



NOTA DE ESTUDIO

ASAMBLEA — 37º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 54: Otros asuntos que han de ser considerados por la Comisión Económica

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, una vez más, a la comunidad de la aviación civil internacional, con datos actualizados y evidencias, acerca del **carácter extraterritorial de este bloqueo**, 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, obstaculizando la participación de las aerolíneas cubanas en las actividades del transporte aéreo internacional.

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

- a) analizar la información que contiene la nota de estudio y sus adjuntos relacionados con las afectaciones del bloqueo económico y comercial del Gobierno de Estados Unidos de América contra la República de Cuba en el ámbito de la aviación civil;
- 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 y crean, además, precedentes negativos que pudieran afectar a otros Estados de la comunidad aeronáutica internacional;
- c) instar al Secretario General de la OACI a que continúe informando al Secretario General de las Naciones Unidas las afectaciones que sufre la aviación civil cubana debido al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América contra la República de Cuba en el contexto de la respuesta que debe brindar la OACI a las Naciones Unidas, en virtud de la resolución que todos los años se presenta bajo el tema “Necesidad de poner fin al bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos de América”; y
- d) solicitar al Presidente del Consejo que presente anualmente un informe al Consejo, mientras se mantengan estas afectaciones.

<i>Objetivos estratégicos:</i>	Esta nota de estudio se relaciona con los Objetivos estratégicos D y E.
<i>Referencias:</i>	<i>Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300)</i>

¹ La versión en español fue proporcionada por Cuba.

1. INTRODUCCIÓN

1.1 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.

1.2 El bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba viola los principios recogidos en el Preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Doc 7300).

1.3 Desde el año 1992, en su 47º periodo de sesiones hasta el 64º periodo de sesiones en el año 2009, 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, el 28 de octubre de 2009, fue aprobada la Resolución 64/6 del mismo título, con 187 votos a favor.

1.4 Por más de 15 años Cuba ha documentado ante Asambleas de la OACI las afectaciones que sufre su aeronáutica civil por los efectos del bloqueo económico, comercial y financiero de los Estados Unidos contra Cuba. Esta nueva nota de estudio recoge algunos de los últimos acontecimientos y afectaciones económicas, ocasionadas por este criminal bloqueo. Debe destacarse que lejos de atenuarse ese efecto, se ha incrementado. Las evidencias que se exponen, demuestran la persecución, a nivel de ensañamiento, que ejerce el Gobierno de los Estados Unidos para aplicar el bloqueo, entorpeciendo el desarrollo de la aeronáutica civil cubana, incluso en aspectos de detalles.

2. ANÁLISIS DE LAS AFECTACIONES

2.1 **Afectaciones que evidencian la extraterritorialidad de las regulaciones de los Estados Unidos y el bloqueo contra Cuba**

2.1.1 Imposibilidad de implementar la modernización en el sistema de chequeo automatizado 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 bloqueo comercial de Estados Unidos, no puede ejecutar las implementaciones que se requieren para que el Check-in, contratado por la Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios Aeronáuticos (ECASA), la cual ha tenido que acudir a otra empresa europea para la solución a la problemática creada. Ello ha significado mayores gastos y demoras que han afectado el servicio.

2.1.2 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 Trading o intermediarios con las consiguientes demoras y el incremento en costes financieros entre un 20% y 40% de su valor de venta. (Evidencia en Adjunto núm. 1)

2.1.3 Negación del Departamento de Estado de los Estados Unidos de América de otorgar la licencia de exportación a la compañía del Reino Unido Pascall Electronics Limited, subcontratada por la empresa canadiense Intelcan Technosystems Inc. para suministrar el equipamiento requerido para la modificación a efecto Doppler de un Radar Meteorológico del tipo MRL-5. Es de significar que la compañía del Reino Unido Pascall Electronics Limited, fue adquirida en el año 2005 por el consorcio estadounidense de la Defensa y el Espacio EMRISE Co. (Evidencia en Adjunto núm. 2).

