



NOTA DE ESTUDIO

CONFERENCIA MUNDIAL DE TRANSPORTE AÉREO (ATCONF)

SEXTA REUNIÓN

Montreal, 18 - 22 de marzo de 2013

Cuestión 1 del

orden del día: **Panorama mundial de las tendencias y novedades**

1.2: **Otros ámbitos de la labor de la OACI que pueden tener repercusiones económicas**

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, con datos y evidencias, 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 el **carácter extraterritorial del mismo**, 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 y en la **sostenibilidad del transporte aéreo**, obstaculizando el derecho a la participación de las aerolíneas cubanas en las actividades del transporte aéreo internacional.

Medidas propuestas a la Conferencia: Se invita a la Conferencia a respaldar las recomendaciones que se presentan en el párrafo 4.

Referencias:

Los documentos de referencia para la ATConf/6 están disponibles en www.icao.int/meetings/atconf6.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 La participación en el transporte aéreo internacional tiene su origen en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago). El Artículo 44 del Convenio de Chicago (Doc 7300) 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”. Las últimas dos conferencias de transporte aéreo (ATConf/4 en 1994 y ATConf/5 en 2003) coincidieron, además, en que, según lo dispuesto en *Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional* (Doc 9587, Parte 1, Sección V), “los Estados contratantes tienen muchos objetivos y políticas diferentes en cuanto a su reglamentación, pero comparten el propósito fundamental de participar en forma fiable y sostenida en el sistema de

¹ La versión en español ha sido proporcionada por Cuba.

transporte aéreo internacional”, y en que debía darse especial consideración a los intereses y necesidades de los países en desarrollo. Textos de referencia relacionados con esta temática pueden consultarse en la página web de la ATConf/6 en www.icao.int/meetings/atconf6.

1.2 Existe una preocupación generalizada respecto de las medidas unilaterales y extraterritoriales tomadas por algunos Estados o grupos de Estados y que afectan a los intereses o servicios de transporte aéreo de otros Estados. Ese tipo de acción unilateral se da en diversos ámbitos: seguridad operacional, seguridad de la aviación y reglamentación económica. Se reconoce que las medidas unilaterales pueden generar conflictos y, por ende, afectar al desarrollo sostenido de la aviación civil internacional.

1.3 En su calidad de organismo intergubernamental mundial responsable de la aviación civil, la OACI tiene la misión de armonizar las políticas y los regímenes normativos relativos a los aspectos económicos del transporte aéreo internacional. En respuesta a las inquietudes por las decisiones unilaterales que afectan al transporte aéreo internacional, la OACI tiene el deber de instar a los Estados a abstenerse de tomar ese tipo de medidas. Un ejemplo de esta misión fue la solución, con los oficios de la OACI, del diferendo entre Cuba y Estados Unidos (EE.UU.), ya que este último prohibía a las líneas aéreas cubanas sobrevolar su territorio por la rutas directas internacionales reconocidas mundialmente hacia desde Canadá.

1.4 Las acciones unilaterales no son conducentes al desarrollo sano, ordenado y sostenible del transporte aéreo internacional.

2. ANTECEDENTES

2.1 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.

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

2.3 Desde el año 1992, en su 47º período de sesiones, hasta el 66º período de sesiones, en el año 2012, 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.” En esta 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.

2.4 En la 37ª Asamblea, durante el análisis de la cuestión 54 “Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Económica”, nota de estudio A37-WP/312, la cual fue sometida a la consideración de esta Comisión, y después de un intenso debate la Comisión consideró dejar este asunto en la atención del Presidente del Consejo, cuyos buenos oficios habían intervenido en esta cuestión en ocasiones anteriores. Esta situación no ha sido resuelta. En el día de hoy, Cuba presenta esta nota de estudio que recoge algunos de los últimos acontecimientos y afectaciones económicas, por este criminal bloqueo.

3. ANÁLISIS DE LAS AFECTACIONES

3.1 **Afectaciones que evidencian la extraterritorialidad de las regulaciones de los EE.UU. que demuestran que el bloqueo no es un asunto bilateral**

3.1.1 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.

3.1.2 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 el envío de la información anticipada sobre los pasajeros (API) al destino dentro de los 15 minutos luego de haber despegado la aeronave, lo que se realiza con muchas dificultades desde todos los aeropuertos cubanos y redundando en multas a las aerolíneas que afectan sus costos de operación y corren el riesgo de perder sus permisos de operar en Cuba.

