérales et extraterritoriales entravent le développement durable du transport aérien international ;
- c) à reconnaître que des mesures unilatérales et leur application extraterritoriale ont des effets néfastes sur le développement durable de l'aviation civile et constituent une violation des principes et des objectifs de la Convention de Chicago ;
- d) à remplacer l'expression *mesures unilatérales* par *mesures unilatérales et extraterritoriales* dans le projet de résolution A39/XX — *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, dans la note WP/8, Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international, Section I, § 3.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail a trait à l'objectif stratégique D – <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

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

<i>Références :</i>	<p>Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i></p> <p>Résolution A38-14, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i></p> <p>A39-WP/8-EC/6, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i></p> <p>A38-WP/312, A38-WP/330, A38-WP/379</p> <p>Conclusions des conférences suivantes : ATConf/4 (1994), ATConf/5 (2003) et ATConf/6 (2013), qui peuvent être consultées sur le site <a href="http://www.icao.int/meetings/atconf6">www.icao.int/meetings/atconf6</a></p> <p>Rapport de Cuba sur la Résolution 69/5 de l'Assemblée générale des Nations Unies intitulé « Nécessité de lever l'embargo économique, commercial et financier imposé à Cuba par les États-Unis d'Amérique » (juin 2015)</p>
---------------------	---

## 1. INTRODUCTION

1.1 La participation au transport aérien international est basée sur l'Article 44, alinéa f), de la *Convention de l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), qui stipule que l'un des objectifs de l'OACI 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 Des Conférences de transport aérien précédentes (ATConf/4 de 1994 et ATConf/5 de 2003) ont reconnu que les États contractants ont de nombreux buts et politiques de réglementation différents, mais partagent l'objectif fondamental d'une participation sérieuse et durable au système de transport aérien international (Doc 9587, Partie 1, Section V), et que les intérêts et besoins des pays en développement doivent faire l'objet d'une attention particulière.

1.3 La sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) a examiné en profondeur des préoccupations concernant les mesures coercitives unilatérales adoptées par 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 les plus importants comme la sécurité, la sûreté et la régulation économique. Il est reconnu que des mesures unilatérales et extraterritoriales peuvent conduire à des conflits et ont des incidences négatives sur le développement durable de l'aviation civile internationale. Lors de cette conférence, Cuba a présenté la note de travail ATConf/6-WP/37, qui met en évidence les effets néfastes des mesures unilatérales, coercitives et discriminatoires empêchant l'aviation civile cubaine de fonctionner et de se développer convenablement, en violation de la Convention de Chicago.

1.4 En 1960, le Gouvernement des États-Unis a imposé à la République de Cuba un embargo économique, commercial et financier qui, depuis lors, a eu des incidences considérables sur tous les secteurs de l'économie nationale, l'aviation étant le secteur du domaine des transports qui en a le plus pâti.

1.5 Comme elle l'a fait chaque année depuis 1992, l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé l'année dernière, lors de sa 70<sup>e</sup> session, la résolution 69/5 — *Nécessité de lever l'embargo économique, commercial et financier imposé à Cuba par les États-Unis d'Amérique*, à une écrasante majorité avec 191 votes pour, 2 votes contre et aucune abstention.

1.6 Le 17 décembre 2014, les Gouvernements de Cuba et des États-Unis d'Amérique, ont engagé des négociations pour rétablir des relations diplomatiques basées sur le respect mutuel, en tant que nations souveraines.

1.7 À ce jour, des progrès ont été accomplis dans différents domaines liés à l'aviation civile :

- a) le retrait de Cuba de la liste des « États qui parrainent le terrorisme international » ;
- b) le rétablissement des relations diplomatiques et la réouverture d'ambassades dans les deux pays ;
- c) des rencontres de haut niveau et des visites techniques dans les deux pays, principalement sur des questions de sûreté de l'aviation, notamment des réunions fréquentes d'experts techniques de l'Institut de l'aviation civile de Cuba et de l'Administration de la sûreté des transports (TSA) des États-Unis. La TSA a en particulier vérifié le niveau de sûreté aux aéroports cubains ainsi que l'approbation ou la mise en œuvre, par les autorités cubaines compétentes, des diverses mesures de sûreté de la TSA ;
- d) la reprise des services postaux directs ;
- e) la signature d'un protocole d'entente pour l'inauguration de vols réguliers entre les pays ;
- f) un protocole d'entente entre le Ministère de l'intérieur et l'Agence générale des douanes de la République de Cuba et le Département de la sécurité intérieure des États-Unis, en vue d'une coopération commerciale et en matière de sûreté des passagers ;
- g) des négociations pour une coopération bilatérale dans les domaines du contrôle de la circulation aérienne, des opérations de recherches et de sauvetage, de la météorologie, du climat et de la pollution atmosphérique ;
- h) une augmentation de 76 % du nombre de citoyens américains qui se sont rendus à Cuba en 2015 par rapport à l'année précédente. Au cours du premier semestre de 2016, une augmentation de 80 % a été notée par rapport au premier semestre de 2015.