2.1.4 Durante el proceso de licitación del Plan de Equipamiento Especial de Tierra (Ground Support Equipment) en enero del corriente año, con destino a dos importantes Proyectos de Remodelación de la Aviación Civil de Cuba - la Terminal núm. 2 del Aeropuerto Internacional "José Martí" y el Aeropuerto Internacional de Varadero "Juan Gualberto Gómez" - se trató de obtener ofertas del equipo Autoelevadora de Carga y del Autotransportador de Rodillos modelos Commander 15 y CPT-7 respectivamente. Estos equipos son de fabricación norteamericana, producidos por el Consorcio JBT Co. Ambos tienen positivas prestaciones técnicas, precios competitivos y representatividad como producto en el mercado internacional. Ello no fue posible ante la negativa de dicho fabricante, incluso a través de la intermediación de su Oficina en España JBT Aero Tech.

2.1.5 Afectaciones a las ventas por INTERNET de la aerolínea Cubana de Aviación. Las ventas Online de la aerolínea 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 venta. Sin embargo, el 22 de mayo del mismo año, estas operaciones se vieron interrumpidas drásticamente, debido a que el banco adquirente de los fondos provenientes de las ventas online, 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 aerolínea Cubana de Aviación.

2.1.6 A partir de ese momento comenzó un proceso de comunicaciones entre la aerolínea y el Banco adquirente, cuyo resultado final fue, que la aerolínea no pudo continuar trabajando con esa entidad financiera para el soporte del comercio electrónico. (Evidencias en Adjunto núm. 3.)

2.1.7 La propia aerolínea Cubana de Aviación, sufrió afectaciones por el bloqueo de una transferencia financiera ordenada por la aerolínea a través de Bancos de terceros países. El Banco Popular Español S.A. (BPESA) informó a la aerolínea acerca del bloqueo, por parte de la Oficina de Control de Bienes de Extranjeros (OFAC) de los Estados Unidos, de una transferencia ordenada por la Gerencia de la aerolínea en Madrid en diciembre de 2008 para ser enviada a Moscú. El monto de 107 770,95 euros, la cual fue enviada por el BPESA mediante el Wachovia Bank fue incautada por la OFAC, (Evidencias en Adjunto núm. 4.).

2.2 **Violaciones al Convenio de Chicago.**

2.2.1 Las leyes anticubanas Torricelli y Helms-Burton, continúan ejerciendo un daño considerable a la aviación civil cubana. La prohibición a los ciudadanos norteamericanos para viajar libremente a Cuba y a nuestras compañías aéreas de operar en los Estados Unidos, producen una afectación económica significativa, ya que las aerolíneas se ven imposibilitadas de servir este tráfico. Se reduce el volumen de operaciones en nuestros aeropuertos y se limita el movimiento de pasajeros. Además, estas leyes prohíben la adquisición de tecnologías en aeronaves, equipamientos, partes, piezas, productos y servicios.

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

2.2.3 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 y mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región por conducto de su gobierno o de una o varias líneas aéreas designadas para ello. En este sentido, entre otros ejemplos, hemos tenido dificultades en acuerdos conjuntos con otras líneas aéreas.

2.3 Gastos adicionales por concepto de adquisición de mercancías e insumos en mercados distantes y diferencia de precios de los mismos.

2.3.1 Los Estados Unidos por su cercanía, debieran ser el mercado donde Cuba adquiriera la mayor parte de sus equipamientos para los aeropuertos. Al estar esto vedado por el bloqueo, Cuba se ve obligada a hacer las compras en mercados más lejanos, como Europa y Asia.

