



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 36 : Autres questions à examiner par la Commission économique

EFFETS PRÉJUDICIALES POUR LA VIABILITÉ DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN DE CUBA CAUSÉS PAR L'IMPOSITION DE MESURES UNILATÉRALES ET EXTRATERRITORIALES

(Note présentée par Cuba)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail a pour objet d'informer la communauté de l'aviation civile internationale sur l'effet des mesures unilatérales et extraterritoriale dirigées contre de la République de Cuba, qui constituent une entrave au développement économique durable du transport aérien, violent la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et font obstacle à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à prendre en considération les suites recommandées au paragraphe 4.1, alinéas a), b), c) et d) de la présente note de travail.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique — <i>Développement économique du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	Résolution 71/5 adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 1 ^{er} novembre 2017 — <i>Nécessité de lever le blocus économique, commercial et financier imposé à Cuba par les États-Unis d'Amérique</i> Résolution 72/4 adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 1 ^{er} novembre 2018 — <i>Nécessité de lever le blocus économique, commercial et financier imposé à Cuba par les États-Unis d'Amérique</i> Doc 10075 — <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016) Doc 10078 — <i>Rapport de la Commission économique de la 39^e session de l'Assemblée</i> A40-WP/22-EC/7 — <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i>

¹ Version espagnole fournie par Cuba.

<p>Rapport de la neuvième Réunion des Directeurs de l'aviation civile d'Amérique du Nord, d'Amérique centrale et des Caraïbes, Port-of-Spain (Trinité-et-Tobago), 25 au 27 juin 2019</p> <p><i>Note verbale</i> de l'Ambassade de Cuba au Canada adressée au Président du Conseil de l'OACI et à la Secrétaire générale, datée du 26 avril 2019</p> <p>Doc 7300 — <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> (Convention de Chicago)</p> <p>Doc 9587 — <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i></p>
--

1. INTRODUCTION

1.1 La *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) établit les bases de la participation des États au transport aérien international. L'article 44, alinéa f), énonce que l'un des objectifs de l'OACI et 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, en 1994, et ATConf/5, en 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, E)], et que les intérêts et besoins des pays en développement doivent faire l'objet d'une attention particulière. 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 réglementation 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.

1.3 À la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI, dans le cadre des débats sur la question 43, et comme suite à la proposition de Cuba dans la note de travail A39-WP/323, Révision n° 1, la Commission économique a approuvé l'insertion du terme « extraterritorial » dans la Résolution relative à l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, à l'Appendice A, *Réglementation économique du transport aérien international*, Section 1, par. 3 ; le terme est désormais consacré dans la Résolution A39-15, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*. De plus, lors de l'examen des questions diverses par la Commission économique, un soutien a été exprimé pour la notion voulant que les mesures extraterritoriales appliquées aux activités commerciales de l'aviation ne touchent pas uniquement les États visés mais aussi des tiers, et certains États ont demandé à l'OACI d'adopter des mesures pour remédier à cette situation.

1.4 Dans son rapport présenté en 2018 à l'Assemblée générale des Nations Unies au sujet de la Résolution 72/4, *Nécessité de lever le blocus économique, commercial et financier imposé à Cuba par les États-Unis d'Amérique*, Cuba a souligné que depuis la signature en 2017 du « Mémorandum présidentiel sur la sécurité nationale visant à renforcer la politique des États-Unis à l'égard de Cuba », de nouveaux règlements et dispositions ont été promulgués par les Départements du Commerce, du Trésor et d'État, qui ont eu pour effet de resserrer le blocus et les mesures discriminatoires contre l'île.

1.5 Par une note verbale du 26 avril 2019 de l’Ambassade de Cuba au Canada, le Président du Conseil de l’OACI et la Secrétaire générale ont reçu la *Déclaration du Gouvernement révolutionnaire de la République de Cuba*, publiée le 17 avril 2019, rejetant fermement les nouvelles mesures agressives adoptées par le Gouvernement des États-Unis contre Cuba. La Déclaration appelle l’attention de l’Organisation sur les effets préjudiciables que ces mesures pourraient avoir sur le développement de l’aviation civile à Cuba et demande à l’OACI de se prononcer sur la question dans la forme et la manière qu’elle estime appropriées.

2. ANALYSE

2.1 Depuis 58 ans, Cuba subit un embargo économique, commercial et financier imposé par les États-Unis. Comme le pays l’a indiqué à l’Organisation des Nations Unies, pour la seule période de allant d’avril 2017 jusqu’à mars 2018 les préjudices causés par l’embargo au secteur des transports en général s’élèvent à 101 550 000 \$ et les dommages importants causés à l’aviation cubaine sont de l’ordre de 63 640 000 \$. Le secteur du transport aérien civil de Cuba s’est vu dans l’impossibilité d’acquérir des aéronefs, à l’achat ou en location, de se procurer des composantes ou des pièces de rechange, ou d’avoir accès à la technologie ou au savoir-faire, lorsqu’une part de plus de 20 % de ces composantes provient des États-Unis, et ce quel que soit le pays d’origine ou de production de l’aéronef. Par ailleurs, les restrictions imposées à l’ouverture de comptes et aux transactions bancaires ainsi que la retenue de paiements, y compris dans les devises autres que le dollar des États-Unis, ont extrêmement limité la performance de nos compagnies aériennes et des entreprises qui fournissent des services à l’aviation.

