



ASAMBLEA — 36º PERÍODO DE SESIONES

COMISIÓN ECONÓMICA

Cuestión 40: Reglamentación de los servicios de transporte aéreo internacional

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, y con datos actualizados y evidencias del **carácter extraterritorial de este bloqueo**, a la comunidad de la aviación civil internacional, 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:

- que se analice la información que contiene la nota de estudio y sus anexos 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;
- que reconozca 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 creando además precedentes negativos que pudieran afectar a otros Estados de la comunidad aeronáutica internacional;
- 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 que han impuesto 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
- solicitar al Presidente del Consejo que presente anualmente un informe al Consejo, mientras se mantengan estas afectaciones.

| | |
|-----------------------------------|---------------|
| <i>Objetivos estratégicos:</i> | |
| <i>Repercusiones financieras:</i> | No se aplica. |
| <i>Referencias:</i> | |

¹ Versiones en español e inglés proporcionadas por Cuba.

1. ANTECEDENTES

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 de Chicago.

1.3 Desde el año 1992, en su 47º periodo de sesiones, hasta el 60º periodo de sesiones en el año 2006, 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 8 de noviembre de 2006, fue aprobada la Resolución 61/11 del mismo título, con 183 votos a favor, 4 en contra y una abstención.

1.4 En la 35º Asamblea, durante el análisis de la cuestión 27 en el tema de los “factores exógenos que afectan a la aviación civil”, se presentó la nota de estudio WP/251, la cual fue sometida a la consideración de esta comisión, y después de un intenso debate, la comisión consideró dejar este asunto en la atención del Presidente del Consejo, cuyos buenos oficios habían intervenido en esta cuestión en ocasiones anteriores. Como es conocido recientemente se eligió a un nuevo Presidente del Consejo y en el día de hoy presentamos esta nueva nota de estudio que recoge algunos de los últimos acontecimientos y afectaciones por este criminal bloqueo desde la 35º Asamblea hasta el día de hoy para que sea considerada por la Asamblea y poder precisar, en este nuevo mandato del Consejo, los buenos oficios del Presidente para tratar este asunto.

2. ANÁLISIS DE LAS AFECTACIONES

2.1 **Afectaciones que evidencian la extraterritorialidad de las regulaciones de los EE.UU. que demuestran que el bloqueo no es un asunto bilateral**

2.1.1 Referido a afectaciones que evidencian la extraterritorialidad de las regulaciones de los EE.UU. la tenemos directamente en la demora y negación en la contratación y adquisición de técnica de aviación cuyas partes, piezas, motores y equipos superan el 10% de componentes estadounidenses instalados en los mismos.

2.1.2 Esta afectación se suscita en este período, al igual que en años anteriores, ante la necesidad de compra o alquiler de motores de aviación de la familia Pratt and Whitney (PW) para nuestra flota, al no poder acceder a su adquisición e incluso ni siquiera indirectamente a través de operaciones de triangulación. La transnacional estadounidense denominada GE Transportation-Aircraft Engines aplica las sanciones de los E.E.U.U a estos motores por clasificar Cuba en el Grupo E: 2, de la Export Administration Regulations EAR Part 740 Supplement 1. (11/7/05), como país que apoya a los terroristas y que está sometido a un bloqueo controlado por el Departamento del Tesoro.

2.1.3 La negativa de la Exxon Mobil Aviation Lubricants, en el mes de febrero del corriente año, de autorizar el suministro, con destino a Cuba a través de la compañía española denominada Saisa Aircraft Support, S.A, de tres (3) Toneladas de Lubricante Mobil Turbo Oil 319-A-2 para la explotación de nuestras aeronaves civiles, con una afectación estimada en el orden 100,0 MUSD (Evidencia: Ver

correo del trading Saisa Aircraft Support, S.A que se anexa marcado como Documento No. 1 en el Apéndice A).

2.1.4 El cambio de la política comercial de la fábrica de aviación polaca PZL Mielec de cancelar pedidos a nuestra entidad de partes, piezas y agregados de las aeronaves AN-2 y de sus motores ASH 62-IR en el orden de los 160,0 MUSD al pasar la misma al control de su nuevo propietario, la compañía estadounidense Sikorsky Aircraft Corporation. (Evidencias: Se anexa comunicación del Director Comercial de la citada fábrica polaca a la Dirección Comercial de Aviaimport de fecha 16 de febrero del 2007, marcado como Documentos No. 2 y No. 3 en el Apéndice B).

2.1.5 La firma Mathews, fabricante de esteras de manipulación de equipajes, suministradora de líneas de transportadores para varios aeropuertos de nuestro país (AIJM, Varadero, Camagüey, Holguín y Santiago de Cuba), a partir del año 1998 suspendió los vínculos comerciales con nuestra Empresa mediante prohibición expresa de la casa matriz de EU a su filial canadiense. Por esta razón no podemos adquirir nuevos equipos MATHEWS ni piezas de repuesto especiales para las que están instaladas en nuestros aeropuertos. Esto ha ocasionado múltiples afectaciones en los servicios que brindan estos equipos.

