



ASAMBLEA — 42º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 27: Otros asuntos que habrá de considerar la Comisión Económica.

ACTUALIZACIÓN ACERCA DE LAS AFECTACIONES AL DESARROLLO ECONÓMICO DEL TRANSPORTE AÉREO EN CUBA POR LA IMPOSICIÓN DE MEDIDAS UNILATERALES Y EXTRATERRITORIALES.

(Nota presentada por Cuba)

RESUMEN

Esta nota actualiza a la comunidad de la aviación civil internacional sobre las afectaciones al desarrollo económico y sostenible del transporte aéreo en Cuba provocadas por las permanentes medidas unilaterales y extraterritoriales, lo cual viola el Convenio sobre Aviación Civil Internacional y entorpece la Iniciativa de la Organización de la Aviación Civil Internacional (OACI) de que *Ningún país se queda atrás* (NCLB).

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

- a) tomar nota de la información presentada;
- b) reconocer que las medidas unilaterales y su aplicación extraterritorial, afectan el desarrollo sostenido de la aviación civil y constituyen una violación de los principios y objetivos del Convenio de Chicago, y repercute negativamente en el desarrollo de la aviación civil en Cuba, la cual es un eslabón de la cadena de Estados que toman parte en el transporte aéreo regional y global; y
- 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.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con el objetivo estratégico – <i>Desarrollo económico del transporte aéreo.</i>
<i>Repercusiones financieras:</i>	Ninguna.
<i>Referencias:</i>	A39-WP/323, <i>Medidas unilaterales y extraterritoriales 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.</i>

¹La versión en español fue proporcionada por Cuba

	A40-WP/469-EC/38, <i>Afectaciones a la sostenibilidad del desarrollo económico del transporte aéreo en Cuba por la imposición de medidas unilaterales y extraterritoriales</i>. Resolución A40-9, <i>Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo</i>. A40-WP/622-P/50, <i>Informe de la Comisión Económica sobre la Cuestión 36</i>. A41-WP/404 <i>Afectaciones a la sostenibilidad del desarrollo económico del transporte aéreo en Cuba por la imposición de medidas unilaterales y extraterritoriales</i>. A41-WP/671-P/66, <i>Informe de la Comisión Económica sobre las Cuestiones 38 y 39</i>. Nota Diplomática de la Embajada de Cuba en Canadá presentada al Presidente del Consejo de la OACI y Secretaria General de la Organización, 26 de abril de 2019. Doc. 7300, <i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional</i> (Convenio de Chicago). Doc. 9587, <i>Criterios y texto de orientación sobre la reglamentación económica del transporte aéreo internacional</i>. Informe de Cuba en virtud de la Resolución 78/7 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, titulada – <i>Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba</i>, julio 2024.
--	--

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 el Informe de Cuba en virtud de la Resolución 78/7 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”, de fecha julio 2024, se resaltó que, entre marzo de 2023 y febrero de 2024, el gobierno de los Estados Unidos (EE.UU.) mantuvo la política de máxima presión contra Cuba y la aplicación rigurosa del bloqueo económico, comercial y financiero como su eje fundamental. Permanecieron invariables las medidas unilaterales, lo que continuó reproduciendo y agravando los efectos demoledores de este sistema coercitivo unilateral, el más prolongado y abarcador de la historia.

1.4 La inclusión de Cuba en la lista unilateral del Departamento de Estado de los EE.UU. sobre países supuestamente patrocinadores del terrorismo; la posibilidad de tomar acción en tribunales de los EE.UU. para interponer demandas en virtud del Título III de la Ley para la Libertad y la Solidaridad Democráticas Cubanas (Ley Helms-Burton); las sanciones o amenazas de sanciones contra las empresas transportistas, aseguradoras o reaseguradoras involucradas en el suministro de combustible a nuestro país; la persecución intensa y minuciosa a las transacciones financieras cubanas, se incluyen entre las medidas de mayor severidad en los últimos tres años.

2. ANÁLISIS

2.1 Cuba reafirma 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. Así lo ha venido planteando en cada Asamblea de la OACI de los últimos años, y en este 42 período de sesiones reitera la necesidad de que este señalamiento se tome en consideración.

