Organización de Aviación Civil Internacional

NOTA DE ESTUDIO

ATConf/7-WP/154
13/10/26
(Nota de información)
En español e inglés únicamente[1]

SÉPTIMA CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF/7)

Montreal (sede), 16 - 20 de noviembre de 2026

Cuestión 3: Fortalecer los marcos reglamentarios e institucionales
3.2: Mejorar la conectividad aérea mediante marcos económicos y reglamentarios de aplicación progresiva para el transporte aéreo internacional

RESILIENCIA DE CUBA ANTE LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS UNILATERALES Y EXTRATERRITORIALES QUE AFECTAN NEGATIVAMENTE EL DESARROLLO ORDENADO, SEGURO Y SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN

Esta nota tiene el objetivo de informar a la comunidad de la aviación civil internacional sobre la resiliencia de Cuba para mantener el desarrollo ordenado, seguro y sostenible del transporte aéreo nacional e internacional, ante las permanentes medidas unilaterales y extraterritoriales impuestas por el Gobierno de los Estados Unidos de América, lo cual limita la conectividad aérea como motor del desarrollo socioeconómico, el comercio, el turismo y la integración regional, viola el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Carta de las Naciones Unidas y el Derecho Internacional, y entorpece la Iniciativa de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) de que “Ningún País se Queda Atrás” (NCLB).

1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) constituye la base para la participación de los Estados en el transporte aéreo internacional. El Artículo 44 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”.

1.2 En la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/6) se trató con profundidad la preocupación respecto a las medidas coercitivas unilaterales tomadas por algunos Estados o grupos de Estados que afectan los servicios de transporte aéreo en todos los ámbitos de la aviación civil.

1.3 En la Resolución A42-26, se reitera en su Apéndice A – Reglamentación Económica del Transporte Aéreo, que la Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) insta a los Estados miembros a que eviten adoptar medidas unilaterales y extraterritoriales que puedan afectar al desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional.

[1] Versiones en español e inglés proporcionadas por Cuba.

1.4 Desde el año 1992 la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) lleva a cabo votaciones en relación con la necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por el Gobierno de los Estados Unidos de América a Cuba, cuyo respaldo ha ido creciendo en la comunidad internacional. En el último informe de Cuba correspondiente al período de marzo de 2025 a febrero del 2026, se resaltó que se han incorporado como herramientas de máxima presión la imposición de un cerco energético sobre Cuba y un exhaustivo esquema de sanciones secundarias contra toda aquella entidad de terceros países que sostengan inversiones o vínculos comerciales con entidades cubanas, lo cual recrudece el carácter extraterritorial de las medidas impuestas.

1.5 La Asamblea General de la ONU autorizó este año por mayoría de votos la celebración de un debate sobre la necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por el Gobierno de los Estados Unidos de América contra la isla.

1.6 En el caso de la transportación aérea, el informe de Cuba a la Asamblea General de la ONU correspondiente al período de marzo de 2025 a febrero del 2026, resalta que ha sido mucho más difícil mantener su desarrollo ordenado, seguro y sostenible, ante la imposibilidad de adquirir los combustibles requeridos. De hecho, a solo unos pocos días de anunciarse la Orden Ejecutiva del 29 de enero del Presidente de los Estados Unidos de América, la Aeronáutica Civil de Cuba se vio en la obligación de publicar que en los aeropuertos cubanos se hacía imposible abastecer combustible de aviación (Jet A-1).

1.7 La Orden Ejecutiva del 1ro de mayo del Presidente de los Estados Unidos de América también prevé restricciones migratorias y de entrada a Estados Unidos para aquellos individuos que el gobierno de ese país considere hayan brindado apoyo material al Estado cubano. Claramente, esto es otro factor disuasorio e intimidatorio de peso para provocar el cese de las operaciones de terceros con Cuba. Debido a similares temores, varias aerolíneas anunciaron la suspensión de sus operaciones con Cuba.

1.8 Los ejemplos anteriormente citados han provocado un efecto muy negativo para la conectividad aérea de la Isla como motor del desarrollo socioeconómico, el comercio, el turismo y la integración regional. Las medidas coercitivas unilaterales y extraterritoriales de máxima presión, impiden que los servicios del transporte aéreo internacional se establezcan sobre la base de la igualdad de oportunidades, la explotación sana y económica, dejando a Cuba fuera de la estrategia de “Ningún País se Queda Atrás” de la OACI.

2. ANÁLISIS

2.1 Cuba reafirma que las acciones unilaterales y extraterritoriales obstaculizan el desarrollo económico y sostenible del transporte aéreo internacional, en particular tienen un gran impacto en los países en vías de desarrollo, a los cuales se les hace cada vez más difícil conseguir los recursos necesarios para optimizar las oportunidades y enfrentar los desafíos inherentes al desarrollo del transporte aéreo y para seguir respondiendo a los retos que plantean las exigencias que se imponen al sector. Así lo ha venido planteando en cada Asamblea de la OACI de los últimos años y en reunión del Consejo de este propio año, a raíz de la implementación de la Orden Ejecutiva 14380 firmada por el Presidente de Estados Unidos de América el 29 de enero de 2026, que autoriza aranceles adicionales a bienes de países que suministren petróleo a Cuba.

