

ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

## COMMISSION ÉCONOMIQUE

## Point 40 : Développement économique du transport aérien — Politique

**INCIDENCES DU BLOCUS ÉCONOMIQUE, COMMERCIAL ET FINANCIER  
IMPOSÉ À CUBA PAR LES ÉTATS-UNIS SUR LE SECTEUR DE L'AVIATION  
CIVILE CUBAINE**

(Note présentée par Cuba)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note fait le point, à l'intention de la communauté de l'aviation civile internationale, sur les incidences économiques du blocus économique, commercial et financier imposé par les États-Unis, sur le développement du transport aérien de la République de Cuba et sa durabilité, en insistant sur le caractère extraterritorial de ce blocus et le fait qu'il constitue une violation de la Convention de Chicago. Cette question a été soulevée lors de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6).

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

- à considérer que ces mesures entravent le développement durable du transport aérien international et à reconnaître que les mesures unilatérales imposées par un État membre contre un autre État membre et appliquées extraterritorialement ont des répercussions sur le développement aéronautique et constituent une violation des principes et objectifs de la Convention de Chicago, créant, entre autres, des précédents négatifs dont pourraient être victimes d'autres États de la communauté aéronautique internationale ;
- à ajouter au projet de Résolution 40/X, *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. *Accords et arrangements*, figurant dans la note A38-WP/55, le texte « et extraterritoriales » après le mot « unilatérales » dans le § 3 du dispositif ;
- à renvoyer ce problème au Président du Conseil afin que les mesures nécessaires soient prises en vue de sa résolution, et que des rapports périodiques soient présentés au Conseil.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C – <i>Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune incidence financière.
<i>Références :</i>	Rapport présenté par Cuba à l'Assemblée générale de l'ONU, que l'on peut consulter sur la page web <a href="http://www.cubavsbloqueo.cu/informebloqueo2012/index.html">www.cubavsbloqueo.cu/informebloqueo2012/index.html</a> Résolution 66/6 de l'Assemblée générale des Nations Unies de 2012 Notes A37-WP/312, A37-WP/330 et A37-WP/379 (Commission économique) citant des données et des preuves des conséquences du blocus Doc 9644, <i>Rapport de la Conférence mondiale de transport aérien sur la réglementation du transport aérien international : le présent et l'avenir</i> (ATConf/4) Doc 9819, <i>Rapport de la Conférence mondiale de transport aérien</i> (ATConf/5) Doc 10009, <i>Rapport de la sixième Conférence mondiale de transport aérien</i> (ATConf/6)

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

## 1. INTRODUCTION

1.1 Depuis 1960, le Gouvernement des États-Unis impose à la République de Cuba un blocus économique, commercial et financier qui touche gravement tous les secteurs économiques du pays, y compris l'aviation civile.

1.2 Depuis sa 47<sup>e</sup> session, tenue en 1992, jusqu'à sa 66<sup>e</sup> session de 2012, l'Assemblée générale des Nations Unies (UNGA) a voté à une majorité écrasante l'adoption de résolutions intitulées *Nécessité de lever le blocus économique, commercial et financier appliqué à Cuba par les États-Unis d'Amérique*. À la dernière session de l'UNGA en 2012, la résolution 66/6, portant le même intitulé, a été adoptée par 188 voix contre trois, avec deux abstentions.

1.3 La participation au transport aérien international est fondée sur la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago). L'article 44, de la Convention de Chicago (Doc 7300), en son alinéa f), stipule que l'un des objectifs de l'OACI est d'« assurer le respect intégral des droits des États membres et une possibilité équitable pour chaque État membre d'exploiter des entreprises de transport aérien international ».

1.4 Les conférences de transport aérien ATConf/4 de 1994 et ATConf/5 de 2003 ont reconnu que les États membres ont de nombreux buts et politiques différents en matière de réglementation, mais qu'ils partagent le même objectif fondamental de la participation entendue comme une présence fiable et soutenue dans le système de transport aérien international (Doc 9587, Partie 1, section E) et que les intérêts et les besoins des pays en développement nécessitent une attention particulière.

1.5 Il existe une préoccupation générale au sujet des mesures unilatérales et extraterritoriales que prennent quelques États ou groupes d'États qui touchent les services de transport aérien dans tous les domaines de l'aviation civile, notamment dans les domaines les plus importants de la sécurité de l'exploitation, de la sécurité de l'aviation et de la réglementation économique. Il est reconnu que les mesures unilatérales peuvent générer des conflits et avoir des répercussions sur le développement durable de l'aviation civile internationale. Cette question a été traitée largement lors de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6).

