

## ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES

### COMISIÓN ECONÓMICA

**Cuestión 27: Reglamentación de los servicios internacionales de transporte aéreo y resultado de la quinta Conferencia mundial de transporte aéreo**

### **AFECTACIONES DEL BLOQUEO ECONÓMICO, COMERCIAL Y FINANCIERO DE LOS ESTADOS UNIDOS CONTRA CUBA EN LA RAMA DE LA AVIACIÓN CIVIL**

(Nota presentada por Cuba)

#### **RESUMEN**

Esta nota de estudio tiene como objetivo informar a la comunidad de la aviación civil internacional, las violaciones del Convenio de Chicago, que por las medidas del bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba, se han producido, así como las afectaciones que ello conlleva en el desarrollo de la aviación civil cubana, obstaculizando la participación de las aerolíneas cubanas en las actividades del transporte aéreo internacional. La misma debe servir a la vez de complemento a la información sobre este tema que el Presidente del Consejo presentará para su análisis en el transcurso de esta 35ª Asamblea.

La decisión de la Asamblea figura en el párrafo 4.

#### **1. ANTECEDENTES**

1.1 Desde el año 1960, el Gobierno de los Estados Unidos estableció un bloqueo económico, comercial y financiero contra la República de Cuba. Desde ese momento fueron afectadas sensiblemente todas las ramas económicas del país, incluyendo la rama de la aviación civil.

1.2 El bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba viola los principios recogidos en el Preámbulo del Convenio de Chicago.

1.3 Desde el año 1992, en su 47º período de sesiones hasta el 58º período de sesiones en el año 2003, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas, ha aprobado consecutivamente, por abrumadora mayoría de votos, las resoluciones bajo el título **“Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba”**.

<sup>1</sup> Las versiones en español, francés e inglés fueron suministradas por Cuba.

1.4 En el 31° y 32° período de sesiones de la Asamblea de la OACI, Cuba presentó sendas notas de estudios sobre el tema y en el 33° período de sesiones se presentó la nota de estudio A33-94, la cual decidimos no someterla a debate, tomando en consideración los abominables actos terroristas del 11 de septiembre que obligaban a no distraer la atención sobre este asunto, por lo que se propuso que este tema fuese analizado en el Consejo lo que fue aceptado por la Comisión económica durante el análisis de la nota de estudio A33-WP/262 y aceptado por la Asamblea cuando se presentó el informe a la plenaria mediante nota de estudio A33-WP/309.

1.5 El Consejo en la primera reunión del 164° período de sesiones revisó la nota de estudio C-WP/11671 que contenía las resoluciones y decisiones de la 33ª Asamblea y tomó la decisión (C-DEC 164/1 del 24 de octubre de 2001) de aprobar dicha nota de estudio que contiene el siguiente párrafo:

**“(Párrafo 26:27 (26-5. WP/262 y WP/309), Factores exógenos que afectan a la aviación civil. El Consejo considerará las preocupaciones planteadas por Cuba.”**

1.6 Sin embargo, el Consejo no programó el análisis de este asunto en ninguno de sus períodos de sesiones después de la Asamblea por lo que durante el 172° período de sesiones le solicitamos al Presidente del Consejo se incluyera en la agenda de la Asamblea el análisis del tema.

1.7 En respuesta a nuestra solicitud, el Dr. Kotaite propuso que este asunto no se viera en el Consejo ya que él presentaría un informe de sus gestiones en esta 35ª Asamblea donde expondría los aspectos mas significativos e importantes de estas afectaciones a la aviación cubana con el objetivo de recoger más elementos y criterios de las delegaciones asistentes y de esta forma estar en mejores condiciones de ser analizado en un próximo período de sesiones del Consejo.

1.8 Por lo tanto, esta nota de estudio tiene como objetivo ayudar a la Asamblea a disponer de una mayor cantidad de elementos en apoyo a la presentación del Presidente del Consejo para un más completo análisis de esta cuestión.

## 2. ANALISIS DE LAS AFECTACIONES

2.1 El bloqueo económico, comercial y financiero con sus medidas discriminatorias, viola lo establecido en las normas y preceptos del Convenio de Chicago y en particular lo establecido en su Artículo 44, incisos a),c),d),f),g),h), e i) y los Artículos 77 y 79. En este sentido, entre otros ejemplos, hemos tenido dificultades en acuerdos conjuntos de arrendamientos con otras líneas aéreas.