2.1.6 Otra afectación en relación con la aplicación de esta ley extraterritorial es que para mantener un nivel elevado de la seguridad de los vuelos nuestros pilotos tienen que entrenarse en simuladores de vuelos dos veces al año. En Canadá están instalados simuladores para las aeronaves del tipo ATR pero por ser una filial de una empresa estadounidense nos impiden este entrenamiento por lo que es necesario realizarlo en Europa. Esta situación incrementa los tiempos de estancia y los costos de transportación lo que producen un gasto adicional de 119,730.0 USD.

2.1.7 La flota de aviones agrícolas necesita ser renovada y debemos hacerlo con aviones que tengan garantizado el suministro de piezas técnicas, lo cual nos está prohibido en el caso de aviones estadounidenses.

2.1.8 Se ha venido evaluando la sustitución por aviones del tipo Ipanema 202, de fabricación brasileña, lo cual pensamos que el mismo podría ser el avión agrícola óptimo a introducir.

2.1.9 Hemos estado gestionando con el gerente de ventas de NEIVA, una oferta para cinco Ipanemas con motor a gasolina y recibimos la siguiente información: "He consultado nuestro Director, en EMBRAER/NEIVA y me han dicho que no se puede vender DIRECTAMENTE A CUBA". (Evidencias: Se adjunta, en el Apéndice C, el documento 4 como la evidencia del intercambio de correos de la solicitud y de la respuesta).

2.1.10 En otra negociación para adquirir el Simulador de Transito Aéreo, a través y contratado por la OACI, a la firma Canadiense ADACEL debido a medidas de recrudescimiento del bloqueo norteamericano a nuestro país, nos comunicaron no se podía llevar a cabo la venta.

2.1.11 Desde el punto de vista económico esto representa que anualmente los Servicios Aeronáuticos Aeroportuarios tienen que erogar aproximadamente 250 000,00 USD en la recalificación de los Controladores de Tránsito Aéreo en el extranjero por no disponer de dicho simulador en nuestro país. (Evidencia: véase el Documento núm. 5 que figura en el Apéndice D).

2.1.12 A finales del mes de septiembre del 2004, la compañía aérea de Suecia NOVAIR, con la cual nuestra línea aérea Cubana de Aviación había suscrito un contrato de arrendamiento de una aeronave A330 desde febrero de 2003, notificó a nuestra aerolínea bandera que su proveedor de mantenimiento, SR Technics, había manifestado tener problemas para continuar prestado los servicios en La Habana,

puesto que estaba violando las regulaciones del Departamento de Comercio de los EE.UU establecidos en la ley norteamericana. (US trade control laws, Licence Exception Aircraft and Vessels (“AVS”), 15 CFR 740.15 a).

2.1.13 Finalmente, el 30 de abril de 2005 cesó el arrendamiento del A330 lo que ha dado lugar a que Cubana tenga que arrendar otra aeronave más costosa a fin de poder cumplir sus compromisos con los usuarios y en la cual sus tripulantes técnicos, entrenados durante meses y con un alto costo, para la citada aeronave, no pueden ejercer sus funciones. Es decir, que más de 2 000,000 USD habían sido inútilmente gastados, mientras han quedado desocupados estos tripulantes. (Evidencia: Adjunto 1, carta de SR Technics a Novair, en el Apéndice E).

2.1.14 En lo que constituye otro ejemplo de aplicación extraterritorial del gobierno norteamericano es que en noviembre de 2004 la empresa estadounidense ARINC advirtió a la aerolínea AIR TRANSAT que no podía seguir brindando servicio de check in a Cubana mediante el iMUSE system de esa empresa pues ello constituía un beneficio indirecto para Cuba y el gobierno de los EE.UU. tenía un embargo hacia Cuba. Dejó claro que cualquier “uso impropio” en el futuro daría lugar a la “terminación del servicio a Air Transat”.

2.1.15 Finalmente, y a pesar de las múltiples gestiones realizadas por el gerente de Cubana de Aviación en Canadá, el 19 de marzo ARINC suspendió unilateralmente a la empresa canadiense HANDLEX y a ADM (Aeroports de Montreal), el acceso a los servicios contratados destinados a Cubana de Aviación. (Evidencias: Se anexa como evidencia del hecho, en el Apéndice E; el Adjunto 2, carta del Sr. Dean A. Siedlecki, principal representante de contratos de ARINC al Sr. Alain Gendreau, directivo de Air Transat, comunicándole la situación. Igualmente, en el Adjunto 3 del Apéndice E, aparece la carta del Sr. Joe Di Rienzo, director de contratos de HANDLEX a la Srta. Nairy Chamelin, presidenta del CUTE Club del aeropuerto de Dorval.)

2.2 Violaciones al Convenio de Chicago

2.2.1 Se mantiene la situación de que las leyes anticubanas Torricelli y Helms-Burton continúan ejerciendo un daño considerable a la aviación civil cubana. La prohibición al pueblo norteamericano de viajar libremente a Cuba y a nuestras compañías aéreas de operar a los EE.UU., producen una afectación económica enorme, 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 de punta en aeronaves, equipamientos, partes, piezas y otros accesorios.