2.2 Cuba, como nación insular, depende en gran medida del transporte aéreo para la conectividad con el resto del mundo. En este contexto, las restricciones al suministro de combustible constituyen una forma indirecta de interferencia en la aviación civil internacional con efectos perjudiciales no solo para el Estado cubano, sino también para aerolíneas, pasajeros, terceros países y para la estabilidad general del sistema aeronáutico mundial.

2.3 Para mantener el desarrollo del transporte aéreo, Cuba ha tenido que dar muestra de su capacidad en el sector para adaptarse, responder y modificar procedimientos frente a eventos inesperados sin comprometer la seguridad operacional.

2.4 Gracias a la preparación y profesionalidad de los expertos del sistema de la aviación civil cubana y la cooperación internacional, especialmente en el marco de las Oficinas Regionales de Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM) de la OACI y sus Grupos Regionales para la Seguridad Operacional, se han podido minimizar los riesgos de seguridad operacional, logrando niveles aceptables y una implementación eficaz de los elementos críticos de vigilancia.

2.5 Ante las medidas coercitivas contra la aerolínea Cubana de Aviación, que se ha visto imposibilitada de establecer contratos de arrendamiento de aeronaves y acceder a préstamos de bancos internacionales para ejecutar el mantenimiento y la reparación de su flota, entre otros aspectos, Cuba ha tenido que revisar su política de transporte aéreo para hacerla más flexible y garantizar mantener la conectividad aérea.

2.6 Se han autorizado rutas aéreas con derechos de quinta y séptima libertades del aire, y se han reconocido códigos compartidos y otras alianzas comerciales entre compañías aéreas, para mantener las conexiones hasta con las regiones más distantes.

2.7 Dado el cerco energético, como se explicó en la introducción de esta nota, la aviación cubana se ha visto obligada a interrumpir el servicio de aprovisionamiento de combustible en sus aeropuertos. Ante esta situación, se da respuesta con celeridad a los ajustes solicitados en función de las operaciones aéreas, ya sean por modificación de las franjas de horarios, cambios de equipo para trasladar una mayor cantidad de combustible a bordo, aprobación expedita de operaciones extras para el traslado de pasajeros y equipajes rezagados, o para variar los derechos de ruta habituales.

2.8 Las limitaciones con el aprovisionamiento de combustible han obligado a los operadores aéreos internacionales a modificar las fichas de costos de las rutas hacia Cuba. De hecho, algunos han tenido que cancelar temporalmente sus operaciones porque los costos se tornan insostenibles.

2.9 Los prestadores de servicios aeroportuarios para contribuir con los operadores aéreos han otorgado incentivos de forma no discriminatoria, justa y equitativa a aquellos que operan a más de un aeropuerto en el país o que incrementen sus frecuencias históricas. Esto les facilita poder asumir los pagos por los servicios aeroportuarios en los puntos “intermedios” o “más allá” donde determinen gasear. De igual forma, el prestador de servicios de navegación aérea se ha mantenido cada vez más flexible a la aprobación de rutas directas o de punto a punto para contribuir a su acortamiento, minimizando el consumo de combustibles y las emisiones de gases contaminantes.

2.10 Reconociendo la importancia del desarrollo ordenado, seguro y sostenible del transporte aéreo a nivel internacional, mientras genera acciones y medidas de resiliencia, Cuba ha mantenido la colaboración con las autoridades de aviación civil de todos los Estados de la región.

3. CONCLUSIÓN

3.1 El bloqueo económico, comercial y financiero del Gobierno de los Estados Unidos de América contra Cuba viola los principios recogidos en el Preámbulo del Convenio de Chicago que 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”.

3.2 Sus medidas discriminatorias violan, 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 aviación civil internacional en todos sus aspectos.

3.3 Sus medidas son decisiones unilaterales con carácter extraterritorial, también contrarias al espíritu de la Carta de las Naciones Unidas y el Derecho Internacional, y repercuten negativamente en el desarrollo de la aviación civil en Cuba, así como el transporte aéreo regional y global.

3.4 La OACI decidió convocar esta séptima Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATConf/7), como una plataforma mundial donde se definen políticas y se toman decisiones que determinan las medidas para mejorar la reglamentación económica que apunta a impulsar el desarrollo de un sistema de aviación civil económicamente viable y abordable, y en este sentido Cuba, a través de esta Nota Informativa, desea poner también el foco de esta Conferencia Mundial en la importancia de prestar toda la atención necesaria a la Resolución A42-26 cuando insta a los Estados miembros a que eviten adoptar medidas unilaterales y extraterritoriales que puedan afectar al desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional.

3.5 Sin dejar de reconocer el impacto negativo que enfrenta el sistema de aviación civil ante las nefastas consecuencias del bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por el Gobierno de los Estados Unidos de América a Cuba, el país ha dado muestras de su capacidad de resiliencia para mantener los servicios de transporte aéreo nacional e internacional ante situaciones excepcionales.

— FIN —