2.2 La situación de monopolio de los Estados Unidos en la fabricación de aeronaves comerciales y de componentes, piezas y tecnología para la fabricación y el mantenimiento de aeronaves y las de factura europea, hace prohibitiva su adquisición por las aerolíneas cubanas. Producto de las medidas del bloqueo, se recibió de BOEING una respuesta negativa a la solicitud de mantenimiento a una aeronave de ese fabricante utilizada por una línea aérea cubana (copia suministrada a OACI). También debido a las presiones del bloqueo, esta situación ha traído como consecuencia arrendamientos en condiciones anormales y desfavorables. Los costos de los arrendamientos de aeronaves del tipo DC-10, A-320, A-330 y B-727 han sido superiores a los precios del mercado internacional. Estos obstáculos han dado lugar a afectaciones económicas que han producido un gasto adicional en la cantidad de \$184 664 582.40 EUA desde que se inicio el bloqueo.

2.3 La delegación de Cuba en la 28ª Asamblea extraordinaria de la OACI propuso incluir en la Resolución A28-3/6 la siguiente cláusula “Insta además a los Estados a asistir a las líneas aéreas en sus esfuerzos por acelerar la modernización de sus flotas, y por ende impedir los obstáculos y permitir a todos los Estados tener acceso al arrendamiento y compra de aviones que cumplan los requisitos del Capítulo 3, incluso el suministro de asistencia técnica multilateral, cuando corresponda” La cláusula fue aprobada por la Asamblea como parte íntegra de la Resolución y continúa vigente en la Resolución A33-7, Apéndice D, punto 6.

2.4 Hacia y desde Cuba operan, sistemáticamente con más de 60 frecuencias semanales, varias líneas aéreas estadounidenses, en vuelos chárteres, como United Airlines, Continental, Delta, Miami Air, American Eagles, Gulf Stream, Falcon Air, North American, y otras. Operan las rutas desde Miami, Los Ángeles y New York, brindándoles el Estado cubano todas las facilidades para sus operaciones en la transportación de pasajeros. Sin embargo, el gobierno de los Estados Unidos no autoriza a las líneas aéreas cubanas a operar hacia su territorio, sobre la base de la sección 515.201 (a) de “Cuban Assets Control Regulation”, 31 C.F.R. Parte 515.

2.5 Por otra parte, se mantiene la prohibición a ciudadanos estadounidenses de visitar nuestro país en calidad de turistas, por lo que las líneas aéreas cubanas y estadounidenses se han visto imposibilitadas a servir este tipo de tráfico. Los ingresos dejados de percibir por esta prohibición y como consecuencia, la no prestación de servicios aeroportuarios y otros, así como el no cobro de los derechos de aeropuerto que corresponderían a los pasajeros, han sido desde el año 1960 hasta abril del 2003 un total aproximado de \$1 890 932 242 EUA.

2.6 Por otra parte, existe la imposibilidad de acceder a ningún tipo de tecnología en el mundo que haya sido desarrollada por los EE. UU. entre las que se encuentran las referidas a las comunicaciones, navegación y vigilancia, así como a los sistemas para aeropuertos, incluyendo equipos contra incendios y de rescate, entre otros. Esta situación nos obliga a dirigirnos a otros mercados, lo cual encarece los costos hasta en un 15%. Podemos señalar, que nuestras líneas aéreas se han visto imposibilitadas de adquirir en terceros mercados piezas de repuesto para los detectores de explosivos modelo 97 HS, empleados por el personal de seguridad de nuestros vuelos. La compañía que inicialmente suministraba dicho producto era de nacionalidad británica y no había dificultad en obtenerlo, pero al ser comprada por una compañía de EE. UU. cesó el suministro, debido a las medidas del bloqueo. Se recibieron cartas de la compañía ION TRACK, primero accediendo al suministro y finalmente negando el mismo por causa de la ley del bloqueo (copias suministradas a la OACI).

2.7 En aquellos casos en que por acuerdos regionales de la OACI y la Organización Meteorológica Mundial (OMM) le han asignado a los Estados Unidos la responsabilidad del suministro, hemos tenido que esperar largos períodos de tiempo para obtener las autorizaciones y aprobaciones de los permisos de exportación a Cuba, por parte del Departamento de Estado, del Departamento del Tesoro y del Departamento del Comercio de los EE. UU. Como ejemplos podemos mencionar:

- a) el sistema para el Mejoramiento del Enlace de Voz ATS (MEVA);
- b) el sistema de comunicaciones para la transmisión y recepción de información meteorológica del sistema mundial de pronóstico de área (WAFS) el cual se ha tenido que adquirir a través de la OACI, debido a la imposibilidad de comprarlos directamente. Esta situación engorrosa y complicada, ha traído complicaciones en las reparaciones y mantenimiento del sistema.

2.8 Todo lo antes expuesto habría afectado el desarrollo de la navegación aérea de la región de información de vuelo (FIR) asignada a Cuba por la OACI, por donde transitan un promedio de más de 7 000 vuelos mensuales, si no hubiésemos gastado recursos adicionales en la adquisición de estos equipos en otros países lejanos, con vista a garantizar eficientemente esta actividad.