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 Otras afectaciones

2.3.1 La situación de monopolio de los Estados Unidos en la fabricación de aeronaves comerciales y de componentes, piezas y tecnología para la fabricación y el mantenimiento de aeronaves y las de factura europea, hace prohibitiva su adquisición por las aerolíneas cubanas (Evidencias: Documento núm. 6, que figura en el Apéndice F, respuesta negativa de la BOEING, producto de las medidas del bloqueo, sobre la solicitud de mantenimiento a una aeronave de ese fabricante utilizada por una línea aérea cubana). Estos obstáculos han dado lugar a afectaciones económicas que han producido un gasto adicional en la cantidad de 184 664 582.40 USD desde que se inició el bloqueo.

2.3.2 La delegación de Cuba en la 28ª Asamblea Extraordinaria de la OACI propuso incluir en la Resolución A28-3/6 la siguiente cláusula “Insta además a los Estados a asistir a las líneas aéreas en sus esfuerzos por acelerar la modernización de sus flotas, y por ende impedir los obstáculos y permitir a todos los Estados tener acceso al arrendamiento y compra de aviones que cumplan los requisitos del Capítulo 3, incluso el suministro de asistencia técnica multilateral, cuando corresponda” La cláusula fue aprobada por la Asamblea como parte íntegra de la Resolución y continúa vigente en la (Resolución A35-7 Apéndice D. Pto. 6. 25.- Otra afectación importante es la siguiente: hacia y desde Cuba vuelan sistemáticamente como chárteres, varias líneas aéreas estadounidenses, como Miami Air, American Eagles, Gulf Stream, Sky King y otras. Operan las rutas desde Miami, y el Estado cubano les brinda todas las facilidades para sus operaciones en la transportación de pasajeros. 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.

2.3.3 Además de lo anterior, se mantiene la prohibición a ciudadanos estadounidenses a 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. En el periodo que se informa los ingresos dejados de percibir por esta prohibición y como consecuencia, la no prestación de servicios aeroportuarios y otros, así como el no cobro de los impuestos de salida del aeropuerto que corresponderían a los pasajeros, es de 171 375 090 USD y desde el año 1960 hasta este momento ascienden a un acumulado 2 376 064 261USD.

2.3.4 Esta política injusta y discriminatoria por parte de los EE.UU., ha traído como consecuencia cuantiosas afectaciones a la aviación civil cubana, solo este año 2007 la afectación ha sido de 189 384 919.8 USD y a través de 49 años, un monto que alcanza la cifra de 2 762 252 076 USD lo que ha limitado en gran medida, el desarrollo del transporte aéreo en nuestro país.

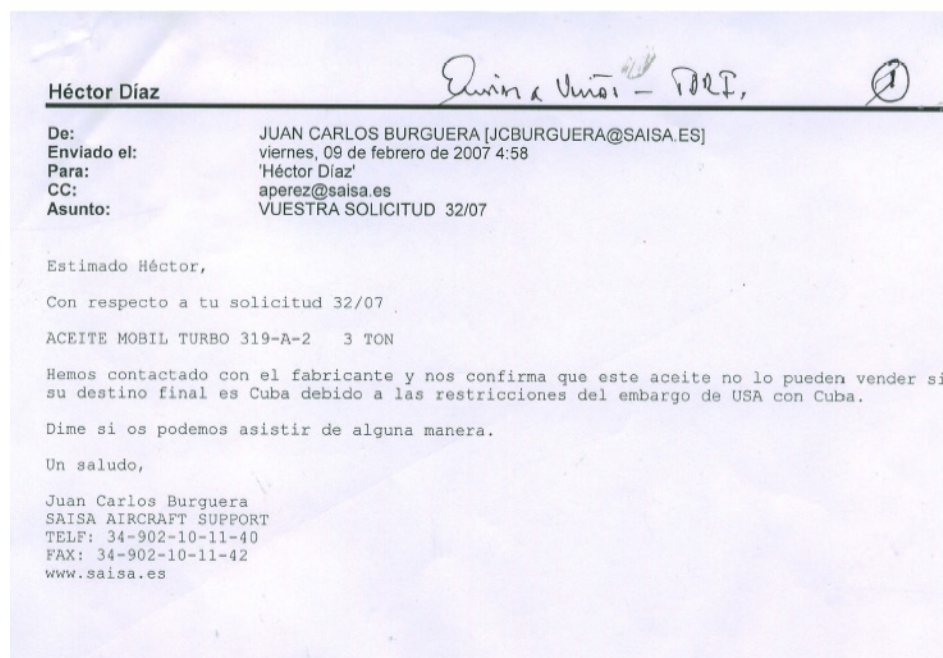
3. CONCLUSIONES

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 ha 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 del Convenio de Chicago, violando los principios y objetivos de dicho Convenio, creando además precedentes negativos que pudieran afectar a otros Estados de esta comunidad.

