



ASAMBLEA — 41º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 39: 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

Esta nota informa a la comunidad de la aviación civil internacional la aplicación de medidas unilaterales y de carácter extraterritorial, que obstaculiza el desarrollo económico y sostenible del transporte aéreo en la República de Cuba, 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).

<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>	<ul style="list-style-type: none">✓ 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, Declaración consolidada de las políticas permanentes de la OACI en la esfera del transporte aéreo.✓ A40-WP/622-P/50, <i>Informe de la Comisión Económica sobre la Cuestión 36.</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.✓ <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).✓ Actualización al Informe del Secretario General (A/75/81) sobre la Resolución 74/7 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”, presentado en 2021.

¹ Versiones en español e inglés proporcionadas 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 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 contra Cuba, a la luz de los propósitos y principios de la Carta y del Derecho Internacional y presentarlo a sus períodos de sesiones.

1.3 En la actualización al Informe del Secretario General (A/75/81) sobre la Resolución 74/7 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”, presentado en 2021, se significó que el bloqueo continuó siendo el eje central de la política del gobierno estadounidense respecto a Cuba, que de modo oportunista se recrudeció en el contexto de la pandemia de la COVID-19.

2. ANÁLISIS

2.1 En cada Asamblea de la OACI de los últimos años, Cuba pide 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. En este 41 período de sesiones se reitera esta necesidad. Los daños sustanciales a la aviación cubana en el período comprendido entre enero 2020 y febrero 2022 ascienden a 174 millones de dólares. En el actual contexto y en momentos de vulnerabilidad por la pandemia de la COVID-19, se han recrudecido las acciones del bloqueo, siendo imposible eludir sus consecuencias negativas, a pesar del esfuerzo inconmensurable de los trabajadores de la aviación civil cubana.

2.2 La decisión del gobierno de los Estados Unidos de activar el Título III de la Ley Helms-Burton tiene consecuencias negativas para el desarrollo de la aviación civil en Cuba, en particular para empresas extranjeras que pretendan establecer negocios relacionados con inversiones para modernizar aeropuertos cubanos u operaciones de aerolíneas que deseen enlazar a Cuba con el resto del mundo, entre otras afectaciones.

2.3 Aún hoy se mantiene la imposibilidad de 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 10%, cualquiera que sea el país de procedencia o de fabricación de la aeronave. Los obstáculos impuestos para la apertura de cuentas y las transacciones bancarias, la retención de pagos, incluso en monedas distintas al dólar estadounidense, han limitado en extremo el desempeño de nuestras aerolíneas y empresas que brindan servicios a la aviación. 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%.

2.4 Los viajes continúan siendo un blanco de ataque recurrente. A partir de diciembre de 2019 se estableció la restricción de vuelos regulares procedentes de Estados Unidos a aeropuertos del interior del país, y desde marzo de 2020 se extendió esa prohibición a los vuelos chárter. Esta condición para los vuelos procedentes de Estados Unidos estuvo presente hasta junio de 2022, fecha en que se revocó. Limitaciones de otra índole impidieron también la presencia de aerolíneas de Estados Unidos en el programa organizado en el marco de la Feria Internacional de Turismo de Cuba, FITCUBA 2022.

2.5 Durante la pandemia hubo que buscar alternativas, con el apoyo de la OACI y otras organizaciones, para que representantes de la aeronáutica cubana pudieran participar en los cursos y eventos virtuales, debido a que varios sitios de videoconferencias empleados habitualmente se encuentran bloqueados a Cuba.

2.6 En correspondencia con el Informe de la Cuestión 36 de la Comisión Económica aprobado por la plenaria del 40 período de sesiones de la asamblea general, Cuba ha apelado a los buenos oficios del Presidente del Consejo, enviando comunicaciones oficiales sobre las afectaciones inducidas por la aplicación de medidas extraterritoriales por parte del gobierno de los Estados Unidos, entre las que se significa la comunicación de octubre 2019 con las afectaciones en las operaciones de Cubana de Aviación S.A. a partir de la aplicación de las nuevas medidas por la administración de Donald Trump, que provocaron cancelación de vuelos por revocación de licencias a compañías aéreas con contratos de arrendamientos establecidos con la aerolínea cubana, entre otras.

2.7 Las afectaciones continúan. En la aplicación extraterritorial del bloqueo, en fechas recientes se han puesto en práctica medidas coercitivas contra la aerolínea Cubana de Aviación, tales como:

- a) cancelación de acuerdos de cooperación con aerolíneas de terceros países: ya sea de arrendamientos de aeronaves, código compartido, interlineal y multilateral de prorrateo, debido a que Cubana de Aviación aparece en la llamada lista de 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); y
- b) se mantiene la suspensión en Italia, Francia, México y España, última incorporada, de los servicios internacionalmente utilizados para la venta y emisión de boletos por las afectaciones a los bancos de compensación asociados a los mismos. Existe además una afectación en imagen a partir de la campaña a través de las redes sociales llevada a cabo en el momento del cierre por la Asociación de Transporte Internacional (IATA) de dichas operaciones.

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. No obstante, en otras materias aeronáuticas, Cuba ha contado con el apoyo de 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), 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 La OACI tiene un importante 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 Cuba continúa considerando que es un 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 concretas que hagan frente a esta situación.

3.2 Cuba reitera a la Asamblea OACI su exhortación de:

- a) Reafirmar que 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;
 - 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, la cual es un eslabón de la cadena de Estados que toman parte en el transporte aéreo regional y global.
- b) reafirmar que las acciones unilaterales y extraterritoriales tienen un gran impacto en los países en vías de desarrollo y obstaculizan especialmente al transporte aéreo internacional;
- 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.