2.3.2 Por este concepto, en el periodo de un año se ha incurrido en gastos adicionales en 14 633 013,00 USD que incluye la adquisición de equipamientos especiales de aeropuertos, mecanización de terminales aéreas, equipamiento de refrigeración, mantenimiento de aeronaves del tipo ATR 42/72, simuladores para estas aeronaves, partes, piezas y otras cisternas de combustibles, piezas para camiones de equipos servidores de Combustible; tomas para gaseo de combustible, sistemas de esteras de equipajes, equipos de climatización, reparación y mantenimiento de aeronaves ATR, simuladores de vuelo para pilotos de ATR, partes y piezas de puertas automáticas y otros.

2.3.3 Los Estados Unidos constituyen un monopolio en la fabricación de aeronaves comerciales y de componentes, piezas y tecnologías utilizadas a escala global por fabricantes de otros países. Igualmente, participan con un significativo porcentaje de acciones en otros consorcios de la industria de la aviación comercial y en el mantenimiento de aeronaves, lo cual hace prohibitivo para Cuba la adquisición de aeronaves de tecnología de avanzada que garanticen la mayor eficiencia de las operaciones aéreas.

2.3.4 Esta situación ha traído como consecuencia que tengamos que recurrir a utilización de aeronaves menos eficientes y al arrendamiento de aeronaves en condiciones anormales y desfavorables. Por estos conceptos, las aerolíneas cubanas se vieron afectadas, sólo en el año 2009, en 12 737 234,00 USD, relacionados con el uso de aeronaves menos eficientes y 42 236 783,31 USD referido al arrendamiento de aeronaves.

2.4 Otras afectaciones

2.4.1 Varias líneas aéreas estadounidenses, como Miami Air, American Eagles, Gulf Stream, Sky King y otras, operan sistemáticamente vuelos chárter desde los Estados Unidos a Cuba. El Estado cubano les brinda todas las facilidades para sus operaciones a varios puntos de nuestro país como: La Habana, Cienfuegos, Santa Clara, Camaguey, Holguín y Santiago de Cuba. 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, un avión de Cubana aterrizando en Miami, podría constituir una conducta prohibida y el avión podría ser decomisado.

2.4.2 Además de lo anterior, se mantiene la prohibición a ciudadanos estadounidenses de visitar nuestro país en calidad de turistas, por lo que las líneas aéreas cubanas y estadounidenses se han visto imposibilitadas de servir este tipo de tráfico. Igualmente, las empresas cubanas de servicios al transporte aéreo, se ven afectadas al no poder ofrecer, a su vez, los servicios de despacho de pasajeros,

carga y equipajes, catering de abordaje, venta de combustibles y otros líquidos de la aviación, servicios a la navegación aérea, tasa de uso de facilidades aeroportuarias etc. Teniendo en cuenta estudios realizados sobre estimados de visitantes norteamericanos a nuestro país, en el periodo que se informa, los ingresos dejados de percibir ascienden a 205 484 638,0 USD y desde el año 1960 hasta abril del 2010, ascienden a un acumulado de 2 957 208 977,00 USD.

2.4.3 Los resultados cuantificados desde el primero de mayo del año 2009 hasta el 23 de abril de 2010 (Periodo que se analiza) las afectaciones han ascendido a 265 830 210,20 USD y el total general de las afectaciones desde el año 1960: 3 483 389 548,00 USD

3. CONCLUSIONES

3.1 Si bien las acciones descritas en esta nota, que han producido considerables afectaciones económicas a la aviación civil cubana a lo largo de estos años, han estado dirigidas a limitar el desarrollo de nuestra aviación, nos han obligado a redoblar los esfuerzos encaminados a garantizar que los servicios que prestamos a la comunidad internacional, tengan la garantía de calidad y seguridad requerida y cumplan con las normas y regulaciones que han emanado de la OACI, así como que todas las actividades que desarrollamos respondan a los principios refrendados en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

3.2 Ante estas evidencias, la Delegación de Cuba se siente en la obligación moral de alertar una vez más a la comunidad aérea internacional, de la improcedencia de la imposición de medidas unilaterales por un Estado Parte contra otro Estado Parte en el Convenio, violando los principios y objetivos de dicho Convenio, creando además precedentes negativos que pudieran afectar a otros Estados de esta comunidad.

