



Jueza de Florida admite el “tráfico” de la terminal de cruceros del puerto de La Habana por parte de compañías de cruceros

La decisión de la jueza Beth Bloom del Tribunal del Distrito Sur de la Florida corresponde a un proceso sumario que se inserta dentro de los recursos incoados por todas las partes implicadas, a partir del procedimiento iniciado por Havana Docks Corporation contra las navieras Carnival, MSC, Norwegian y Royal Caribbean, por violación del Título III de la LHB.

Havana Docks Corporation demandó a las citadas empresas de cruceros, por considerar que estaban traficando con la terminal de cruceros de La Habana, entre los años 2016 y 2019. La demandante alega poseer una Reclamación Certificada por la Foreign Claims Settlement Commission (FCSC) No. CU-2492, en la que se reconoce que el Gobierno cubano le había otorgado una concesión por un plazo de 99 años, para el uso, mejora, construcción, operación y gestión de la referida terminal, la cual estuvo operando hasta que fue confiscada por las autoridades cubanas en 1960.

Recordemos que el Título III de la LHB permite a los nacionales norteamericanos presentar demanda contra cualquier persona que, a sabiendas e intencionalmente, trafique con bienes que le fueron confiscados por el gobierno cubano tras la revolución de Castro. La definición de “tráfico” incluye la compra, recepción,

posesión, control, gestión, uso o tenencia de un interés sobre bienes confiscados sin el consentimiento del propietario. Asimismo, se incluye la participación en actividades comerciales que utilicen o se beneficien de cualquier modo de los bienes confiscados sin el consentimiento del propietario.

Además de tenerse que probar el tráfico del bien confiscado, la LHB exige varias condiciones que deben cumplirse para el ejercicio de una demanda bajo el Título III, entre ellas: (1) El reclamante debe ser ciudadano de los Estados Unidos; (2) El importe de los Daños será el mayor de entre: (i) el valor de la reclamación ya certificada por la FCSC, más los intereses; (ii) la cuantía que determinen los expertos a nombrar por el tribunal si la reclamación no fue certificada, más los intereses; (iii) o el precio de mercado actual o su valor en el momento de ser confiscado, más los intereses. La ley prevé un incremento del triple de la cuantía elegida si la entidad demandada sigue traficando con los bienes confiscados; (3) El tribunal aceptará como prueba concluyente de titularidad la certificación realizada por la FCSC.

La decisión de la jueza emitida el 21 de marzo de 2022, ha desestimado las diferentes motions incoadas por cada una de las navieras, con el

objeto que se desestimara una demanda por daños y perjuicios. Por lo tanto, el caso continuará con un juicio con jurado que se iniciará en mayo y, en el que se deberá determinar la compensación económica a la demandada.

Los argumentos de Havana Docks se sustentaron en que: (1) El Gobierno cubano confiscó sus bienes; (2) Es propietaria de una Reclamación Certificada; (3) Adquirió la titularidad de esa reclamación antes de la fecha legal; (4) Es un nacional de los Estados Unidos; (5) Las demandadas, a sabiendas e intencionalmente, traficaron con los bienes confiscados; (6) El tráfico ocurrió después del 1 de noviembre de 1996.

La referida Reclamación Certificada por la FCSC reconoce, entre otros, que: (i) Havana Docks era un nacional de los Estados Unidos; (ii) El Gobierno cubano le renovó una concesión para la construcción y explotación de muelles y almacenes en el puerto de La Habana; (iii) Como resultado de las acciones del Gobierno de Cuba sufrió una pérdida por USD 9.179.700,88, más el seis por ciento de interés anual desde la fecha de la pérdida.

Las mociones presentadas por cada una de las demandadas en el proceso por daños y perjuicios, se sustentaba en los motivos siguientes:

- a. Havana Docks no era propietaria de la terminal, sino que sólo tenía un derecho limitado no exclusivo a operar un negocio de carga en el que las demandadas no traficaban ni podían traficar;
- b. Los viajes de los cruceros de las demandadas a Cuba están comprendidos en la excepción de viaje legal;

- c. Havana Docks carece de legitimación porque no es un nacional de los Estados Unidos; y
- d. la interpretación del Título III por parte de Havana Docks viola la Constitución de los Estados Unidos de varias maneras.

A pesar de los argumentos desarrollados por las navieras, las principales conclusiones de la jueza Beth Bloom para desestimar las distintas mociones se pueden resumir, como sigue:

- a. Que las navieras hicieron uso de la terminal expropiada con fines turísticos, a cambio de rendimientos económicos, por lo que cometieron actos de tráfico según la LHB.
- b. El hecho de que las demandadas tuvieran conocimiento de la LHB desde el año 1996, y que pudieran haber tenido conocimiento de la Reclamación Certificada por la FCSC, conlleva a que sus acciones califiquen bajo el tipo de “a sabiendas e intencionadamente” recogido en la LHB, pues continuaron empleando dicha terminal hasta mayo y junio de 2019.

La gran interrogante que todos se hacen es, si en el juicio a iniciarse en el próximo mes de mayo, los jueces del tribunal de la Florida tendrán o no en cuenta los razonamientos de la jueza Beth Bloom en cuanto a si existió o no tráfico por parte de las navieras, al amparo del Título III de la LHB.

Para más información puede contactar con:

Cuban Desk de Andersen



Ignacio Aparicio
Socio Mercantil / M&A
Director del Cuban Desk
ignacio.aparicio@es.Andersen.com