



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION ÉCONOMIQUE

Point 27 : Autres questions à examiner par la Commission économique

MISE À JOUR SUR LES EFFETS PRÉJUDICIAIBLES DES MESURES UNILATÉRALES ET EXTRATERRITORIALES POUR LE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TRANSPORT AÉRIEN DE CUBA

(Note présentée par la République de Cuba)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note contient une mise à jour sur les conséquences préjudiciables des mesures unilatérales et extraterritoriales continues sur le développement économique et durable du transport aérien à Cuba, mesures qui contreviennent à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et entravent l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note de l'information contenue dans la présente note ;
- b) constater que l'application extraterritoriale de mesures unilatérales a des conséquences négatives sur le développement durable de l'aviation civile, qu'elle constitue une violation des principes et objectifs de la Convention de Chicago et qu'elles nuisent au développement de l'aviation civile à Cuba, pays qui est un maillon de la chaîne d'États qui participent au transport aérien régional et mondial ;
- c) exhorter tous les États à s'abstenir de promulguer et d'appliquer des lois et des mesures ayant des effets extraterritoriaux qui compromettent la souveraineté des autres États, les intérêts légitimes d'entités ou de personnes sous leur juridiction et la liberté de commerce et de navigation, conformément à leurs obligations au titre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, de la Charte des Nations Unies et du droit international.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note se rapporte à l'objectif stratégique <i>Le développement économique du transport aérien assure la prospérité économique et le bien-être de la société pour toutes et tous</i>
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	A39-WP/323-EC/32 « Mesures unilatérales et extraterritoriales imposées par les États-Unis d'Amérique à travers leur embargo économique, commercial et financier et

¹ Version espagnole fournie par Cuba.

	répercussions sur le développement durable de l'aviation civile de la République de Cuba » A40-WP/469-EC/38, « Effets préjudiciables pour la viabilité du développement économique du transport aérien de Cuba causés par l'imposition de mesures unilatérales et extraterritoriales » Résolution A40-9, <i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i> A40-WP/622-P/50, « Rapport de la Commission économique sur le point 36 de l'ordre du jour » A41-WP/404-EC/28, « Effets préjudiciables pour la durabilité du développement économique du transport aérien à Cuba du fait de l'imposition de mesures unilatérales et extraterritoriales » A40-WP/671-P66, Rapport de la Commission économique sur les points 38 et 39 de l'ordre du jour Note verbale 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 Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> (Convention de Chicago) Doc 9587, <i>Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international</i> Rapport de Cuba au titre de la résolution 71/5 adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en juillet 2024 — <i>Nécessité de lever le blocus économique, commercial et financier imposé à Cuba par les États-Unis d'Amérique</i>
--	--

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 La sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) a traité en profondeur des préoccupations que suscitent les mesures coercitives unilatérales prises par certains États ou groupes d'États, qui ont des effets préjudiciables sur les services de transport aérien dans tous les domaines de l'aviation civile.

1.3 Dans le rapport présenté par Cuba au titre de la résolution 78/7 de l'Assemblée générale des Nations Unies, intitulée *Nécessité de lever le blocus économique, commercial et financier imposé à Cuba par les États-Unis d'Amérique*, de juillet 2024, il est indiqué qu'entre mars 2023 et février 2024, le gouvernement des États-Unis d'Amérique a maintenu une politique de pression maximale à l'endroit de Cuba et l'application rigoureuse d'un blocus économique, commercial et financier, qui en forme son axe fondamental. Les mesures unilatérales sont demeurées inchangées, maintenant et aggravant les effets dévastateurs de ce régime coercitif unilatéral, le plus long et le plus englobant de l'histoire.

1.4 Parmi les mesures les plus sévères qui ont continué d’être imposées depuis trois ans, citons l’ajout de Cuba à la liste unilatérale du Département d’État des États-Unis des pays qui présumément parrainent le terrorisme ; la possibilité d’intenter des recours devant les tribunaux des États-Unis en vertu du titre III de la Loi pour la liberté et la solidarité démocratiques à Cuba (loi Helms-Burton) ; les sanctions ou menace de sanctions contre les entreprises de transport et les compagnies d’assurance ou de réassurance qui prennent part à l’approvisionnement de carburant à notre pays, et l’examen intense et rigoureux des transactions financières cubaines.

2. ANALYSE

2.1 Cuba réaffirme que les mesures unilatérales et extraterritoriales entravent le développement économique durable du transport aérien international, et qu’elles ont des conséquences particulièrement négatives pour les pays en développement. La question a été soulevée à chaque assemblée de l’OACI ces dernières années et nous réitérons, à la 42^e session, la nécessité qu’elle soit dûment examinée.

2.2 Tout comme les autres modes de transport à Cuba, l’aviation a été durement touchée au fil des ans par cet embargo. Ce n’est que grâce au professionnalisme des experts de notre système d’aviation civile et à la coopération internationale, en particulier dans le cadre du bureau régional Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) et du bureau régional Amérique du Sud (SAM) de l’OACI, et de leurs groupes régionaux pour la sécurité, que notre pays a pu faire face à cette situation et réduire au minimum les risques de sécurité, en atteignant même un niveau de mise en œuvre effective des éléments cruciaux de supervision de la sécurité de plus de 92 %.