2.9 De igual forma no podemos tener acceso a las ventajosas condiciones de ventas y garantías de los principales fondos comunes de suministros y reparación de partes y piezas de aviación, aviónica, agregados y motores como Pratt and Whitney, Honeywell Internacional Inc., Alliedsignal Inc. Hamilton Standard, Aviahall y otros. Además ponemos en conocimiento de esta Asamblea el embargo de cuatro equipos de los sistemas anticolidión en vuelo TCAS II, de propiedad de la Empresa Cubana de Aviación, cuando fueron enviados a los talleres de reparación del fabricante estadounidense Honeywell en Toulouse, Francia. Con la intervención de la OACI este problema está en vías de solución.

2.10 El suministro de los combustibles de aviación ha estado sometido a un riguroso control, de manera tal, que las transnacionales estadounidenses tienen prohibido suministrar dicho producto, en la más mínima cantidad, a las aerolíneas cubanas en todo el mundo.

2.11 De igual forma, en lo que respecta a la importación de estos combustibles, se originan excesivos gastos adicionales por concepto de fletes de transporte, así como en las altas garantías exigidas y sin ninguna facilidad de pago. Todo esto representa un incremento adicional de los gastos en un 20%.

2.12 Hay que decir también, que los sistemas de distribución SABRE, GALILEO y WORLDSPAN, radicados en EE. UU. y propiedad de capitales estadounidenses, no han aceptado las solicitudes de Cubana de Aviación para participar de sus bondades distributivas. WORLDSPAN y SABRE enviaron respuestas negativas argumentando el bloqueo como causa de las mismas (copias suministradas a OACI).

2.13 Esta política injusta y discriminatoria por parte de los EE. UU., ha traído como consecuencia cuantiosas afectaciones a la aviación civil cubana durante 44 años, que alcanzando la cifra de \$2 221 953 489.66 EUA, han limitado en gran medida, el desarrollo del transporte aéreo en nuestro país.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 Si bien las acciones descritas, en esta nota, han producido considerables afectaciones económicas a la aviación civil cubana a lo largo de muchos años y han estado dirigidas a limitar el desarrollo de nuestra aviación, ellas nos han obligado a redoblar los esfuerzos encaminados a garantizar que los servicios que prestamos a la comunidad internacional tengan la garantía de calidad y seguridad requerida, y cumplan con las normas y regulaciones que han emanado de la OACI, así como que todas las actividades que desarrollamos respondan a los principios refrendados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.2 Ante estas evidencias, la delegación de Cuba se siente en la obligación moral de alertar una vez más a la comunidad aérea internacional de la improcedencia de la imposición de medidas unilaterales por un Estado Parte contra otro Estado Parte del Convenio de Chicago, violando los principios y objetivos de dicho Convenio, y creando además precedentes negativos que pudieran afectar a otros Estados de esta comunidad.

3.3 Todas estas medidas indeseables del gobierno de Estados Unidos contra el desarrollo de la aviación civil de Cuba se producen, y continúan produciendo, no obstante al trato justo y respetuoso que siempre han mostrado las autoridades aeronáuticas cubanas en los asuntos relacionados con la actividad aeronáutica de ese país, tal como se demostró en la inmediata cooperación brindada por nuestros aeropuertos y por el control del espacio aéreo cubano al ponerlos a disposición de todas las aeronaves que se volaban hacia los EE. UU. después de los lamentables hechos del 11 de septiembre.

#### 4. **DECISIÓN DE LA ASAMBLEA**

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) analizar la información que contiene la Nota de Estudio y sus anexos relacionados con las afectaciones del bloqueo económico y comercial del Gobierno de Estados Unidos de América contra la República de Cuba en el ámbito de la aviación civil;
- b) reconocer que las medidas unilaterales impuestas por un Estado contra otro Estado, ambas Partes del Convenio de Chicago, afectan su desarrollo aeronáutico y constituyen una franca violación de los principios y objetivos del Convenio de Chicago, creando además precedentes negativos que pudieran afectar a otros Estados de la comunidad aeronáutica internacional;
- c) solicitar al Secretario General de la OACI que informe al Secretario General de la Naciones Unidas sobre las afectaciones que sufre la aviación civil cubana debido al bloqueo económico y comercial que han impuesto los Estados Unidos de América contra la República de Cuba, en el contexto de la respuesta que la OACI debe brindar a las Naciones Unidas en virtud de la Resolución A/RES/58/7 del 18 de noviembre de 2003; y
- d) solicitar al Presidente del Consejo que presente anualmente un informe al Consejo, mientras se mantengan estas afectaciones negativas.

— FIN —