2.2 Dans le contexte de l’embargo et de son application extraterritoriale, des mesures ont été récemment adoptées contre la compagnie aérienne *Cubana de Aviación*, à savoir :

- a) annulation d’accords de coopération avec des compagnies aériennes de pays tiers relatifs au partage de codes et à la répartition des quotes-parts entre elles, étant donné que le transporteur figure sur la liste des ressortissants nationaux spécialement désignés établie par le Bureau du contrôle des avoirs étrangers du Département du Trésor (OFAC) ;
- b) suspension en Italie, en France et au Mexique des services utilisés à l’échelle internationale pour la vente et l’émission de billets, en raison des conséquences pour les banques de compensation de ces services ;
- c) cessation des affaires avec des firmes américaines d’aviation civile par crainte de mesures du Gouvernement des États-Unis en lien avec le blocus.

2.3 Par ailleurs, à la suite de la décision du Gouvernement des États-Unis d’activer à partir du 2 mai le titre III de la loi Helms-Burton et d’élargir l’application du titre IV, des poursuites pourront être intentées devant les tribunaux des États-Unis contre des organismes cubains et étrangers qui ne sont pas sous la juridiction des États-Unis. De même, les cadres d’entreprises qui investissent légalement à Cuba dans des biens légitimement nationalisés conformément au droit international, et leurs familles, peuvent se voir refuser l’entrée sur le territoire des États-Unis et des sanctions financières supplémentaires pourraient être imposées, faisant en sorte qu’il sera plus difficile de réaliser des transactions bancaires entre Cuba et le reste du monde.

2.4 Le titre III permettra à des citoyens des États-Unis, y compris des personnes qui n’étaient pas citoyens au moment de la nationalisation de biens étrangers à Cuba, en 1960, d’intenter des poursuites

devant les tribunaux des États-Unis contre des personnes qui, selon elles, se livrent au « trafic » de ces biens. Étant donné que les tribunaux des États-Unis n'ont pas encore interprété le concept de « trafic » de biens nationalisés, aucun secteur ou activité économique ne serait exclu de la portée de la loi. Cela aura des conséquences négatives pour le développement de l'aviation civile à Cuba, en particulier pour les entreprises étrangères qui font des affaires en lien avec des investissements destinés à moderniser les aéroports de Cuba ou pour les compagnies aériennes de différents pays qui assurent des liaisons entre Cuba et le monde, entre autres conséquences (voir le par. 2.3).

2.5 Malgré cela, à la neuvième Réunion des Directeurs de l'aviation civile d'Amérique du Nord, d'Amérique centrale et des Caraïbes tenue à Trinité-et-Tobago du 25 au 27 juin 2019, lors des délibérations sur le renforcement de la promotion de l'État dans les questions concernant le transport aérien, Cuba a réitéré qu'en dépit de l'embargo imposé par les États-Unis depuis 58 ans, l'appui reçu des autorités de l'aviation civile de tous les États de la région et les relations professionnelles entretenues avec trois organismes et une entreprise des États-Unis, à savoir la FAA, la TSA, le NTSB et Boeing, ont été d'une importance cruciale pour l'aviation cubaine.

3. CONCLUSION

3.1 Chaque année, le Secrétaire général des Nations Unies demande aux organismes de l'ONU de préparer un rapport sur la mise en œuvre de la résolution relative à la *nécessité de lever le blocus économique, commercial et financier imposé à Cuba par les États-Unis d'Amérique*, à la lumière des objectifs et des principes de la Charte et du droit international, et de le soumettre à la session de l'Assemblée générale.

3.2 Dans ce contexte, l'OACI a un rôle à jouer, qui consiste à faire respecter les principes tels que l'égalité souveraine des États, la non-discrimination, le respect mutuel, l'égalité des chances et la liberté de commerce et de navigation, tous consacrés dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, la *Charte des Nations Unies* et de nombreux autres instruments juridiques internationaux. L'OACI est également l'instance la plus indiquée pour analyser les effets des mesures unilatérales et extraterritoriales qui portent atteinte à ces principes, et pour adopter des mesures en vue de remédier à cette situation.

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

- a) viole les principes établis dans le préambule de la Convention de Chicago, soit 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) ses mesures discriminatoires enfreignent en outre les normes et préceptes de la Convention de Chicago, en particulier ceux énoncés à l'article 44, alinéas a), c), d), f), g), h) et i), qui établissent, au nombre des objectifs et des buts de l'OACI, ceux de promouvoir le développement du transport aérien international, de répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien, d'assurer le respect intégral des droits des États contractants, d'éviter la discrimination entre eux et de promouvoir de façon générale le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects ;

- c) constitue une décision unilatérale de nature extraterritoriale contraire à l'esprit de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, à la *Charte des Nations Unies* et au droit international, dont les conséquences négatives pèsent sur le développement de l'aviation civile à Cuba.

4. SUITE À DONNER

4.1 L'Assemblée est invitée :

- a) à noter l'information contenue dans la présente note de travail ;
- b) à réaffirmer que les mesures unilatérales et extraterritoriales entravent le développement économique durable du transport aérien international et qu'elles ont en particulier de graves conséquences pour les pays en développement ;
- c) à prier instamment les États de s'abstenir de promulguer et d'appliquer des lois et des mesures ayant des effets extraterritoriaux qui affectent la souveraineté des autres États, les intérêts légitimes des organismes ou des personnes sous leur juridiction, et qui portent atteinte à la liberté de commerce et de navigation, conformément à leurs obligations aux termes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, de la *Charte des Nations Unies* et du droit international, qui réaffirment entre autres choses la liberté de commerce et de navigation ;
- d) à reconnaître que l'Organisation de l'aviation civile internationale est l'instance permanente indiquée pour examiner les effets de l'application par les États de mesures unilatérales extraterritoriales ayant des conséquences négatives sur le développement sûr, durable et harmonieux du transport aérien international, et à adopter en conséquence des mesures pour remédier à cette situation.