



ASAMBLEA — 38º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONOMICA

Cuestión 40: Desarrollo económico del transporte aéreo – Política

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 actualizar a la comunidad de la aviación civil internacional, la información acerca de las afectaciones económicas del bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos, para el desarrollo del transporte aéreo de la República de Cuba y su sostenibilidad, el carácter extraterritorial del mismo, así como las violaciones del Convenio de Chicago. Esta situación fue señalada durante la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a:

- a) considerar que estas acciones dificultan el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional y que reconozca que las medidas unilaterales de un Estado Parte en relación a otro Estado Parte así como su aplicación extraterritorial, afectan su desarrollo aeronáutico y constituyen una 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;
- b) incluir en el proyecto de Resolución 40/X el siguiente texto: Declaración consolidada de las políticas permanentes en la esfera del transporte aéreo de la WP/55, Apéndice A – “Reglamentación económica del transporte aéreo internacional” Sección I – “Acuerdos y arreglos” en el Numeral 3: lo siguiente: y extraterritoriales seguido de la expresión de medidas unilaterales; y
- c) someter este asunto a la atención del Presidente del Consejo para que realice las gestiones necesarias en la solución a esta problemática y que informe periódicamente al Consejo del resultado de las mismas.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico C – <i>Protección del medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	No tiene repercusiones financieras.

¹ La versión en español fue proporcionada por Cuba.

<i>Referencias:</i>	<p>El informe de Cuba a la Asamblea General de la ONU puede consultarse en la página web www.cubavsbloqueo.cu/informebloqueo2012/index.html</p> <p>Resolución No. 66/6 de la Asamblea General de NN.UU. del año 2012 A37-WP/312, A37-WP/330 y A37-WP/379 Comisión Económica. Evidencias y pruebas de las afectaciones</p> <p><i>Informe de la Conferencia mundial de transporte aéreo sobre reglamentación del transporte aéreo internacional: presente y futuro (ATConf/4) (Doc 9644)</i></p> <p><i>Informe de la Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/5) (Doc 9819)</i></p> <p><i>Informe de la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) (Doc 10009)</i></p>
---------------------	---

1. ANTECEDENTES

1.1 Desde el año 1960, el gobierno de los Estados Unidos implantó 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 Desde el año 1992, en su 47° período de sesiones, hasta el 66° período de sesiones, en el año 2012, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) 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”. En la última Asamblea General de la ONU 2012, fue aprobada la Resolución 66/6 del mismo título, con 188 votos a favor tres en contra y 2 abstenciones.

1.3 La participación en el transporte aéreo internacional se basa en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). El Artículo 44 del Convenio de Chicago (Doc 7300) en su inciso f) establece que uno de los objetivos de la OACI es “asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional”.

1.4 Las conferencias de transporte aéreo (ATConf/4 de 1994 y ATConf/5 de 2003) reconocieron que, aunque los Estados contratantes tienen muchos objetivos y políticas diferentes en cuanto a su reglamentación, también comparten el propósito fundamental de participar en forma fiable y sostenida en el sistema de transporte aéreo internacional (Doc 9587, Parte 1, Sección V), así como también debería darse especial consideración a los intereses y necesidades de los países en desarrollo.

1.5 Existe una preocupación generalizada respecto a las medidas unilaterales y extraterritoriales tomadas por algunos Estados o grupos de Estados que afectan a los servicios de transporte aéreo en todos los ámbitos de la aviación civil, entre ellos, los más importantes como la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la reglamentación económica. Se reconoce que las medidas unilaterales pueden generar conflictos y afectar al desarrollo sostenido de la aviación civil internacional. Este asunto fue tratado con amplitud en la sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6).

1.6 Durante la mencionada reunión, Cuba presentó la nota de estudio ATConf/6-WP/37, donde señalaba las afectaciones que causan a la aviación civil cubana estas acciones unilaterales, discriminatorias y extraterritoriales, y que son violatorias del Convenio de Chicago, y obstaculizan su buen desempeño y desarrollo. En esa ocasión, se manifestó y quedó recogida en las conclusiones de la Conferencia nuestra intención de señalar esta cuestión a la atención de este 38° período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

2. VIOLACIONES DEL CONVENIO DE CHICAGO

2.1 El bloqueo económico, comercial y financiero viola los principios recogidos en el Preámbulo del Convenio de Chicago, el cual proclama que la aviación civil internacional “debe desarrollarse de manera segura y ordenada y que los servicios internacionales de transporte aéreo deben establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de un modo sano y económico”.