1.6 Au cours de ladite réunion, Cuba a présenté une note de travail ATConf/6-WP/37, dans laquelle sont énoncées les incidences sur l'aviation civile cubaine de ces mesures unilatérales, discriminatoires et extraterritoriales qui violent la Convention de Chicago et entravent le fonctionnement et le développement efficaces du secteur. Une autre déclaration dans laquelle est énoncée notre intention de porter cette affaire devant la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI a été incluse dans les conclusions de la Conférence.

## 2. VIOLATIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO

2.1 Le blocus économique, commercial et financier viole les principes énoncés dans le préambule à la Convention de Chicago qui proclame que l'aviation civile internationale devrait « se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien [devraient] être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités de manière saine et économique ».

2.2 L'interdiction d'exploiter des vols aux États-Unis qui frappe nos compagnies aériennes a d'énormes répercussions économiques. Il est interdit à nos compagnies aériennes d'exploiter ce trafic, ce qui réduit le volume d'exploitation de nos aéroports et limite le flux de passagers. En outre, il ne nous est

pas possible d'acquérir les dernières technologies aéronautiques, les équipements, les pièces de rechange et autres accessoires.

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 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 entier en la matière, 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. Toutes ces mesures enfreignent également les articles 77 et 79, qui stipulent qu'il ne faut pas empêcher deux ou plusieurs États contractants de constituer des organisations d'exploitation en commun de transport aérien et de mettre en pool leurs services aériens. Cuba a dû annuler ses accords de services communs avec des compagnies aériennes dans des pays tiers.

### 3. **LES RÉPERCUSSIONS ÉCONOMIQUES, COMMERCIALES ET FINANCIÈRES DES MESURES EXTRATERRITORIALES MONTRENT QUE LE BLOCUS N'EST PAS UNE QUESTION BILATÉRALE**

3.1 Il n'a pas été possible de moderniser les systèmes d'inspection/filtrage et d'enregistrement automatiques des passagers et des bagages aux aéroports. La société internationale de TIC dans l'aviation mondiale, la SITA, a indiqué qu'à cause de l'embargo commercial des États-Unis, les procédures d'enregistrement prescrites par le contrat de la Société cubaine des aéroports et des services aéronautiques (ECASA) ne peuvent être exécutées. Il a fallu faire appel à la société française RESA, représentée par Global System, ce qui a entraîné une augmentation des coûts et des retards dans le service.

3.2 Cuba se trouve ainsi dans une position très difficile en ce sens que presque tous les pays d'où partent les vols à destination de notre pays, ainsi que la vaste majorité de nos clients, exigent que nous utilisions ces systèmes. En fait, il est très difficile aux aéroports cubains d'envoyer les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) à une destination dans les quinze minutes qui suivent le décollage. Il en résulte pour les compagnies aériennes des amendes et des coûts d'exploitation accrus, avec le risque pour elles de perdre leur licence d'exploitation à Cuba.

3.3 Autre conséquence économique du blocus : des coûts de maintenance plus élevés pour les aéronefs de type ATR, plus précisément pour l'acquisition de pièces de rechange et de grands agrégats. Dans les circonstances actuelles, la compagnie cubaine Aerocaribbean doit acheter et faire réparer ses aéronefs dans des marchés distants, principalement en Europe, ce qui augmente inutilement les dépenses de 40 % par an.

3.4 Le coût de l'acquisition d'aéronefs dernier cri dans d'autres pays est prohibitif pour Cuba. En conséquence, les aéronefs sont loués de manière irrégulière et dans des conditions défavorables. Cette situation a coûté aux compagnies aériennes 54 974 017 USD, rien qu'en 2012.

3.5 Le coût total des répercussions de ces mesures sur l'aviation civile cubaine de 1960 à 2012 est de 4 028 987 854 USD.

#### 4. **CONCLUSIONS**

4.1 La sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) a été une tribune appropriée pour soulever la question des mesures unilatérales, extraterritoriales et discriminatoires qui ont une incidence sur le développement durable du transport aérien. Nous estimons que la présente session de l'Assemblée, qui est l'organe décisionnel suprême de l'OACI, a le pouvoir, en tant qu'organisation intergouvernementale mondiale chargée de l'aviation civile internationale, d'harmoniser les réglementations et politiques en matière d'économie du transport aérien international et d'examiner les préoccupations que suscitent les décisions unilatérales qui touchent le secteur. L'Assemblée de l'OACI a le devoir de demander instamment aux États de s'abstenir de recourir à ce type de mesures. Les mesures unilatérales ne sont pas propices au développement sûr, ordonné et durable de l'aviation civile internationale.

— FIN —