3.1.3 Fue denegado el suministro de partes y piezas de recambio para las aeronaves civiles Bandeirante EMB-110 operadas por la compañía aérea cubana “Aerocaribbean, S.A.” y producidas por el consorcio aeronáutico brasileño EMBRAER. Su posible adquisición fue trasladada sólo a través de empresas comerciales o intermediarios con el consiguiente incremento en costes financieros entre un 20% y 40% de su valor de venta. (Evidencia en Adjunto núm. 1 a la A37-WP/312).

3.1.4 Afectaciones a las ventas por INTERNET de Cubana de Aviación. Las ventas en línea de Cubana de Aviación S.A., reabiertas el 28 de enero de 2009 con una nueva estructura de comercialización, comenzaron logrando un aumento significativo en los niveles de ventas. Sin embargo, el 22 de mayo del mismo año, se vieron interrumpidas drásticamente, debido a que el banco adquiriente de los fondos provenientes de las ventas en línea, recibió notificaciones de la norteamericana VISA, relativas al uso de tarjetas emitidas en Estados Unidos para realizar compras de boletos y la violación de las regulaciones del Embargo de Estados Unidos hacia Cuba al trabajar con la empresa Cubana de Aviación.

3.1.5 A partir de ese momento comenzó un proceso de comunicaciones entre la aerolínea y el banco adquiriente, cuyo resultado final fue que no pudimos continuar trabajando con esa entidad financiera para el soporte del comercio electrónico. (Evidencias en Adjunto núm. 3 a la A37-WP/312). En este sentido, se calcula la afectación económica de la compañía Cubana de Aviación en una cifra cercana a los \$ 3 500 000,00 USD, sólo en un año.

3.1.6 Afectaciones por bloqueo de transferencia financiera de la línea aérea Cubana de Aviación con bancos de terceros países. El Banco Popular Español S.A. (BPESA) nos informa del bloqueo por parte de la OFAC de EE.UU. de una transferencia de Cubana de Aviación ordenada en diciembre de 2008 por la Gerencia de Madrid para la de Moscú, por el monto de \$ 107 770,95 euros, la cual fue enviada por el BPESA mediante el Wachovia Bank e incautada por la OFAC, siendo responsabilidad del Banco Popular Español S.A. al cual le solicitamos el reintegro de esa cantidad, lo cual no se efectuó. Se dispone de cartas que evidencian este hecho. (Adjunto núm. 4 a la A37-WP/312).

3.2 Violaciones del Convenio de Chicago

3.2.1 El bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba 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. El tema de esta Conferencia está referido precisamente **a la sostenibilidad** del transporte aéreo.

3.2.2 La prohibición a nuestras compañías aéreas de operar a los EE.UU. producen una afectación económica enorme, ya que las aerolíneas se ven imposibilitadas de servir este tráfico, 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.

3.2.3 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.

3.2.4 Las afectaciones que a continuación se reflejan constituyen un ejemplo de las violaciones del Convenio de Chicago a nuestras líneas aéreas y a todo el sistema de la aviación civil cubana, que siempre ha estado enfrascada en ofrecer un mejor servicio a sus clientes, reducir los costos y hacer la transportación aérea y la entrega de los servicios, en general, más eficiente.

3.3 Algunos ejemplos de gastos adicionales por concepto de adquisición de mercancías e insumos en mercados distantes y diferencia de precios de los mismos

3.3.1 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, estamos obligados a realizar las adquisiciones y reparaciones necesarias en mercados lejanos, fundamentalmente de Europa. Esto provoca incrementos innecesarios. El incremento en costes asciende al 40%.

3.3.2 Es prohibitiva para Cuba la adquisición 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 un año, por **54 974 017 USD**.

3.4 **El total general de las afectaciones a la aviación civil cubana desde el año 1960 al 2012 es de 4 028 987 854,00 USD.**

4. **RECOMENDACIONES**

4.1 Se invita a la Conferencia a:

- a) examinar la información que contiene la nota de estudio relacionada con las afectaciones del bloqueo económico, comercial y financiero del Gobierno de Estados Unidos de América contra la República de Cuba en el ámbito de la actividad del transporte aéreo;
- b) reconocer que las medidas unilaterales impuestas por un Estado Parte contra otro Estado Parte 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) reafirmar que la participación en el transporte aéreo internacional tiene su origen en el Convenio de Chicago. El Artículo 44 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300) 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”.
- d) instar a los Estados a abstenerse de tomar ese tipo de medidas.

— FIN —