

**NOTE DE TRAVAIL****SIXIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN**

Montréal, 18 – 22 mars 2013

Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux**1.2 : Autres domaines des travaux de l'OACI qui peuvent avoir des incidences économiques****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)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail a pour objet d'informer la communauté de l'aviation civile internationale, données et preuves à l'appui, des incidences économiques du blocus économique, commercial et financier des États-Unis sur le développement du transport aérien de la République de Cuba et le **caractère extraterritorial de ce blocus**, les violations à la Convention de Chicago du fait des mesures du blocus économique, commercial et financier appliqué à Cuba par les États-Unis, ainsi que des dommages que cela suppose au plan du développement de l'aviation civile cubaine et au plan de la **durabilité du transport aérien**, portant atteinte à la participation des compagnies cubaines d'aviation aux activités du transport aérien international.

Suite à donner : La Conférence est invitée à adopter les recommandations présentées au paragraphe 4.

Références :

Les références ATConf/6 peuvent être consultées sur le site
www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCTION

1.1 La notion de participation au transport aérien international tire son origine de la Convention de Chicago. Aux termes de l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), 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 ». Les deux dernières Conférences de transport aérien (ATConf/4 en 1994 et ATConf/5 en 2003) sont en outre convenues que, comme l'indique le document intitulé *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587, Partie 1, section 5), « dans le cadre de la Convention, les États contractants ont de nombreux objectifs et politiques réglementaires divers tout en partageant l'objectif fondamental qu'est la participation, par la voie d'un engagement fiable et soutenu, au système de transport aérien international, et que les intérêts et les besoins des pays en développement nécessitent une attention particulière. Les conclusions pertinentes

¹ Version espagnole fournie par Cuba.

de la Cinquième conférence de transport aérien sont disponibles sur le site web de la Sixième conférence de transport aérien (ATConf/6) à : www.icao.int/meetings/atconf6.

1.2 L'on s'inquiète généralement de l'adoption, par des États ou groupes d'États, de mesures unilatérales qui empiètent sur les intérêts des services de transport aérien d'autres États. Ce genre d'intervention unilatérale est observé dans différents domaines, notamment la sécurité, la sûreté et la réglementation économique, en particulier dans le cadre de l'application de lois nationales sur la concurrence, et plus récemment dans le domaine de l'environnement. Il est largement admis que les mesures unilatérales peuvent créer des conflits et entraver par conséquent le développement de l'aviation civile internationale.

1.3 En tant qu'organisme intergouvernemental mondial chargé de l'aviation civile, l'OACI a pour mission d'harmoniser les politiques et les régimes de réglementation des aspects économiques du transport aérien international. Pour répondre aux préoccupations que suscitent les mesures unilatérales touchant le transport aérien international, l'OACI a le devoir de prier instamment les États à s'abstenir de prendre de telles mesures. La solution, due aux bons offices de l'OACI, du différend entre Cuba et les États-Unis qui interdisait aux lignes aériennes cubaines de survoler leur territoire le long des routes directes internationales reconnues mondialement depuis et vers le Canada, illustre cette mission.

1.4 Les mesures unilatérales ne sont pas propices au développement sûr et ordonné du transport aérien international.

2. HISTORIQUE

2.1 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 dans le domaine de l'aviation civile.

2.2 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 relative à l'aviation civile internationale.

2.3 Depuis 1992, à la 47^e session, jusqu'à la 66^e session tenue en 2012, l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies a adopté de façon ininterrompue et à quasi-majorité les résolutions intitulées « Nécessité de lever le blocus économique, commercial et financier appliqué à Cuba par les États-Unis d'Amérique ». Lors de cette dernière Assemblée générale des Nations Unies en 2012, la Résolution 66/6, portant le même intitulé, a été adoptée par 188 voix pour, 3 contre et 2 abstentions.