APÉNDICE A

EVIDENCIAS – DOCUMENTO NÚM. 1



APÉNDICE B

DOCUMENTOS NÚMS. 2 y 3

Gilberto Reina

De: Orlando Santana [orlando.santana@aviainport.avianet.cu]
Enviado el: miércoles, 21 de febrero de 2007 14:12
Para: Gilberto Reina
Asunto: RV: Wysłanie wiadomości e-mail: carta
Datos adjuntos: carta.pdf

De: Katarzyna Rodzinka [mailto:k_rodzinka@pzmielec.com.pl]
Enviado el: martes, 20 de febrero de 2007 1:57
Para: Orlando Santana
Asunto: PO: Wysłanie wiadomości e-mail: carta

Estimado Orlando,
Adjunto envío la carta de nuestro director comercial.
Saludos
Kati
----- Original Message -----
From: Aleksandra Strugała
To: Katarzyna Rodzinka
Sent: Tuesday, February 20, 2007 7:38 AM
Subject: Wysłanie wiadomości e-mail: carta

Wiadomość jest gotowa do wysłania wraz z następującymi załącznikami pliku lub łączy:
carta

Uwaga: W celu ochrony przed wirusami komputerowymi programy poczty e-mail mogą zapobiegać wysłaniu i odbieraniu pewnych typów załączników plików. Sprawdź ustawienia zabezpieczeń poczty e-mail, aby określić obsługę załączników.



Mielec, 16.02.2007
PH-2/ 288 /2007

Orlando Santana Gómez
Especialista Principal Dpto. Comercial
AVIAIMPORT S.A.

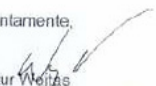
Estimado Sr.

En respuesta a su carta del día 9 de febrero del 2007, referente a la visita de los representantes de AVIAIMPORT S.A. en nuestra empresa, lamento tener que informarle que por causa del viaje de servicio no podemos encontrarnos en el término indicado.

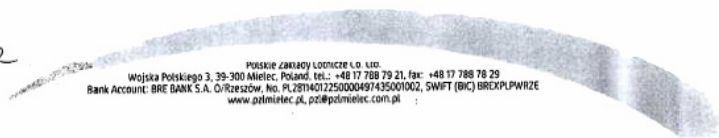
Según la política comercial de nuestro nuevo propietario, SIKORSKY AIRCRAFT CORPORATION, han cambiado las direcciones de actuación de PZL Mielec. Después de redefinir nuestras prioridades de mercadeo se ha tomado la decisión de concentrarse solamente en algunos mercados de venta. En relación de lo antedicho no planeamos la actividad en el mercado de Cuba.

Gracias por la cooperación de hasta ahora,

Atentamente,


Artur Wejjas
Miembro del Directorio
Director Comercial




POSKIE ZAKŁADY LOTNICZE S.A. LTD.
Wojaka Polskiego 3, 39-300 Mielec, Poland, tel.: +48 17 788 79 21, fax: +48 17 788 78 29
Bank Account: BRE BANK S.A. O/Rzeszów, No. PL 2814012250000497435001002, SWIFT (BIC) BREXPLPW3ZE
www.pzlmielec.pl, pz@pzlmielec.com.pl

APÉNDICE C

DOCUMENTO NÚM. 4

INTERCAMBIOS DE CORREOS

Correo electrónico de solicitud de nuestra empresa de compra de aviones

----- Original Message -----

From: [Roberto Tejuca](#)

To: '[Pelopidas Bernardi](#)'

Sent: Tuesday, February 07, 2006 6:12 PM

Subject: RE: EMB 202

Sr Pelopidas Bernardi:

Muy agradecido por enviarnos su correo y dirección, es de nuestro interés conocer las posibilidades de oferta de aviones del tipo EMB-202 IPANEMA empleados en la actividad agrícola.

Nuestra solicitud es:

5 aviones EMB-202 IPANEMA. (nuevos)

En el precio incluir:

.Equipos de extinción de incendio.

.Equipos de distribución de fertilizantes sólidos.

.Incluir ensamblaje en Cuba y adiestramiento de pilotos (con experiencia en aviación agrícola) y técnicos.

De ser posible esta posibilidad de venta, necesitamos su confirmación con vistas a realizar una visita nuestra a sus instalaciones y poder evaluar la aeronave, sus especificaciones técnicas generales y operacionales, así como los temas comerciales referidos a este negocio.

En espera de su respuesta, saludos amistosos.

Roberto Estrada Tejuca

Comercial

Aviaimport S.A

E. mail roberto.tejuca@aviaimport.avianet.cu

Tel:(537) 273-01-42,

Fax:(537) 273-62-34

A36-WP/280

EC/35

Apéndice C

C-2

Correo electrónico de respuesta del fabricante a solicitud de compra de aviones:

De: Pelopidas Bernardi [mailto:pba@aviacaoagricola.com.br]

Enviado el: viernes, 10 de febrero de 2006 8:19

Para: Roberto Tejuca

Asunto: Re: EMB 202

ESTIMADO ROBERTO,

He consultado nuestro Director, en EMBRAER/NEIVA y me han dicho que no se puede vender DIRECTAMENTE a CUBA.


Como vendedor de aviones, lo que penso que se puede hacer és encontrar en mercado brasileiro una TRADING COMPANY para que COMPRE los aviones de EMBRAER/NEIVA y despues los VENTA a CUBA, sin el nome de EMBRAER/NEIVA aparecer como EXPORTADOR A CUBA. Me entiendes?

