



## ASAMBLEA — 39º PERÍODO DE SESIONES

## COMISIÓN ECONÓMICA

## Cuestión 43: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica

**MEDIDAS COERCITIVAS UNILATERALES DEL BLOQUEO ECONÓMICO, COMERCIAL Y FINANCIERO DEL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA, QUE AFECTAN EL DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA REPÚBLICA DE CUBA**

(Nota presentada por Cuba)

**RESUMEN**

Mediante esta nota de estudio se informan las afectaciones al desarrollo del transporte aéreo de la República de Cuba, en violación del Convenio de Chicago, producto del mantenimiento del bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por el gobierno de los Estados Unidos de América contra la República de Cuba, por la aplicación de medidas coercitivas unilaterales.

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

- tomar nota de la información contenida en la nota de estudio;
- considerar que las medidas coercitivas unilaterales obstaculizan el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional;
- reconocer que las medidas coercitivas unilaterales, afectan el desarrollo sostenido de la aviación civil y constituyen una violación de los principios y objetivos del Convenio de Chicago; y
- incluir en la nota A39-WP/8, denominada *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*, Apéndice A (Reglamentación económica del transporte aéreo internacional), Sección I, en numeral 3, el texto que se propone en 4.1 d).

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el Objetivo estratégico D – <i>Desarrollo económico del transporte aéreo</i> .
<i>Repercusiones financieras:</i>	No se aplica.
<i>Referencias:</i>	Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc. 7300). Resolución A38-14, <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> . A39-WP/8 EC/6, <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del Transporte Aéreo</i> . A38-WP/312, A38-WP/330, A38-WP/379 Conclusiones de las Conferencias ATConf/4 (1994), ATConf/5 (2003) y ATConf/6 (2013), pueden consultarse en: <a href="http://www.icao.int/meetings/atconf6">www.icao.int/meetings/atconf6</a> . Informe de Cuba sobre la Resolución 69/5 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, titulada “Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba”, Junio de 2015.

<sup>1</sup> La versión en español fue proporcionada por Cuba.

## 1. INTRODUCCIÓN

1.1 El Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) constituye la base para la participación 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 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.

1.3 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, entre ellos, los más importantes como la seguridad operacional, la seguridad de la aviación y la reglamentación económica. Se reconoce que las medidas coercitivas unilaterales pueden generar conflictos y afectar al desarrollo sostenido de la aviación civil internacional. Durante la mencionada conferencia, Cuba presentó la Nota de Estudio ATConf/6-WP/37, donde señalaba las afectaciones que causan a la aviación civil cubana estas medidas coercitivas unilaterales, discriminatorias, y que son violatorias del Convenio de Chicago, y obstaculizan su buen desempeño y desarrollo.

1.4 Desde 1960, el gobierno de los Estados Unidos impuso un bloqueo económico, comercial y financiero contra la República de Cuba que ha afectado y afecta sensiblemente todas las ramas económicas del país, siendo la aeronáutica dentro del transporte, el sector más afectado.

1.5 Por otro año consecutivo desde 1992, el 70° período de sesiones de la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas el pasado año aprobó, por abrumadora mayoría de votos, la Resolución 69/5 “Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba; 191 votos a favor y dos en contra, sin abstenciones, fue el resultado en esta ocasión.

1.6 A partir del 17 de diciembre de 2014 los gobiernos de Cuba y de Estados Unidos de América iniciaron negociaciones para restablecer las relaciones diplomáticas en base al respeto mutuo, como naciones soberanas.

1.7 En la actualidad existen avances en diferentes esferas, de ellas relacionadas o con impacto en la aviación civil, tales como:

- a) exclusión de Cuba de la lista de “Estados patrocinadores del terrorismo internacional”;
- b) restablecimiento de las relaciones diplomáticas y reapertura de las embajadas en ambos países;
- c) realización de visitas de alto nivel y técnicas en ambas direcciones, principalmente en materia de Seguridad de la Aviación, especialidad en la que se han realizado frecuentes encuentros técnicos entre expertos del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba y la Administración de Seguridad del Transporte de EE.UU (TSA), agencia esta última que ha podido comprobar el nivel de seguridad de los aeropuertos cubanos, así como la aprobación e implementación, por parte de las autoridades competentes cubanas, de diferentes requerimientos de seguridad de la TSA;

- d) reanudación del correo postal directo;
- e) firma del Memorando de Entendimiento para el establecimiento de vuelos regulares entre ambos países;
- f) memorando de Entendimiento entre el Ministerio del Interior, la Aduana General de la República de Cuba y el Departamento de Seguridad Interna de EE.UU. para la cooperación en la esfera de la seguridad de los viajeros y el comercio;
- g) negociación de cooperación bilateral en materia de control de tránsito aéreo, búsqueda y salvamento; meteorología, clima y contaminación atmosférica; y
- h) en el año 2015, los viajes a Cuba de ciudadanos estadounidenses se incrementaron en un 76% en comparación con el año anterior. En el primer semestre de 2016, el incremento fue del 80% con respecto al primer semestre de 2015.