Adjunto No. 1

Denegación de solicitud de oferta de compra de repuestos para aeronaves tipo Bandeirante, EMB-110 del fabricante EMBRAER, -Brasil

De: Rodolfo Relova [mailto:rodolfo.relova@aviaimport.avianet.cu]

Enviado el: lunes, 08 de marzo de 2010 16:34

Para: 'Gilberto Reina'

CC: 'Aviaimport - Dir. Comercial'

Asunto: Bloqueo

Gilberto,

Como acordamos, más abajo la respuesta de EMBRAER a nuestra solicitud de trabajo directo. Corta, pero concisa.

Otra muestra de que el bloqueo funciona.

Saludos, Relova

De: raraujo@embraer.com.br [mailto:raraujo@embraer.com.br]

Enviado el: Viernes, 30 de Octubre de 2009 10:39 a.m.

Para: lazaro.rodriguez@aviaimport.avianet.cu; cediniz@embraer.com.br

Asunto: Fw: EMB 110

Dear Lazaro

Embraer can not sell this parts for you but I am sending all the datas to COMAF.

Give till next Thursday to close the cotation.

best regards

Rinaldo Ramos de Araújo

Latin America Customer Support Manager

Phone 55 12 3927-8203

Fax 55 12 3927- 2615

Mobile 55 12 8144 2651

Email raraujo@embraer.com.

Adjunto No. 2

Carta de Pascal LC con solicitud de extensión de la carta de crédito.

Pascal

Mr Andrew McGregor
Intelcan Technosystems Inc
69 Auriga Drive
Ottawa
Canada K2E 722

Date 11th May 2009

Extension of Letter of Credit for Radar Receiver. PO: 008126_008127

Dear Andrew,

After consultations with our legal team and the various government departments, we received confirmation that an export license application was required for the Receiver based on the end destination, and under the jurisdiction of the US Office of Foreign Assets Control.