Para procurar una TRADING en Brasil y empezar las negociaciones, gustaria de saber como pretenten hacer el pago y quantos aviones serian comprados y se seria de una sola vez lo negocio.

Aguardo sus comentarios,

APÉNDICE D

DOCUMENTO NÚM. 5

| | | |
|---|---|------------------------------|
|  | INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION 999 UNIVERSITY STREET MONTREAL, QUEBEC, CANADA H3C 5H7 | |
| | FAX NO.: (514) 954-6287 | E-MAIL: procurement@icao.int |
| SENDER: TCB/PRO/MAB | DATE: 2 Marzo 2006 | |
| TELEPHONE NO.: (514) 954-8219, ext. 8081 | PAGES: 2 + 2 | |
| FILE REFERENCE: CUB/05/809, PR059121 | PRIORITY: | |

For: **Grnal. Rogelio Acevedo González** Fax No.: +537 833-3082
Presidente del IACC
Ciudad de La Habana, Cuba

Cc.: **Ing. Agimiro Ojeda Vives** Fax No.: + 537 834-4450
Vice Presidente del IACC

Cc.: **Ing. Amílcar Silveira** Fax. No.: + 537 834-4553
Vice Presidente Técnico IACC

Cc: **Armando Fuentes** Fax No.: + 537 833-2272
Director Corporativo Recursos Humanos CACSA

PRU3511MAB

Asunto:
- Situación del contrato 40591 para la adquisición de un simulador de GECK (Adacel).

Con respecto al contrato 40591 para la adquisición de un simulador de GECI a través de ADACEL, me permito informarle que no se requiere ninguna licencia de exportación de los Estados Unidos para exportar el simulador. Sin embargo, desde que se presentó la propuesta de ADACEL a GECI para este tipo de equipo, la estructura organizativa del grupo operador de Adacel Norte América, incluyendo Adacel Inc. Canadá y Adacel Systems, Inc. en los Estados Unidos ha cambiado. En particular, este cambio incluye los nombramientos del Gerente General y del Gerente Financiero Americanos quienes en conjunto autorizan todas las actividades de negocios de Adacel Norte América. El Gerente General y el Gerente Financiero son ambos ciudadanos de los EE.UU. y en este caso, por ley, ellos no pueden participar o autorizar ningún negocio con Cuba. Poco después de recibir el contrato de compra de GECI, ADACEL recurrió a los servicios de John Barker de Arnold & Porter en Washington, DC un consejero legal experimentado y de mucha reputación para asistirlos con su petición ante la Oficina de Control de Activos Extranjeros (Office Of Foreign Assets Control, OFAC) ya sea para "recusar" a los ciudadanos de los EE.UU. la participación o concederles una licencia para continuar con este contrato.

Como no hay ninguna garantía, ni a corto ni a largo plazo, que la respuesta de OFAC autorizando el envío a Cuba será positiva, o aún que se reciba alguna respuesta, OACI está discutiendo actualmente con GECI otras alternativas para ejecutar este contrato. Le mantendremos al corriente de todos los progresos en esta materia.

Atentamente,



A. Sánchez

Director de Cooperación Técnica

Adjuntos:

- Ejemplo de certificado de empleo final
- Ejemplos de carta de intención de IACC.

STATEMENT OF CONFIDENTIALITY: THE INFORMATION TRANSMITTED IN THIS MESSAGE IS CONFIDENTIAL AND IS INTENDED FOR THE EXCLUSIVE USE OF THE ADDRESSEE. ANY FORM OF DISSEMINATION OR DISCLOSURE OF THE INFORMATION CONTAINED HEREIN TO ANY THIRD PARTY OR ANY USE OF THIS INFORMATION FOR PURPOSES UNAUTHORIZED BY THE ORIGINATOR IS STRICTLY PROHIBITED. IF YOU HAVE RECEIVED THIS COMMUNICATION IN ERROR, PLEASE NOTIFY US IMMEDIATELY BY TELEPHONE (514 954 8009), AND RETURN THE ORIGINAL MESSAGE, WITHOUT MAKING COPIES, BY MAIL

APÉNDICE E

ADJUNTOS NÚMS. 1, 2 Y 3

ADJUNTO NÚM. 1



REGISTERED MAIL
Nova Airlines A.B.
Attn. Mr. Anders Fred
Managing Director
Sveavägen 155, 9tr,
SE-113 46 Stockholm
Sweden

SR Technics Switzerland
Marketing & Sales
TV
P. O. Box
CH-8058 Zurich Airport
phone: +41 43 812 76 82
fax: +41 43 812 90 10
email perni@srtechnics.com

September 20, 2004

Compliance with US Trade Control Laws

Dear Sir,

Reference is made to Amendment No. 4 of the Interim Agreement between our parties signed on 17th August 2004, wherein the parties agree to comply with US trade control laws and specifically with License Exception Aircraft and Vessels ("AVS") as laid down in 15 CFR § 740.15 (a). In the subsequent process of implementing the Amendment, we encountered specific issues which need the parties' attention.