2.2 La aviación, como todos los demás sectores del transporte en Cuba, ha sido fuertemente golpeada a lo largo de los años por las medidas del bloqueo. Solo la profesionalidad de los expertos del sistema de la aviación civil cubana y la cooperación internacional, especialmente en el marco de las oficinas regionales Norteamérica, Centroamérica y el Caribe (NACC) y Sudamérica (SAM) de la OACI y sus grupos regionales para la seguridad operacional, han permitido afrontar tal situación y minimizar los riesgos de seguridad operacional, logrando niveles aceptables y una implementación eficaz de los elementos críticos de vigilancia superior al 92%.

2.3 En la aplicación extraterritorial del bloqueo, en fechas recientes se han puesto en práctica medidas coercitivas contra la aerolínea Cubana de Aviación. Por solo citar algunos ejemplos, se pueden mencionar las pérdidas millonarias debido a la cancelación de arrendamientos de aeronaves, el cierre de cuentas bancarias y de operaciones comerciales, y la imposibilidad de acceder a préstamos de bancos internacionales para dar mantenimiento y reparar su flota.

2.4 Cubana de Aviación tampoco puede comprar aeronaves por el impacto de la medida que impide a Cuba acceder a medios y equipos que contienen más de un 10 por ciento de componentes de origen estadounidense, lo cual afecta también la transportación aérea doméstica.

2.5 Otro hecho ilustrativo es la denegación por parte del Buró de Industria y Seguridad del Departamento del Comercio de los EE.UU., en abril de 2024, de una solicitud de licencia presentada por una compañía española para exportar a Cuba un avión ATR 72-212A, que sería destinado para los vuelos nacionales.

2.6 En el período, también se afectó la adquisición de aceite para la aviación, en tanto la Empresa Total S.A. radicada en Francia, canceló el suministro como consecuencia del bloqueo.

2.7 En marzo de 2024, la empresa Yacimientos Petrolíferos Fiscales S.A. (YPF) de la República Argentina comunicó a la aerolínea Cubana de Aviación la negativa a continuar suministrando combustible a sus aeronaves, en aplicación del bloqueo de los EE.UU. contra Cuba. Como resultado, Cubana de Aviación se ha visto obligada a suspender los vuelos regulares entre ambos países, que se habían mantenido durante 39 años.

2.8 La situación del desarrollo sostenible del transporte aéreo del sistema de aviación civil de Cuba se ha visto agravada en estos últimos tres años debido al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra Cuba. Las medidas no solo repercuten en el operador aéreo, se hacen extensivas a los proveedores de servicios, los cuales tienen que hacer un sobreesfuerzo y buscar alternativas mucho más costosas para cumplir con su objeto social.

2.9 La limitación de acceder a plataformas bloqueadas para Cuba como Cisco Webex, Zoom y Cevent, se mantiene. Cuba al no poder acceder al Cevent, plataforma determinada por la OACI para planificar los encuentros en el marco del evento insignia de negociación de acuerdos aéreos multilaterales, ICAN 2024, tuvo que solicitar apoyo a la Comisión Organizadora, quien amablemente sirvió como espejo de los intercambios bilaterales hasta lograr organizar una extensa y fructífera Agenda, pero con herramientas menos amigables.

2.10 Sin embargo, reconociendo la importancia del desarrollo armónico, ordenado y sostenible del transporte aéreo a nivel internacional, Cuba ha mantenido la colaboración con las autoridades de aviación civil de todos los Estados de la región, incluyendo la relación profesional mantenida con la Administración Federal de Aviación (FAA), la Administración de Seguridad del Transporte (TSA), la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte (NTSB), entre otras entidades estadounidenses, lo cual ha resultado de importancia para el no deterioro del desarrollo eficiente y seguro de la aviación civil cubana en el contexto regional.

3. CONCLUSIONES

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

- i) 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”;
- ii) 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, y
- iii) 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, así como el transporte aéreo regional y global.

3.2 La Asamblea, como máxima instancia de decisión de la OACI, puede desempeñar un importante rol en la garantía de 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 en el desarrollo del transporte aéreo internacional, y en consecuencia debe adoptar medidas que hagan frente a esta situación.