## 2. DESARROLLO

2.1 A pesar de los progresos descritos en los antecedentes de esta nota, el bloqueo continúa en vigor y en términos de aviación civil, siguen teniendo consecuencias negativas para Cuba.

2.2 La aeronáutica es el sector del transporte más afectado por las prohibiciones y regulaciones del bloqueo, constituyendo el 67.5% dentro de este. Durante el periodo de abril de 2013 y abril de 2016, las afectaciones a la aviación civil se estimaron en 990 millones 284 384 dólares americanos (USD).

2.3 Entre las limitaciones que impone esta política al sector se encuentran que las empresas aéreas cubanas deberán obtener permisos y licencias adicionales a las normalmente establecidas para la operación de transporte aéreo internacional, para volar al territorio de los EE.UU.

2.4 La prevalencia de leyes que prohíben la adquisición de tecnologías de punta en aeronaves, equipamientos, partes, piezas y otros accesorios, así como, que empresas de terceros países vendan bienes o servicios a Cuba, cuya tecnología contenga más de un 25% de componentes estadounidenses, aunque sus propietarios sean nacionales de esos países lo que afecta el desarrollo sostenido de la aviación civil cubana.

2.5 La empresa Cubana de Aviación S.A. se ve imposibilitada de participar de las bondades de los sistemas de distribución de Reservas Aérea computarizados, al ser estos en su gran mayoría de propiedad o con intereses estadounidenses.

2.6 Como resultado del acoso financiero la compañía Cubana de Aviación S.A., no pudo gestionar un banco que procesara a su nombre los fondos de las tarjetas Visa y MasterCard. Por ese motivo, continuó desarrollando el comercio electrónico mediante los servicios de la entidad AMF Global Items, incurriendo en elevados gastos operacionales y financieros.

2.7 En sentido general y no solo para la compañía *Cubana de Aviación S.A.*, se continúa bloqueando a Cuba en las transferencias financieras, se retienen pagos, incluso en monedas distintas al dólar estadounidense y se deniegan servicios. En términos de transferencias financieras, hasta el momento el gobierno de Estados Unidos no ha emitido una declaración política ni un documento legal que le explique a los bancos del mundo que las operaciones con Cuba son legítimas y no van a ser sancionados.

### 3. CONCLUSIONES

3.1 El bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos de América contra Cuba:

- a) 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”;
- b) 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 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;
- c) es una medida coercitiva unilateral, contraria al espíritu del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y repercute negativamente en el desarrollo de la aviación civil en Cuba.

3.2 La Asamblea como 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 medidas coercitivas unilaterales que lo afectan tiene el deber de instar a los Estados a abstenerse de tomar ese tipo de medidas.

3.3 Las medidas coercitivas unilaterales no son conducentes al desarrollo ordenado y sostenible de la aviación civil internacional y deben ser elementos importantes a considerar por la OACI y los Estados, en la Declaración consolidada de las políticas permanentes en la esfera del transporte aéreo, plasmándose explícitamente en el Apéndice A Reglamentación económica del transporte aéreo internacional, Sección 1, numeral 3.

### 4. MEDIDAS PROPUESTAS

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información contenida en la nota de estudio;
- b) considerar que las medidas coercitivas unilaterales obstaculizan el desarrollo sostenible del transporte aéreo internacional;
- c) reconocer que las medidas coercitivas unilaterales, afectan el desarrollo sostenible de la aviación civil y constituyen una violación de los principios y objetivos del Convenio de Chicago; y

- d) incluir en la nota A39-WP/8, denominada *Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo*, Apéndice A (Reglamentación económica del transporte aéreo internacional), Sección I, numeral 3:

“Insta a los Estados miembros a que, en sus prácticas normativas, se abstengan de adoptar medidas coercitivas unilaterales contrarias al Derecho Internacional y la Carta de las Naciones Unidas, que podrían perjudicar el interés común de la comunidad de la aviación y el desarrollo eficiente y sostenible del transporte aéreo internacional”.

— FIN —