2.3 L’application extraterritoriale du blocus comprend des mesures coercitives prises récemment contre la compagnie aérienne Cubana de Aviación. Pour ne citer que quelques exemples, la compagnie a subi de lourdes pertes financières en raison de l’annulation de contrats de location d’aéronefs, du blocage de comptes bancaires et de transactions commerciales, et de l’impossibilité d’avoir accès à des prêts d’institutions financières internationales destinés à l’entretien et la réparation de la flotte.

2.4 De plus, Cubana de Aviación ne peut pas acquérir des aéronefs car il est interdit à Cuba d’acheter des équipements et du matériel contenant plus de 10 % de composantes d’origine des États-Unis ; cette mesure touche également le transport aérien intérieur.

2.5 Un autre fait illustratif est survenu en avril 2024 lorsque le Bureau de l’industrie et de la sécurité du département du Commerce des États-Unis a refusé d’accorder une licence à une compagnie espagnole pour exporter un avion ATR72-212A à Cuba, qui devait servir à assurer des vols intérieurs.

2.6 Au cours de la même période, l’approvisionnement en huile d’aviation a également été touché par la décision de l’entreprise française Total SA d’en annuler la vente à cause de l’embargo.

2.7 En mars 2024, l’entreprise argentine *Yacimientos Petrolíferos Fiscales SA* (YPF) a avisé Cubana de Aviación qu’elle cesserait de fournir du carburant à ses aéronefs, en application du blocus des États-Unis contre Cuba. En conséquence, Cubana de Aviación s’est vue obligée de suspendre ses vols réguliers entre les deux pays, après avoir assuré la liaison pendant 39 ans.

2.8 Le développement durable du transport aérien du système d’aviation civile de Cuba s’est détérioré ces trois dernières années à cause du blocus économique, commercial et financier imposé par les États-Unis d’Amérique contre Cuba. Les mesures n’affectent pas seulement la compagnie aérienne, elles

s'étendent également aux fournisseurs de services qui doivent déployer d'immenses efforts et chercher des solutions de rechange beaucoup plus coûteuses pour fournir leurs services.

2.9 La limitation d'accès à des plates-formes bloquées pour Cuba, comme Webex de Cisco, Zoom et Cvent, est toujours en place. N'ayant pas accès à Cvent, la plateforme choisie par l'OACI pour planifier les rencontres dans le cadre de son événement phare de négociation d'accords aériens multilatéraux, ICAN 2024, Cuba a dû demander l'aide du Comité organisateur. Le comité a eu l'amabilité de servir de miroir des échanges bilatéraux, permettant ainsi d'élaborer un vaste et fructueux programme de rencontres, mais avec des outils moins conviviaux.

2.10 Malgré tout, reconnaissant l'importance du développement harmonieux, ordonné et durable du transport aérien international, Cuba a poursuivi sa collaboration avec les autorités de l'aviation civile de tous les États de la région, y compris ses relations professionnelles avec la Federal Aviation Administration (FAA), l'Administration de la sûreté des transports (TSA) et le Conseil national pour la sécurité des transports (NTSB), entre autres organismes des États-Unis, une collaboration qui s'est avérée fructueuse pour le développement sûr et efficace de l'aviation civile cubaine dans le contexte régional.

3. CONCLUSION

3.1 Le blocus économique, commercial et financier imposé à Cuba par le gouvernement des États-Unis d'Amérique :

- i) contrevient aux principes énoncés dans le préambule de la Convention de Chicago voulant que l'aviation civile internationale « puisse se développer de 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 » ;
- ii) ces mesures discriminatoires violent en outre les normes et préceptes de la Convention de Chicago, en particulier les dispositions de l'article 44, alinéas a), c), d), f), g), h) et i) qui énumèrent les buts et objectifs de l'OACI, qui sont d'assurer le développement du transport aérien international, de répondre aux besoins des peuples du monde à cet égard, d'assurer le respect intégral des droits des États contractants et d'éviter toute discrimination entre eux, et de promouvoir en général le développement de l'aviation civile internationale dans tous ces aspects ;
- iii) constitue une décision unilatérale de nature extraterritoriale, qui est contraire à l'esprit de la Convention relative à l'aviation civile internationale, de la Charte des Nations Unies et du droit international, et entraîne effets préjudiciables sur le développement de l'aviation civile à Cuba ainsi que sur le transport aérien régional et mondial.

3.2 En tant qu'organe suprême de décision de l'OACI, l'Assemblée peut jouer un rôle important pour défendre les principes d'égalité entre les États, de non-discrimination, de respect mutuel, d'égalité des chances et de liberté de commerce et de navigation internationaux, consacrés dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, la Charte des Nations Unies et de nombreux autres instruments juridiques internationaux. Elle est l'instance appropriée pour traiter des répercussions négatives des mesures unilatérales et extraterritoriales sur le développement du transport aérien international et, en conséquence, elle doit agir pour remédier à la situation.