2.4 À la 37^e Assemblée, durant l'analyse du point 54 « Autres questions à examiner par la Commission économique », la note de travail A37-WP/312 a été présentée pour examen à cette commission qui, après des débats intenses, a jugé que cette question devait être portée à l'attention du Président du Conseil, aux bons offices de qui il avait été fait appel en d'autres occasions concernant cette même question. La situation n'a pas été résolue. La présente note fait état de quelques-uns des derniers faits nouveaux et dommages économiques dus à ce blocus criminel.

3. EXAMEN DES DOMMAGES

3.1 Dommages prouvant l'extraterritorialité des réglementations des États-Unis et le blocus contre Cuba

3.1.1 Impossibilité de mettre en œuvre la modernisation du système d'enregistrement automatique des passagers et du fret installé dans les aéroports. La Société internationale de télécommunications aéronautiques (SITA) a fait savoir qu'en raison du blocus commercial des États-Unis, elle ne peut pas procéder aux mises en œuvre requises des enregistrements, conclues par contrat par l'*Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos* (ECASA), qui a dû se tourner vers l'entreprise française RESA, représentée à travers Global System. Cela a entraîné des frais et retards importants qui ont touché le service.

3.1.2 Ce qui précède implique en outre une très sérieuse difficulté due au fait que presque tous les pays avec des vols à destination de notre pays pour l'immense majorité de nos clients requièrent l'utilisation de ces systèmes, dont notamment l'envoi des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) dans un délai de 15 minutes après le décollage de l'aéronef, ce qui est réalisé avec maintes difficultés depuis tous les aéroports cubains et entraîne des amendes aux compagnies aériennes dont les coûts d'exploitation s'en ressentent et qui risquent de perdre leur permis d'exploitation à Cuba.

3.1.3 La fourniture de pièces détachées et de rechange pour les aéronefs civils Bandeirante, EMB-110, exploités par la compagnie aérienne cubaine Aerocaribbean, S.A, produites par le consortium aéronautique brésilien EMBRAER, a été refusée. Leur acquisition n'a été possible qu'à travers des sociétés commerciales ou des intermédiaires, accompagnée des retards consécutifs et d'une augmentation des coûts financiers entre 20 et 40 pour cent de leur valeur vénale (preuve en Appendice 1, A37-WP/312).

3.1.4 Dommages aux ventes par Internet de la compagnie aérienne Cubana de Aviación. Les ventes en ligne de Cubana de Aviación, S.A., rouvertes le 28 janvier 2009, avec une nouvelle structure de commercialisation, ont commencé à augmenter sensiblement le volume des ventes. Cependant, le 22 mai de la même année, ces opérations ont été totalement interrompues, la compagnie nord-américaine VISA ayant informé la banque acquéreuse des fonds provenant des ventes en ligne que, par le fait de travailler avec Cubana de Aviación, l'utilisation de cartes émises aux États-Unis pour l'achat de billets constituait une infraction aux règlements de l'embargo des États-Unis à l'encontre de Cuba.

3.1.5 La compagnie aérienne et la banque acquéreuse ont alors entamé un processus de communications dont l'issue a été que la compagnie aérienne n'a pas pu continuer à travailler avec cette institution financière pour seconder son commerce électronique (preuve en Appendice 3, A37-WP/312). À cet égard, les dommages économiques de la compagnie Cubana de Aviación se montent à près de 3 500 000.00 USD en une seule année.

3.1.6 La compagnie aérienne Cubana de Aviación elle-même a subi des dommages du fait du blocage d'un transfert financier ordonné par l'intermédiaire de banques de pays tiers. La Banco Popular Español S.A. (BPESA) a informé la compagnie aérienne du blocage, exercé par l'Office of Foreign Assets Control (OFAC) des États-Unis, du transfert ordonné par le bureau de la compagnie aérienne à Madrid en décembre 2008 et devant être envoyé à Moscou. Le montant de 107 770,95 euros, qui a été envoyé par la BPESA par l'intermédiaire de la Wachovia Bank a été saisi par l'OFAC, la responsabilité de la Banco Popular Español S.A. étant engagée. Nous avons demandé à cette dernière le remboursement de ce montant, qui n'a pas été effectué. Des lettres prouvent ce fait (preuve en Appendice 4, A37-WP/312).

