

COMISSÃO LATINO-AMERICANA  
DE AVIAÇÃO CIVIL



LATIN AMERICAN CIVIL  
AVIATION COMMISSION

COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL

SECRETARÍA  
APARTADO 27032  
LIMA, PERÚ

CLAC/GEPEJTA/32-NI/02  
04/04/14

**TRIGÉSIMA SEGUNDA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS  
POLÍTICOS, ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO (GEPEJTA/32)**

(La Habana, La Habana, Cuba, 8 al 10 de abril de 2014)

**Cuestión 6 del**  
**Orden del Día:**           **Otros Asuntos**

**Cuestión 6.3 del**  
**Orden del Día:**           **Medidas extraterritoriales violatorias del convenio de Chicago**

(Nota de estudio presentada por Cuba)

**Introducción:**

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

**Antecedentes:**

2. Desde el año 1960, el Gobierno de los Estados Unidos estableció acciones económicas, comerciales y financieras contra la República de Cuba que viola los principios recogidos en el Preámbulo del Convenio de Chicago. Desde ese momento fueron afectadas sensiblemente todas las ramas económicas del país, incluyendo la aviación civil.

3. Durante el desarrollo de la Sexta Conferencia Mundial de Transporte Aéreo (ATCONF/6), Cuba presentó la Nota de Estudio ATCONF/6-WP/37, donde sentaba las afectaciones que causan a la aviación civil cubana estas acciones unilaterales, discriminatorias y extraterritoriales, y que son violatorias del Convenio de Chicago, obstaculizando su buen desempeño y desarrollo. Como resultado de la misma, se insta a los Estados contratantes a que, en sus prácticas normativas, se abstengan de adoptar medidas unilaterales que podrían perjudicar el interés común de la comunidad de la aviación y el desarrollo eficiente y sostenible del transporte aéreo internacional. La delegación

cubana propuso enmendar el proyecto de Resolución de la nota WP/55, en el Apéndice A, sección I, numeral 3, con la adición de “y extraterritoriales”. Se manifestó y quedó recogida, en las conclusiones de la Conferencia, la intención de señalar esta cuestión a la atención del 38º período de sesiones de la Asamblea de la OACI.

4. En la pasada 38º Asamblea de la OACI, la delegación de Cuba presentó la Nota de Estudio (WP/185) para someter este asunto a la atención del Presidente del Consejo con el propósito de que realizara las gestiones necesarias en la solución de esta problemática y que informe periódicamente al Consejo del resultado de las mismas.

5. Desde el año 1992, en su 47º Período de Sesiones hasta el 68º Período de Sesiones en el año 2013, 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.”

6. El bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba, viola las normas y preceptos del Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago y en particular lo establecido en su Artículo 44, incisos a),c),d),f),g),h), e i) y los Artículos 77 y 79, en los que se declara 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.

7. Las afectaciones producidas por el Bloqueo en el año 2013 se mantuvieron y acrecentaron en la aviación civil cubana. Estas afectaciones se manifestaron en:

1. La prohibición al pueblo norteamericano de viajar libremente a Cuba.
2. Las empresas aéreas cubanas continuaron imposibilitadas a operar en el territorio de los EE.UU.
3. La existencia de leyes que prohíben la adquisición de tecnologías de punta, equipamiento, partes, piezas y otros accesorios necesarios.
4. Afectaciones a las ventas online en el territorio de los EE.UU.
5. Gastos adicionales por concepto de adquisición de mercancías en mercados más distantes ( Compra de combustible)
6. Obstáculos para la realización de operaciones aéreas
7. Prohibición de adquisición de aeronaves más eficientes.
8. Mediante presiones e injerencias, frustraron arrendamientos de aeronaves que realizó la línea aérea Cubana de Aviación, además de contribuir a que no se efectuaran otros contratos de este tipo, lo que ocasionó pérdidas considerables a esta aerolínea.

#### **Medidas propuestas al Grupo de Expertos:**

8. Se invita al GEPEJTA a tomar conocimiento de la información presentada.