

TELEFONO: (51 1) 575-3664  
WEB SITE: [clacsec.lima.icao.int](http://clacsec.lima.icao.int)  
E-mail: [clacsec@lima.icao.int](mailto:clacsec@lima.icao.int)

FAX: (51 1) 575-1743  
SITA: LIMCAYA



COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL

LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 4127  
LIMA 100, PERÚ

CLAC/A16-NI/03  
08/11/04

**XVI ASAMBLEA ORDINARIA DE LA CLAC**

(Rio de Janeiro, Brasil, 8 al 12 de noviembre de 2004)

**Cuestión 26 del  
Orden del Día:**

**Otros Asuntos**

- **Declaración de la delegación de la República de Cuba a la XVI Asamblea de la CLAC.**

(Nota informativa presentada por Cuba)

1. El día 28 de octubre de 2004, en el 59 Período de Sesiones de la Asamblea General de la ONU, por decimotercera ocasión consecutiva la abrumadora mayoría de sus Estados Miembros aprobó la Resolución 59/11 titulada “Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos contra Cuba”

2. Los países que en la ONU votaron por el levantamiento del bloqueo, también votaron en favor del respeto a la Carta de las Naciones Unidas y del Derecho Internacional, en favor de la igualdad soberana de los Estados y la autodeterminación de los pueblos, en favor de que ningún gobierno, por poderoso que sea, pueda castigar no solo a Cuba, sino a cualquier otro país por comerciar e invertir en el nuestro; se votó contra la aplicación extraterritorial de las leyes; contra la arrogancia y el desprecio a los derechos de los demás.

3. Los resultados de esta votación reflejan una vez más el amplio rechazo internacional a esta criminal política de bloqueo que por más de 40 años impone unilateralmente el Gobierno de los Estados Unidos contra mi país, haciendo caso omiso a la voluntad de la comunidad internacional. América Latina, en brazo casi unánime votó por el fin del bloqueo.

4. Como forma de eludir su responsabilidad, el Gobierno de los Estados Unidos fundamenta sus posiciones en un supuesto carácter bilateral del genocida bloqueo contra Cuba, cuando por todos los presentes es conocido su carácter extraterritorial y violatorio de las normas y principios del derecho internacional, y de instrumentos internacionales como el Convenio de Chicago.

5. Para demostrar cuanto afecta este bloqueo a la aviación civil cubana, citaré tan solo algunos ejemplos recogidos en el Informe de Cuba sobre la Resolución 58/7 de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

6. Hacia y desde Cuba operan, sistemáticamente, con más de 60 frecuencias semanales, varias líneas aéreas estadounidenses, en vuelos charter, como United Airlines, Continental, Delta, Miami Air, American Eagles, Gulf Stream, Falcon Air, North American, y otras. Vuelan desde Miami, Los Ángeles y New York, y el Estado cubano les brinda todas las facilidades para sus operaciones en la transportación de pasajeros.

7. Sin embargo, el gobierno de los Estados Unidos no autoriza a las líneas aéreas cubanas a operar hacia su territorio, sobre la base de la sección 515.201 (a) de “Cuban Assets Control Regulation”, 31 C.F.R. Parte 515, donde se plantea que sin licencia específica, una aeronave de Cubana de Aviación que aterrice en Miami podría constituir una conducta prohibida y el avión podrá ser decomisado.

8. Por otra parte, resulta imposible acceder a ningún tipo de tecnología aeronáutica que haya sido desarrollada por los Estados Unidos, entre las que se encuentran las referidas a las comunicaciones, navegación y vigilancia, así como a los sistemas para aeropuertos, incluyendo medios contra incendios y rescate. Esta situación obliga al país a dirigir sus esfuerzos hacia otros mercados, con el consecuente encarecimiento de los costos hasta en un 15% por la transportación, las penalizaciones por el riesgo Cuba y la exigencia de garantías y financiamientos a corto plazo con altos intereses.

9. El monopolio de los Estados Unidos en la fabricación de aeronaves comerciales y de componentes, piezas y tecnología para la fabricación y el mantenimiento de las mismas, hace prohibitiva su adquisición por las aerolíneas cubanas. Esta situación ha traído como consecuencia el arrendamiento de aeronaves en condiciones anormales y desfavorables, producto también de las presiones del bloqueo. Lo expresado no se ajusta a la práctica común en este sector, debido a que Cuba se ve obligada a utilizar operadores intermediarios, lo cual aumenta los costos en relación con los parámetros internacionales, y conlleva el encarecimiento de los servicios comerciales prestados, colocando a los transportistas aéreos cubanos en franca desventaja competitiva.

10. Una nueva muestra de la falta de compromiso de la actual administración estadounidense en la lucha contra el terrorismo, y su doble moral en este tema, radica en el hecho de que las líneas aéreas cubanas se han visto imposibilitadas de adquirir en terceros mercados piezas de repuesto para los detectores de explosivos modelo 97 HS, empleados por el personal de seguridad en los vuelos. Mientras la Compañía que suministraba dicho producto, Ion Track Instruments, era de nacionalidad británica, no hubo dificultad para adquirirlos, pero al ser comprada por una compañía estadounidense cesó el suministro, debido a las medidas del bloqueo.

11. De esta manera, 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 pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de un modo sano y económico”.

12. Igualmente, viola 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 establece 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.

13. Como se recordará, Cuba presentó una Nota de Estudio durante la 35 Asamblea de la OACI, en la cual se detallaron las afectaciones del bloqueo en la actividad de la aviación civil cubana y donde se expuso que por este motivo, habíamos dejado de ingresar más de 2 mil millones de dólares. La Nota de Estudio sirvió para aportar a la comunidad aérea internacional elementos y evidencias sobre esta realidad y para que constara en las conclusiones de la Asamblea.

14. Aprovechamos esta ocasión para agradecer, a través de ustedes a sus respectivos Gobiernos por este importante apoyo a la justicia y a la razón.

### **Medidas propuestas a la Asamblea**

15. Se invita a la Asamblea a tomar nota de la presente información.