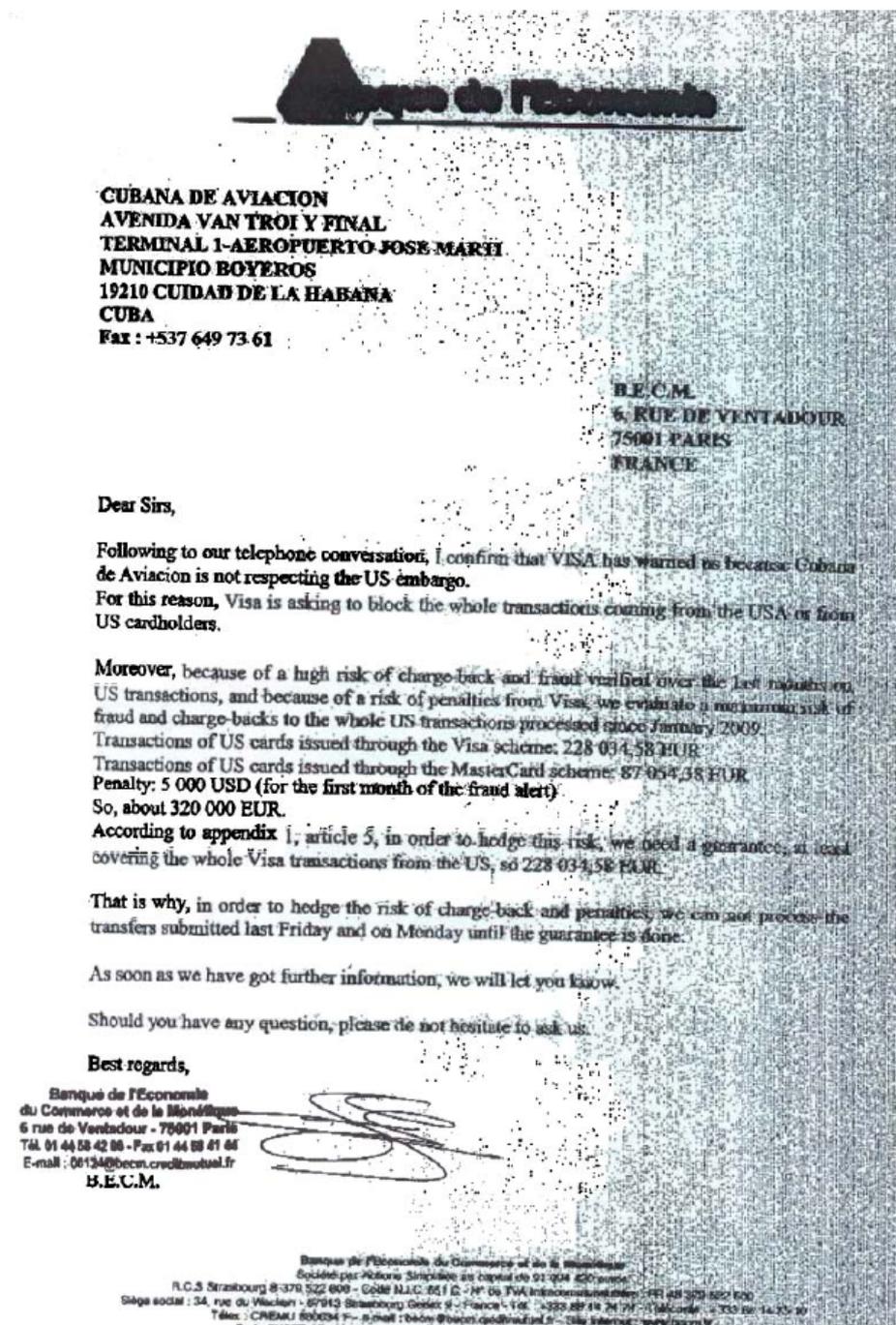
As you understand the current L/C expires shortly and Pascal respectfully requests an extension of 6 months to the validity of the Letter of Credit.

Please be assured we are doing everything in our powers to complete this process as soon as possible and appreciate your understanding on this issue.

For and on behalf of Pascal Electronics Ltd.

Adele MacLachlan
Sales & Marketing Director

PASCALL ELECTRONICS LIMITED
Westridge Business Park, Cothay Way, Ryde, Isle of Wight PO33 1QT
Tel: +44 (0) 1983 817300 Fax: +44 (0) 1983 564708
Email: enquiries@pascal.co.uk web site: www.pascal.co.uk
Registered in England No. 1316674
Registered office: Brunswick Road, Cobbs Wood, Ashford, Kent TN23 1EH
A subsidiary of EMRISE Electronics

Adjunto No. 3**Carta e intercambios que muestran la afectaciones a las ventas por INTERNET de Cubana de Aviación**

TRADUCCIÓN DOCUMENTO OFICIAL DEL BANCO DE CREDIT MUTUEL RECIBIDO POR EL FAX DE LA DIRECCIÓN DE ECONOMÍA EL 21 DE MAYO DEL 2009

Estimado Señor,

Siguiendo nuestra conversación telefónica, confirmo que VISA ha advertido producto de que Cubana de Aviación no está respetando el embargo de Estados Unidos.

Por esta razón, Visa está pidiendo bloquear el total de transacciones provenientes de Estados Unidos o de propietarios de tarjetas de crédito de Estados Unidos.

Además, producto de un alto riesgo de cargos de los bancos emisores (charge-back) y los fraudes experimentados los últimos meses sobre transacciones de Estados Unidos, y producto de un riesgo de penalidades de Visa, nosotros evaluamos un alto riesgo de cargos (charge-back) a todas las transacciones de Estados Unidos procesadas desde enero 2009.