- ✓ First, the use of Cubana flight numbers is not in line with AVS. However, we understand from a phone conference of last Friday that you expect to receive code share numbers by approx. 15th October 2004. We expect Novair does obtain such numbers, because otherwise the operation (including the maintenance) would continue to be in non-compliance with AVS requirements.
- ✓ Second, the investigation of the meaning of "minimum" and "principal" maintenance resulted in the determination that "minimum" means nothing else than a minimal mandatory pre-flight check ("check the oil and kick the tyre") and that any other maintenance is "principal" and has to be performed outside Cuba. This means that SR Technics is obliged to further reduce the scope of its services in Cuba. It has been decided by our management that as of 31st October 2004, SR Technics will not be in a position to perform more than the pre-flight check in Cuba and support in case of actual AOG (if so requested by Novair), all aforementioned in strict observance of the nine AVS criteria.

In order to continue the operation smoothly as of 31st October 2004, we herewith request Novair to adjust the flight schedule to enable sufficient ground time at European destinations to perform the maintenance. We therefore also must urgently request Novair to contract local third party providers or to appoint SR Technics to provide such services through subcontractors. We confirm that SR Technics will offer all support required to set-up a well-running maintenance operation in Europe, regardless whether Novair chooses to contract the local maintenance providers directly or to assign such work to SR Technics.



If Novair is not in a position to obtain new flight numbers or to adjust the flight schedule as outlined above, we unfortunately would have to conclude that we would continue to infringe US trade control laws. In such case, we will have to submit the issue to the board of directors for deciding whether our support should be terminated or not, in accordance with the provisions of Amendment No. 4.

As much as we herewith reinstate that we do not wish to disrupt Novair's operation unnecessarily, we must also state that SR Technics has clear guidelines to operate in a legal environment.

However, we are confident Novair will be able to meet the requirements and look forward to your response at soonest convenience.

Best regards,

Philippe Erni
Executive Vice President act.
Marketing and Sales


Nathalie Oeschger
General Counsel & Secretary

copy: Tim Talaat
President & CEO

CARTA DE SRTECHNICS A NOVAIR.
CORREO REGISTRADO
Nova Airlines A.B.
Att. Sr. Anders Fred
Director administrativo

Septiembre 20, 2004.
Cumplimiento con las leyes de control de comercio de los EE.UU.

Estimado señor:

Se hace referencia a la Enmienda No. 4 del Acuerdo provisional entre nuestras partes firmado el 17 de agosto de 2004, mediante el cual las partes acuerdan cumplir con las leyes de control del comercio de los EE.UU. y específicamente con la Excepción de Licencia de Aeronaves y Navíos ("AVS") como consta en el CFR 15 / 740.15 (a). En el proceso subsiguiente de implementar la Enmienda, encontramos temas específicos que requieren la atención de las partes.

Primero, el uso de los números de vuelo de Cubana no está acorde con el A VS. No obstante, entendemos según una conferencia telefónica el viernes último que ustedes esperan recibir número de códigos compartidos aproximadamente el 15 de octubre de 2004. Esperamos que Novair efectivamente obtenga tales números, porque de lo contrario la operación (incluyendo el mantenimiento) continuarían sin cumplir los requerimientos AVS.

Segundo, la investigación del significado de mantenimiento "mínimo" y "principal" dio como resultado la determinación de que "mínimo" no significa otra cosa que el chequeo pre vuelo mínimo obligatorio ("chequeo del aceite y aire de las gomas") y que cualquier otro mantenimiento es "principal" y tiene que ser ejecutado fuera de Cuba. Se ha decidido por nuestra administración que a partir del 31 de octubre 2004, SR Technics no estará en posición de ejecutar nada que no sea el chequeo pre vuelo en Cuba y el soporte en el caso del actual AOG (si así lo solicita Novair), todo lo mencionado anteriormente en estricta observancia de los nueve criterios A VS.

Con vista a continuar la operación sin dificultades hasta el 31 de octubre 2004, solicitamos a Novair que ajuste el programa de vuelos en forma tal que haya suficiente tiempo en tierra en los destinos europeos para ejecutar el mantenimiento. Por tanto, también tenemos que solicitar a Novair con urgencia que contrate a terceros como proveedores locales o designe a SR Technics para brindar tales servicios a través de subcontratistas. Confirmamos que SR Technics ofrecerá todo el soporte requerido para establecer una operación de mantenimiento eficiente en Europa, independientemente de si Novair escoge contratar a proveedores locales de mantenimiento directamente o asigna tal trabajo a SR Technics.

Si Novair no está en condiciones de obtener nuevos números de vuelo o ajustar su programa de vuelos como se plantea arriba, desafortunadamente tendríamos que concluir que continuaríamos infringiendo las leyes de control del comercio de los EE.UU. En tal caso, tendríamos que someter el tema a la junta de directores para que decida si nuestro apoyo llegaría a su término o no, de acuerdo con las provisiones de la Enmienda No. 4.

En la misma forma en que reiteramos que no queremos perturbar innecesariamente la operación de Novair, también tenemos que afirmar que SR Technics tiene lineamientos claros para operar en un entorno legal.

A36-WP/280

EC/35

Apéndice E

E-4

No obstante, estamos confiados en que Novair podrá cumplir los requerimientos y esperamos su respuesta a la mayor brevedad.

