



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 40º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 36: Otras cuestiones que se someterán a examen de la Comisión Económica

AFECTACIONES A LA SOSTENIBILIDAD DEL DESARROLLO ECONÓMICO
DEL TRANSPORTE AÉREO EN CUBA POR LA IMPOSICIÓN
DE MEDIDAS UNILATERALES Y EXTRATERRITORIALES

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN

Mediante esta nota de estudio se informa a la comunidad de la aviación civil internacional la aplicación de medidas unilaterales y de carácter extraterritorial, a la que ha sido objeto la República de Cuba, lo que obstaculiza el desarrollo económico sostenible del transporte aéreo, viola el Convenio de Aviación Civil Internacional y entorpece la Iniciativa de la OACI de que “Ningún país se queda atrás” (NCLB).

Decisión de la Asamblea: Se invita a la Asamblea a considerar las acciones recomendadas en el párrafo 4.1, incisos a), b), c) y d) de la presente nota de estudio.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico: Desarrollo económico del transporte aéreo
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	Resolución 71/5 aprobada por la Asamblea General el 1 de noviembre de 2017. Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba Resolución 72/4 aprobada por la Asamblea General el 1 de noviembre de 2018. Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba <i>Resoluciones vigentes de la Asamblea</i> (al 6 de octubre de 2016) (Doc. 10075) <i>Informe de la Comisión Económica del 39º período de sesiones de la Asamblea</i> (Doc 10078) A40-WP/22-EC/7, <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i> Informe de la Novena Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Puerto España, Trinidad y Tobago, 25 al 27 de junio de 2019 Nota Diplomática de la Embajada de Cuba en Canadá presentada al Presidente del Consejo de la OACI y Secretaria General de la Organización de 26 de abril de 2019 <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Doc 7300, Convenio de Chicago) <i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i> (Doc 9587)

¹ 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 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 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. 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 unilaterales y extraterritoriales pueden generar conflictos y afectar al desarrollo económico sostenido de la aviación civil internacional.

1.3 En la 39 Asamblea de la OACI durante los debates de la Cuestión 43 de la Comisión Económica a propuesta de Cuba en su Nota de Estudio A39-WP/323 Revisión núm. 1 fue aprobada la inclusión del término “extraterritorial” en la Resolución relativa a la Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, en el Apéndice A Reglamentación económica del transporte aéreo internacional, Sección 1, numeral 3, quedando plasmado dicho término en la Resolución A39-15: Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo, Sección 1, numeral 3. Asimismo, en otros asuntos considerados por la Comisión Económica en el debate, se apoyó el hecho de que las medidas extraterritoriales en el negocio de la aviación van más allá de los Estados en cuestión, repercutiendo en terceros, y algunos Estados pidieron que la OACI adoptara medidas para hacer frente a esta situación.

1.4 En el informe de Cuba a la Asamblea General de la ONU en 2018, sobre la Resolución 72/4 “Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba”, se enfatizó que a partir de la firma en el año 2017, del “Memorando presidencial de seguridad nacional, sobre el fortalecimiento de la política de EE.UU hacia Cuba”, se emitieron nuevas regulaciones y disposiciones por parte de los departamentos estadounidenses de Comercio, Tesoro y Estado para dar cumplimiento a dicho memorando, en las cuales se arrecian aún más el bloqueo y las medidas discriminatorias contra la Isla.

1.5 Mediante Nota Diplomática de la Embajada de Cuba en Canadá de 26 de abril de 2019 se remitió al Presidente del Consejo de la OACI y a la Secretaria General de la Organización la Declaración del Gobierno Revolucionario de la República de Cuba, emitida el 17 de abril de 2019, donde se rechaza firmemente la adopción de nuevas medidas agresivas por parte del Gobierno de los Estados Unidos contra Cuba, llamando a la atención de la Organización, acerca de las consecuencias negativas que estas pudieran tener para el desarrollo de la aviación civil en Cuba, solicitando a la OACI un pronunciamiento al respecto, en la forma y por la vía que considerara más apropiada.

2. ANÁLISIS

2.1 Durante 58 años Cuba ha estado sometida al bloqueo económico, comercial y financiero por parte de los EE.UU. Tal y como se informó por Cuba a la Organización de Naciones Unidas, solo de abril de 2017 hasta marzo de 2018, los daños provocados por el bloqueo al sector del transporte en general ascienden a \$101 550 000 y los daños sustanciales a la aviación cubana han ascendido a \$63 640 000. Al sector del transporte aéreo civil en Cuba le ha sido imposible acceder a aeronaves, ya sea en compra o en arrendamiento, a componentes o piezas de repuesto, a tecnología y a know-how, donde esté presente un componente estadounidense mayor del 20%, cualquiera que sea el país de procedencia o de producción de la aeronave. Por otra parte, los obstáculos impuestos para la apertura de cuentas y las transacciones bancarias, la retención de pagos, incluso en monedas distintas al dólar estadounidense, ha limitado en extremo el desempeño de nuestras aerolíneas y empresas que brindan servicios a la aviación.