Transacciones de tarjetas de EEUU emitidas a través del esquema de Visa: **228,034.58 EUR**
Transacciones de tarjetas de EEUU emitidas a través del esquema de MasterCard: **87,054.38 EUR**
Penalidad: 5,000 USD (por el primer mes de la alerta de fraude)
Así, alrededor de **320,000 EUR**

De acuerdo al apéndice 1, artículo 5, para tener una protección a este riesgo, nosotros necesitamos una garantía que como mínimo cubra todas las transacciones de Visa desde los Estados Unidos, es decir, 228, 034.58 EUR.

Por esta razón, para la protección del riesgo de cargos (charge-back) y penalidades, nosotros no podemos procesar las transferencias sometidas el pasado viernes y el lunes hasta que se presente la garantía.

Tan pronto como nosotros tengamos nueva información, se le informaremos

Si usted tiene cualquier pregunta, por favor no dude en preguntárnosla.

Saludos,

BECM

De: MARTY Gaetan [MARTYGA@becm.creditmutuel.fr]
Envoyé le: jueves, 05 de marzo de 2009 5:22
Para: María Luisa Queralta Lemes; Alicia Sánchez Perojo; Enrique Pardo Echarte
CC: VEDRUNE Jean-Marc; Frazao Victor
Asunto: RE: Request

Dear Enrique,

Please, find here-bellow some further information about the way we are processing your transactions:

- clearing is done through the international bank card schemes, Visa and MasterCard, which are US corporates.
 - we are directly connected to them, without going through any correspondent bank.
 - MC and Visa, in order to process to clearing of the transactions and settlement of funds, has to go through the issuing bank, which means, if the issuing bank is from the US (or if it is an US subsidiary), that Visa & MC will be connected to this bank.
- Therefore, unless you have an USD or any currency bank account at the BECM (so far, you only have an EUR bank account) or required from us special transactions that may involve another bank, clearing and settlement of your bank card transactions are processed in-house.
- We only are connected to Visa & MC, without leading any direct relationship with another bank (US, French or wherever else).

Best regards,

Gaëtan MARTY

De : Enrique Pardo Echarte [mailto:enrique.pardo@cubana.avianet.cu]
Envoyé : mercredi 4 mars 2009 22:18
À : MARTY Gaetan; María Luisa Queralta Lemes; Alicia Sánchez Perojo
Objet : Request

Hello Marty,

I was urged from our Financial Department to ask you the way to avoid a particular risk associated to our condition of US blockaded nation, which I missed to consider in our Contract. This risk is related to the use of US correspondent banks in clearing transaction related to our account. In this case we could be affected by any undesirable action from those banks, so we need to consider any protection from this risk. ¿Could you please investigate a possible way to make an arrangement about this issue?

Thanks and best regards,

Enrique Pardo Echarte
e-commerce
Cubana de Aviación, S.A.
enrique.pardo@cubana.avianet.cu
T: (537)6497606

Ce message et toutes les pièces jointes sont confidentiels et établis à l'intention exclusive de son ou ses destinataires. Si vous avez reçu ce message par erreur, merci d'en avvertir immédiatement l'émetteur et de détruire le message. Toute modification, édition, utilisation ou diffusion non autorisée est interdite. L'émetteur décline toute responsabilité au titre de ce message s'il a été modifié, déformé, falsifié, infecté par un virus ou encore édité ou diffusé sans autorisation.

This message and any attachments are confidential and intended for the named addressee(s) only. If you have received this message in error, please notify immediately the sender, then delete the message. Any unauthorized modification, edition, use or dissemination is prohibited. The sender does not be liable for this message if it has been modified, altered, falsified, infected by a virus or even edited or disseminated without authorization.

Adjunto No. 4Carta No. 1

Fax env. por: 0034915783274

BPE GRUPO-I.F.I.