2.2 La prohibición a nuestras compañías aéreas de operar a los EE.UU. produce una afectación económica enorme, ya que las aerolíneas se ven imposibilitadas de servir este tráfico, lo que reduce el volumen de operaciones en nuestros aeropuertos y limita el movimiento de pasajeros. Además, se prohíbe la adquisición de tecnologías de punta en aeronaves, equipamientos, partes, piezas y otros accesorios.

2.3 El bloqueo económico, comercial y financiero con sus medidas discriminatorias viola, adicionalmente, lo establecido en las normas y preceptos del Convenio de Chicago y, en particular, lo referido en su Artículo 44, incisos a), c), d), f), g), h), e i) que establecen, entre los fines y objetivos de la OACI, el fomentar el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional; satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo a ese respecto; asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y evitar la discriminación entre ellos y promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos. También se violan los Artículos 77 y 79, donde se aboga por no impedir que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo. Cuba ha tenido que cancelar acuerdos conjuntos con otras líneas aéreas de terceros países.

3. REPERCUSIONES ECONOMICAS, COMERCIALES Y FINANCIERAS. MEDIDAS EXTRATERRITORIALES QUE DEMUESTRAN QUE EL BLOQUEO NO ES UN ASUNTO BILATERAL

3.1 Imposibilidad de implementar la modernización en el sistema de inspección automatizada de pasajeros y facturación de carga (check-in), instalados en las terminales aéreas. La Sociedad Internacional de Telecomunicaciones Aeronáuticas (SITA) ha manifestado que, por causa del embargo comercial de Estados Unidos, no puede ejecutar las implementaciones que se requieren para el “check-in”, contratado por la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA), y ha tenido que acudir a la empresa francesa RESA, representada a través de Global System. Ello ha significado mayores gastos y demoras que han afectado al servicio.

3.2 Lo anterior implica, además, una muy seria dificultad para Cuba, debido a que casi todos los países emisores de vuelos hacia nuestro país y la inmensa mayoría de nuestros clientes requieren la utilización de estos sistemas. Cabe destacar que el envío de la información anticipada sobre los pasajeros (API) al destino dentro de los 15 minutos luego de haber despegado la aeronave, se realiza desde los aeropuertos cubanos con muchas dificultades, lo que da lugar a multas a las aerolíneas cuyos costos de operación se ven afectados y corren el riesgo de perder sus permisos de operar a Cuba.

3.3 Afectación económica al mantenimiento de las aeronaves del tipo ATR, en lo que respecta al suministro de partes y piezas y a la reparación de aeronaves y agregados mayores. En las condiciones actuales, la línea aérea cubana Aerocaribbean se ve obligada a realizar las adquisiciones y reparaciones necesarias en mercados lejanos, fundamentalmente de Europa. Esto provoca incrementos innecesarios. El incremento en costes asciende al 40% anual.

3.4 Es prohibitiva para Cuba la adquisición en otros países de aeronaves de tecnología de avanzada. Esta situación ha traído como consecuencia el arrendamiento de aeronaves en condiciones anormales y desfavorables. Por estos conceptos, las aerolíneas cubanas se vieron afectadas, sólo en 2012, en 54 974 017 USD.

3.5 El total general de las afectaciones a la aviación civil cubana por este tipo de medidas desde el año 1960 al 2012 es de 4 028 987 854,00 USD.

4. **CONCLUSIONES**

4.1 La sexta Conferencia mundial de transporte aéreo (ATConf/6) constituyó un foro apropiado para abordar el tema de las medidas unilaterales, extraterritoriales y discriminatorias que afectan al desarrollo sostenible del transporte aéreo. Consideramos que esta Asamblea, que es la máxima instancia de decisión de la OACI, tiene la debida autoridad, como Organismo intergubernamental mundial en el ámbito de la aviación civil internacional, para armonizar las políticas y los regímenes normativos relativos a los aspectos económicos del transporte aéreo internacional, y en respuesta a las inquietudes por las decisiones unilaterales que lo afectan y tiene el deber de instar a los Estados a abstenerse de tomar ese tipo de medidas. Las acciones unilaterales no son conducentes al desarrollo sano, ordenado y sostenible de la aviación civil internacional.