2.2 En el contexto de las acciones del bloqueo y su aplicación extraterritorial, en fechas recientes se han aplicado medidas contra la aerolínea Cubana de Aviación, tales como:

- a) cancelación de acuerdos de cooperación con aerolíneas de terceros países: de código compartido, interlineal y multilateral de prorrateo, debido a que Cubana aparece en la llamada lista restricción a nacionales especialmente designados y personas bloqueadas, en inglés "Specially Designated Nationals And Blocked Persons List" de la Oficina de Control de Activos estadounidenses (OFAC).
- b) suspensión en Italia, Francia y México de los servicios internacionalmente utilizados para la venta y emisión de boletos por las afectaciones a los bancos de compensación asociados a los mismos.
- c) detención de procesos de negocios con firmas estadounidenses vinculadas a la aviación civil, como consecuencia del temor a la aplicación de medidas de bloqueo contra Cuba por parte del Gobierno de los EE.UU.

2.3 Por otra parte, la decisión del Gobierno de los EE.UU., de activar a partir del pasado 2 de mayo el Título III y ampliar la implementación al Título IV de la Ley Helms-Burton, permitirá respectivamente tomar medidas en los tribunales de EE.UU. contra entidades cubanas y extranjeras fuera de la jurisdicción de los EE.UU., y negará la entrada en el territorio estadounidense de los ejecutivos y sus familiares, de las empresas que invierten legalmente en Cuba, en propiedades que fueron legítimamente nacionalizadas de conformidad con el Derecho Internacional, así como impondrá sanciones financieras adicionales que agravarán más la persecución de las transacciones bancarias legítimas entre Cuba y el mundo.

2.4 El Título III permitirá autorizar a ciudadanos de EE. UU., incluidos aquellos que no lo eran al momento del proceso de nacionalización de propiedades extranjeras en Cuba en 1960, cuando se cumplió estrictamente con el Derecho Internacional, a entablar acciones y presentar demandas ante tribunales de los EE.UU. contra personas que consideren que hacen "tráfico" en esa propiedad. Ningún tribunal estadounidense ha interpretado aún el concepto de "tráfico" con propiedades nacionalizadas, por lo tanto, ningún sector o actividad de la esfera económica estaría exento de su alcance, lo cual tendrá consecuencias negativas para el desarrollo de la aviación civil en Cuba, en particular para empresas extranjeras que tienen negocios relacionados con inversiones para modernizar aeropuertos cubanos u operaciones de aerolíneas de distintos países que enlazan a Cuba con el mundo, como se ejemplifica en el párrafo 2.3, entre otras afectaciones.

2.5 No obstante lo anterior, en la Novena Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe, celebrada en Trinidad y Tobago del 25 al 27 de junio, durante la participación en el Panel para mejorar la promoción del Estado para el desarrollo de los asuntos de transporte aéreo, Cuba expuso que a pesar de la existencia del bloqueo impuesto a ella por el Gobierno de los EE.UU por 58 años consecutivos, el apoyo de las autoridades de aviación civil de todos los Estados de la región, incluyendo la relación profesional mantenida con la FAA, la TSA, NTSB y Boeing, tres agencias federales y una compañía de los EE.UU, ha sido muy importante para la aviación cubana.

3. CONCLUSIONES

3.1 Anualmente, el Secretario General de la ONU solicita a los órganos y organismos pertinentes del sistema de las Naciones Unidas, preparar un informe sobre el cumplimiento de su resolución sobre la necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba, a la luz de los propósitos y principios de la Carta y del derecho internacional y presentarlo a sus períodos de sesiones.

3.2 En este contexto, la OACI tiene un papel que desempeñar en la garantía de principios tales como la igualdad soberana de los Estados, la no discriminación, el respeto mutuo, la igualdad de oportunidades y la libertad de comercio y navegación internacionales, consagrados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Carta de las Naciones Unidas y numerosos instrumentos jurídicos internacionales, y es el foro apropiado para el análisis de las afectaciones que causan las medidas unilaterales y extraterritoriales que atentan contra estos principios y para la adopción de medidas que hagan frente a esta situación.

3.3 El bloqueo económico, comercial y financiero del Gobierno 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 aviación civil internacional en todos sus aspectos;
- c) es una decisión unilateral con carácter extraterritorial, contraria al espíritu del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Carta de las Naciones Unidas y el derecho internacional, y repercute negativamente en el desarrollo de la aviación civil en Cuba.

4. **RECOMENDACIONES**

4.1 Se invita a la Asamblea a:

- a) tomar nota de la información contenida en la nota de estudio;
- b) reafirmar que las acciones unilaterales y extraterritoriales obstaculizan el desarrollo económico sostenible del transporte aéreo internacional, y en particular tienen un gran impacto en los países en vías de desarrollo;
- c) exhortar a todos los Estados a que se abstengan de promulgar y aplicar leyes y medidas con efectos extraterritoriales que afectan a la soberanía de otros Estados, a los intereses legítimos de entidades o personas bajo su jurisdicción y a la libertad de comercio y navegación, en cumplimiento de sus obligaciones de conformidad con el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, la Carta de las Naciones Unidas y el derecho internacional, que, entre otras cosas, reafirman la libertad de comercio y navegación, y
- d) reconocer que la Organización de Aviación Civil Internacional es el foro permanente y apropiado para el análisis de las afectaciones que causa la aplicación por parte de los Estados de medidas unilaterales y extraterritoriales que afectan el desarrollo ordenado, sostenible y armonioso del transporte aéreo internacional, y en consecuencia debe adoptar medidas que hagan frente a esta situación.

— FIN —