26-05-09 07:15 Pg: 1/2

DEPARTMENT OF THE TREASURY
WASHINGTON, D.C. 20220

CASE No. CU-78510

BANCO POPULAR ESPAÑOL, S.A.
Velazquez, 34
MADRID, 28004 Spain

Attn: Juan Carlos Torres

Dear Sir or Madam:

This letter responds to your application of March 16, 2009 to the Office of Foreign Assets Control ("OFAC") requesting the release of the following blocked funds transfer:

Originator:	CUBANA DE AVIACION SA
Originating Bank:	Banco Popular Espanol SA
Value Date:	22-DEC-08
Amount:	USD 149,993.00
Beneficiary Bank:	COAYRUMM ADMIRALTEISKY BB LTD, MOSCOW
Beneficiary:	CUBANA DE AVIACION SA, MOSCOW RUSSIA

Wachovia Bank N.A. properly blocked this transfer pursuant to U.S. sanctions administered by OFAC. In accordance with 31 C.F.R., Ch. V and/or applicable Executive orders, all property in which a sanctions target has an interest and that comes within possession or control of a person subject to U.S. jurisdiction is blocked. Full copies of the relevant regulations and Executive orders are available at OFAC's Website at <http://www.treas.gov/offices/enforcement/ofac/>, or upon written request to OFAC.

Under these regulations and Executive orders, a U.S. financial institution is required to block all wire transfers in which a sanctions target has an interest and that come within the institution's possession or control, even if the institution is an intermediary and the underlying transaction does not otherwise involve a person subject to U.S. jurisdiction. An interest in property sufficient to require blocking may be an interest of any nature whatsoever, direct or indirect. A blocked wire transfer is generally placed into an interest-bearing account, and the holder is prohibited from engaging in any transaction in such property or from exercising any rights, powers, or privileges with respect to such property, absent authorization from OFAC. Once a wire transfer has been blocked, OFAC does not recognize attempts to extinguish the interest of the sanctions target in the transfer by, for example, canceling the original payment instructions or effecting a second payment to the beneficiary.

As reflected by your application or by information otherwise available to OFAC, the blocked funds transfer in question involves an interest of a sanctions target described in the Cuban Assets Control Regulations, 31 C.F.R. Part 515, **Specially Designated National Empresa Cubana de Aviacion**. It is OFAC's policy to license the release of blocked property only in limited

Fax^{env.} por: 0034915783274

BPE GRUPO-I.F.I.

26-05-09 07:15

Pg: 2/2

circumstances, most of which do not involve commercial activity. Upon review, OFAC has determined that this blocked funds transfer does not fall within those limited circumstances. Accordingly, licensing the release of the blocked funds would be inconsistent with OFAC policy, and your request is denied. You may request reconsideration of this decision and provide additional information as described on OFAC's website at www.treas.gov/offices/enforcement/ofac/faq/answer.shtml#62.

Sincerely,

 5/15/09

Clara Y. David
Chief, TWEA Licensing Section
Office of Foreign Assets Control

Date

Carta No. 2



902 301 000
www.grupobancopopular.es

MADRID URB. 56
C/ Luisa Fernanda, 8
28008 Madrid

CUBANA DE AVIACIÓN S.A.
c/ Princesa 25 – 1º
28008 MADRID

Madrid, a 02 de junio de 2009

Muy Señores nuestros:

Les informamos que la OFFICE OF FOREIGN ASSETS CONTROL (OFAC), dependiente del DEPARTMENT OF THE TREASURY de USA, ha denegado nuestra solicitud a fin de proceder a liberar los fondos retenidos por dicho organismo, importe de la transferencia realizada el 19 de diciembre de 2008, por 107.770,95 Euros.

Les adjuntamos fotocopia de dicha comunicación, indicándoles que en caso de iniciar Vds. directamente nueva solicitud ante la OFFICE OF FOREIGN ASSETS CONTROL (OFAC) pueden contar con nuestra colaboración.

Quedamos a su disposición, saludándoles atentamente.

BANCO POPULAR ESPAÑOL
Av. Urb. 56 - Luisa Fernanda - 28003 MADRID
Por Poder