## 2. ANALYSE

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

2.2 L'aviation est le secteur des transports le plus durement touché par les interdictions et les règles imposées dans le cadre de l'embargo, car il représente 67,5 % de l'ensemble de ce secteur. Au cours de la période d'avril 2013 à avril 2016, les dommages pour l'aviation civile ont été estimés à 990 284 384 USD.

2.3 L'une des restrictions imposées en application de cette politique est que les transporteurs aériens cubains doivent obtenir des permis et des licences supplémentaires en plus de ceux qui sont normalement exigés dans le cadre des opérations de transport aérien international pour effectuer des vols à destination du territoire américain.

2.4 Les lois qui interdisent l'acquisition des technologies de pointe pour les aéronefs, équipements, pièces, pièces de rechange et autres accessoires, et qui interdisent à des entreprises de pays tiers de vendre des biens et services à Cuba si plus de 25 % des composants de leurs produits proviennent des États-Unis, même s'ils appartiennent à des citoyens de ces pays, compromettent le développement durable de l'aviation civile cubaine.

2.5 Le transporteur aérien *Cubana de Aviación S.A.* ne peut pas participer à son avantage aux systèmes de réservation de billets d'avion en ligne car la plupart de ces systèmes appartiennent à des propriétaires se trouvant aux États-Unis ou mettent en jeu des intérêts américains.

2.6 En raison d'un harcèlement financier, *Cubana de Aviación S.A.* ne peut faire traiter les paiements par cartes Visa et MasterCard à travers une banque pour son propre compte et doit donc recourir aux services de commerce électronique de la firme AMF Global Items, qui entraînent des coûts d'exploitation et des frais financiers élevés.

2.7 D'une manière générale, outre la situation de *Cubana de Aviación S.A.*, les transferts financiers à destination et en provenance de Cuba continuent d'être bloqués, les paiements sont retenus, même dans des monnaies autres que le dollar des États-Unis, et l'accès aux services est refusé. En ce qui concerne les transferts financiers, le Gouvernement des États-Unis n'a, à ce jour, fait aucune déclaration politique ni publié aucun document juridique expliquant aux banques internationales que les transactions avec Cuba sont légales et ne seront plus soumises à des amendes.

### 3. CONCLUSIONS

3.1 L'embargo économique, commercial et financier imposé par les États-Unis d'Amérique à Cuba :

- a) viole les principes inscrits dans le Préambule de la Convention de Chicago, qui stipule qu'il faut 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) impose des mesures discriminatoires qui violent également les normes et les préceptes de la Convention de Chicago et, en particulier, les dispositions de l'Article 44, alinéas a), c), d), f), g), h) et i) énonçant le mandat et les objectifs de l'OACI, qui sont notamment d'encourager le développement du transport aérien international, de répondre aux besoins des peuples du monde à cet égard, de faire en sorte que les droits des États contractants soient pleinement respectés et d'éviter toute discrimination entre eux, ainsi que de promouvoir de manière générale le développement de tous les aspects de l'aviation civile internationale. Ces mesures violent également les Articles 77 et 79, qui stipulent que rien ne devrait empêcher

deux ou plusieurs États contractants d'établir des entités conjointes d'exploitation de transport aérien ;

- c) est une décision unilatérale de nature extraterritoriale contraire à l'esprit de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* qui a des conséquences négatives pour le développement de l'aviation civile à Cuba.

3.2 L'Assemblée, en tant qu'organe décisionnel suprême de l'OACI, détient l'autorité appropriée, en sa qualité d'organisation intergouvernementale mondiale dans le domaine de l'aviation civile internationale, pour harmoniser les politiques et les systèmes réglementaires liés aux aspects économiques du transport aérien international. En outre, en réponse aux préoccupations ayant trait aux décisions unilatérales et extraterritoriales qui ont des effets néfastes sur le transport aérien international, l'Assemblée a le devoir de demander instamment aux États de s'abstenir de recourir à ce type de mesures.

3.3 Les mesures unilatérales et extraterritoriales ne favorisent pas le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale et constituent des éléments importants à examiner par l'OACI et les États dans l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*. L'Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international, Section I, § 3, devrait mentionner ces mesures de manière explicite.

#### 4. MESURES PROPOSÉES

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note des informations contenues dans la présente note de travail ;
- b) à considérer que des mesures unilatérales et extraterritoriales entravent le développement durable du transport aérien international ;
- c) à reconnaître que des mesures unilatérales et leur application extraterritoriale ont des effets néfastes sur le développement durable du transport aérien et violent les principes et les objectifs de la Convention de Chicago ;
- d) à remplacer l'expression « mesures unilatérales » par « mesures unilatérales et extraterritoriales » dans le projet de Résolution A39/XX — *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, dans la note WP/8, Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international, Section I, § 3.