Saludos,

Philippe crnl

Vicepresidente Ejecutivo actuante

Mercadotecnia y ventas

Natalie oeschger

Consejera general y secretaria

Copia : Tim Talaat Presidente y CEO

Adjunto 2

11/25/2004 11:29 HANDLEX → 5148711227

NO. 441

A

1959 Upper Water Street, Suite 800
Halifax, Nova Scotia B3J 2X2
Canada

November 9, 2004
CCO/HDQ-04-1859
Project No.: 027379

Mr. Alain Gendreau
Air Transat A. T. Inc.
11600 Cargo A-1
Montreal Dorval International Airport
Mirabel, Quebec Canada J7N 1G9

Subject: YUL MUSE – Boarding Passenger for Air Cubaña Not Permitted.

Reference:

1. MUSE Master Service Agreement dated Dec. 15, 2002
2. Exhibit 1 Connection and Configuration Request Form for YUL effective May 1, 2002.
3. E-Mail Dated Dec. 11, 2002, attached.

Dear Mr. Gendreau:

As a result of trying to resolve funds owed ARINC from Air Transat, ARINC is aware that Air Transat has been assisting Air Cabaña passenger board using the iMUSE system (through the L-DCS module) to be used to board passengers for Air Cubaña.

On December 11, 2002, ARINC advised Air Transat to cease and desist this activity. The US government has a trade embargo with Cuba, and ARINC can neither directly, nor indirectly, sell goods or services in violation of that embargo.

Any economic benefit to Air Cabaña by boarding passengers with the use of the Air Transat iMUSE system constitutes such an indirect benefit being conferred to Cuba.

Any future improper use of the iMUSE System will result in termination of service to Air Transat.

A36-WP/280

EC/35

Apéndice E

E-6

11/25/2004 11:29 HANDLEX → 5148711227

NI

If you have any questions or concerns, please feel free to contact me by telephone at 410-266-4952 or by e-mail at dsiedlec@arinc.com.

Yours truly,



Dean A. Siedlecki
Principal Contracts Representative

Enclosure

Cc: John Martinson, ARINC
Kevin Green, ARINC

HANDLEX

Fecha: 25 de noviembre de 2004

Destinatario: Sr. R. Valdivia

Compañía: CUBANA

Remitente: J. Di Rienzo

No.de págs., incluyendo la presente: 4

Ref: GATAN vs ARINC

Según conversación, sírvase hallar adjunto una carta de ARINC a Air Transat.

Noviembre 9 de 2004
CO/HDQ-04-1859
No. de Proyecto: 027379

Sr. Alain Gendreau
Air Transat A.T. Inc.

Aeropuerto Internacional de Dorval, Montreal

Asunto : YUL MUSE – No permitido el abordaje de pasajeros en Cubana.

- Referencia: 1. Acuerdo de Servicio Master de fecha 15 de dic., 2002
2. Prueba 1 Modelo de solicitud de Conexión y Configuración para YUL, efectivo el 1ro. de mayo de 2002.
3. Se adjunta correo electrónico de fecha 11 de dic., 2002.

Estimado Señor Gendreau:

Como resultado de tratar de resolver los fondos debidos a ARINC por Air Transat, ARINC conoce que Air Transat ha estado ayudando al abordaje de Cubana de Aviación empleando el sistema iMUSE (a través del módulo L-DCS) empleado para el abordaje de pasajeros de Cubana de Aviación.

El 11 de diciembre de 2002, ARINC notificó a Air Transat que cesara y desistiera de esta actividad. El gobierno estadounidense tiene un embargo sobre Cuba y ARINC no puede directa ni indirectamente vender bienes ni servicios que violen el mencionado embargo.

Cualquier beneficio económico a Cubana de Aviación mediante el abordaje de pasajeros con el empleo del sistema iMUSE de Air Transat constituye un beneficio indirecto que se confiere a Cuba.

Cualquier empleo indebido ulterior del sistema iMUSE resultará en la terminación de este servicio a Air Transat.

De tener cualquier pregunta o preocupación, no dude en hacer contacto conmigo por el teléfono 410-26-4952 o el correo electrónico dsiedlec@arinc.com.

Atentamente,

Dean A. Siedlecki
Representante Principal de Contratos

Adjunto:

C.c. John Martinson, ARINC
Kevin Green, ARINC.

ADJUNTO NO.3

April 11th, 2005

Ms. Nairy Chamelian
Chairman CUTE Club
Pierre Elliot Trudeau Airport (Dorval)

Subject : CUBANA Airlines – Computerized Check in

As you are aware, pursuant to our recent discussion, Handlex has been advised quite forcefully by AIRINC to stop providing services to Cubana on the ARINC iMUSE platform. The directive further states that the US government has a trade embargo with Cuba, and ARINC can neither directly nor indirectly sell goods or services in violation of that embargo. As a result of this position, we are presently, since March 21st, forced to process the CU passengers manually. We cannot accept this directive from AIRINC, as we feel that it is discriminatory towards our customer, Cubana , operating in Canada. Furthermore, as a result of this directive , we are incurring additional work requiring additional man hours for each flight, as well as damaging the image of our customer.