3.2 **Infractions à la Convention de Chicago**

3.2.1 Le blocus économique, commercial et financier appliqué à Cuba par les États-Unis viole les principes du Préambule de la Convention de Chicago, qui proclame que l'aviation civile internationale doit se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien doivent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique. Le thème de la présente Conférence porte précisément sur la **durabilité** du transport aérien.

3.2.2 L'interdiction faite à nos compagnies aériennes d'opérer aux États-Unis cause des dommages économiques considérables, car les compagnies aériennes se voient dans l'impossibilité de desservir ce trafic, le volume des activités en est réduit dans nos aéroports et se limite à l'acheminement de passagers. En outre, l'acquisition de technologie de pointe en matière d'aéronef, d'équipements, de pièces détachées et de rechange et autres accessoires est interdite.

3.2.3 Le blocus économique, commercial et financier, par ses mesures discriminatoires, enfreint en outre l'esprit des normes et principes de la Convention de Chicago et notamment l'article 44, alinéas a), c), d), f), g), h), et i), qui prescrit parmi les buts et objectifs de l'OACI d'encourager le développement du transport aérien international, de répondre aux besoins des peuples du monde entier à cet égard, d'assurer le respect intégral des droits des États contractants et d'éviter la discrimination entre eux et de promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects. Il enfreint également les articles 77 et 79, stipulant qu'il ne faut pas empêcher deux ou plusieurs États contractants de constituer des organisations d'exploitation en commun de transport aérien. Nous avons dû annuler des accords conjoints avec d'autres lignes aériennes.

3.2.4 Les dommages que nous citons ci-dessous constituent un exemple des violations de la Convention de Chicago à l'encontre de nos compagnies aériennes et de tout le système de l'aviation civile cubaine qui s'est toujours efforcée d'offrir à sa clientèle le meilleur service, à réduire ses coûts et à rendre plus efficaces le transport aérien et les services en général.

3.3 **Quelques exemples de frais supplémentaires à titre d'acquisition de marchandises et d'intrants sur des marchés éloignés et leurs différences de prix**

3.3.1 Incidence économique sur l'entretien des aéronefs ATR pour ce qui de la fourniture de pièces détachées et de rechange et la réparation des aéronefs et autres agrégats importants. Dans les conditions actuelles, nous sommes obligés de réaliser les acquisitions et réparations nécessaires sur des marchés lointains, principalement en Europe. Cela entraîne des augmentations inutiles. L'augmentation des coûts est de 40 pour cent.

3.3.2 L'acquisition d'aéronefs modernes est hors de prix pour Cuba. Cette situation a eu pour conséquence la location d'aéronefs dans des conditions anormales et défavorables. Pour ces raisons, les frais des compagnies aériennes cubaines se sont élevés, pour une seule année, à **54 974 017 USD**,

3.4 **Le total général des dommages à l'aviation civile cubaine de 1960 à 2012 est de 4 028 987 854 USD.**

4. RECOMMANDATIONS

4.1 La Conférence est invitée :

- a) à examiner les renseignements exposés dans la présente note, liés aux dommages de l'embargo économique, commercial et financier appliqué à la République de Cuba par le Gouvernement des États-Unis dans le domaine des activités du transport aérien ;
- b) à reconnaître que les mesures unilatérales imposées par un État membre contre un autre État membre ont une incidence sur le développement de son aviation civile et constitue une violation évidente des principes et objectifs de la Convention de Chicago, et qu'elles créent également des précédents négatifs qui pourraient avoir une incidence sur d'autres États au sein de la communauté de l'aviation internationale ;
- c) à réaffirmer que la participation au transport aérien international tire son origine de la Convention de Chicago. Aux termes de l'article 44 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300), 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 » ;
- d) à prier instamment les États de s'abstenir de prendre de type de mesures.