We are therefore seeking your intervention in this matter, in the hope that through your committee as well as the Airline Operators Committee (AOC), you will have this decision reversed so that all airlines operating at P.E.T. receive the same, equal services and consideration. I believe that this should be the prevailing vision and philosophy of all groups, suppliers and service providers operating at P.E.T. airport.

Your immediate attention and reply in this urgent matter would be greatly appreciated.

Joe Di Rienzo
Director, Contracts
Handlex

C.C. Normand Boivin, Vice President, Airport Ops., Aeroports de Montreal (ADM)
C.C. Gilda Romanelli, Chairman Airline Operators Committee (A.O.C.)
C.C. Ramón Valdivia, General Manager CUBANA Airlines

APÉNDICE F
DOCUMENTO NÚM. 6

Sky Service S. A.

Att. Jurgen Paulmann
General Manager

Mr. José M. Rebolledo
Abogado Empresas JP

Asunto: Solicitud de apoyo de la Boeing.

Ref: (a) Fax del S. Rebolledo de fecha 12 de febrero de 2002, solicitando a la Boeing que proporcione datos técnicos, piezas de repuesto y apoyo técnico.

(b) Regulaciones de la Administración de Exportaciones del Departamento de Comercio, Sección 740.15

Estimados Señores:

En respuesta a la referencia (a), desafortunadamente la Boeing no podrá proporcionar los productos y servicios solicitados debido a que Sky Service S.A. efectúa vuelos charters hacia/desde Cuba. La Referencia (b) prohíbe a las compañías estadounidenses la exportación de artículos para apoyar “cualquier aeronave matriculada en, propiedad de, controlada por o bajo condiciones charter o de arrendamiento a cualquier país incluido en el grupo de países D: Cuba, Libia, o cualquier nacional de estos países”. Agradecemos su interés en nuestros productos, pero la compañía Boeing está obligada por estas regulaciones.

Sinceramente suyo,

Por la compañía Boeing:

Millie Edmonds
Gerente de Contratos

Se adjunta: regulaciones de la Administración de Exportaciones, Sección 740.15

c.c. Ron Farnsworth, Representante de Servicios de Campo de la Boeing.

GENERAL DIRECTORATE OF CIVIL AERONAUTICS DGAC. OF, No. 296/4849
DIRECTORATE OF OPERATIONAL SECURITY.

OBJ: Report on technical-operational authorization of
Sky Service.

REF: 1) DGAC's Exempt Resolution No. 0199 dated June
28, 2002.

2) DGAC's Audit report dated July 29, 2002.

3) Boeing Company's letter, No. 6-1171-MTE-1335
dated March 01, 2002.

4) Sky Airline's SIM letter 150/02 dated August 30,
2002.

5) Airworthiness Vice Direction's OF.(O) No.
08/2/4215 dated September 05, 2002.

6) DAR 06 and DAP 06 01 Rules.

Santiago

From: DIRECTORATE OF OPERATIONAL SAFETY

To: Sky Service S.A.

As you know, between the 15-19 July an audit was performed under document reference 1). Conclusions of which were stated on document reference 2).

2. On this report, specifically in paragraph 4 i) V mention is made to the need of updating technical publications in the maintenance field, which was not being properly observed by that company by that time. Taking that into consideration, a new dateline was established until August 30, 202 to comply with such observation.
3. Through document reference 4), that company expressed that updating of its technical publications would be performed by subscription with the manufacturer. Letter reference 3) dated March 01, 202, however, states that Boeing Company had officially and directly informed already to that company that, under federal provision of the U.S. government, it was prevented to provide products, services and any other means of support to Sky Service due to its charter operations in /from Cuba.
4. On the other hand, the Directorate of Airworthiness, in reference 5 dated September 5, 2002, expressed to that company that above-mentioned technical publications should be legalized by means of a contract with its aircraft's manufacturer no later than the 12th September 2002, in order to guarantee their periodic updating.
5. Consequently, considering that the company's total fleet of Boeing 737-200 had not updated its operational and maintenance publications up to the 1st September 2002, and taking into consideration everything stated in the aforementioned issues, this Directorate in compliance with standards mentioned in reference 6), resolves to proceed to revoke the Technical-Operational Authorization of Sky Service S.A. as of October 13, 2002 in case no permanent, integral and regulatory solution had not been implemented for the provision of the operational and maintenance information corresponding to aircraft operated by that company.
6. The date foreseen for the aforementioned resolution has the purpose to enable Sky Service to conduct the necessary arrangements in order to recover its flight safety condition or, in case this were not possible, proceed to adopt measures in order not to affect its passengers by an eventual cease in operations at midnight of the aforementioned date.

7. Finally, we inform you that, with the purpose to take precautions in the safety of operations up to the above-mentioned date, this Directorate has order the permanent supervision of your flight and maintenance activities as of the present date and throughout this period.

With kind regards,

Ree Carda Herri
Director, Operational Security

Distribution:

Sky Service S.A.
Directorate of Operational Security, DGAC.
Inspector's Office DGAC (Sky Service 2.doc.)

— FIN —