



**Asamblea General
Consejo de Seguridad**

Distr.
GENERAL

A/50/990
S/1996/520
5 de julio de 1996

ORIGINAL: ESPAÑOL

ASAMBLEA GENERAL
Quincuagésimo período de sesiones
Tema 140 del programa
DECENIO DE LAS NACIONES UNIDAS PARA
EL DERECHO INTERNACIONAL

CONSEJO DE SEGURIDAD
Quincuagésimo primer año

Carta de fecha 2 de julio de 1996 dirigida al Secretario
General por el Representante Permanente de Cuba ante las
Naciones Unidas

Tengo el honor de dirigirme a usted a los efectos de solicitarle que la carta adjunta a la presente, remitida por el Sr. Ricardo Alarcón de Quesada, Jefe de la Delegación de la República de Cuba a las reuniones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), efectuadas en Montreal los días 26 y 27 de junio de 1996, al Sr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI (véase anexo), sea publicada como documento oficial del quincuagésimo período de sesiones de la Asamblea General, con relación al tema 140 del programa, y del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Bruno RODRÍGUEZ PARRILLA
Embajador
Representante Permanente

ANEXO

Carta de fecha 2 de julio de 1996 dirigida al Presidente
de la Organización de Aviación Civil Internacional por el
Jefe de la Delegación de Cuba a las reuniones del Consejo
celebradas en Montreal los días 26 y 27 de junio de 1996

[Original: español]

Tengo el honor de dirigirme a usted en cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 9 de la resolución adoptada por el Consejo de la OACI el pasado 27 de junio de 1996, que solicita a los Estados contratantes que le informen al Consejo de cualquier infracción de las reglas contenidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

El 25 de junio de 1996, a las 9.24 horas, el sistema de radar de la República de Cuba detectó una aeronave no identificada operando en la región de información de vuelo de La Habana (FIR Habana) y sin establecer contacto con el Centro de Control de Tránsito Aéreo de La Habana (ATC Habana).

A las 10.47 horas, el ATC Habana cursó un mensaje al ATC Miami informando sobre la presencia de dicho objetivo aéreo en la FIR de la República de Cuba y se solicitaba "cualquier información posible de este vuelo". El ATC Habana daba, en su comunicación, las coordenadas, la velocidad, el rumbo, el código respondedor y la procedencia de la aeronave. A las 13.15 horas, se recibió una respuesta indicando que se trataba de una "aeronave del Gobierno de los Estados Unidos operando a solicitud".

Una aeronave Boeing 747 de la aerolínea estadounidense American Airlines, en el vuelo AAL 2188, Guatemala-Miami, a las 13.03 horas, tuvo que desviarse de su ruta para evadir a la nave gubernamental de los Estados Unidos de América para evitar un acercamiento peligroso. A las 13.06 horas, otra aeronave Boeing 767, de Transporte Aéreo Internacional Salvadoreño, en el vuelo TAI 310, San Salvador-Miami, tuvo que ser desviada por los controladores de tránsito aéreo cubano para separarla de la aeronave estadounidense que violaba las normas y regulaciones de tránsito aéreo establecidas.

A las 16.28 horas, se cursó mensaje al ATC Miami a través del ATC Habana sobre lo ocurrido. En este mensaje, el ATC Habana dejaba clara la necesidad de "coordinar estos tipos de vuelos para evitar cualquier incidente o accidente".

En virtud de lo anterior, no cabe duda de que el hecho en cuestión puso en peligro la navegación aérea civil en la región. Pero no se trata de un hecho fortuito. Solamente durante los primeros seis meses del año 1996, se han producido seis incidentes similares, cuatro de los cuales han puesto en peligro a aeronaves de la American Airlines, línea aérea de los Estados Unidos.

Ante este nuevo hecho, estimamos que es esencial poner en conocimiento de la OACI y, en particular, de su Consejo, el peligro que representan estos vuelos para la seguridad de la navegación aérea y la necesidad de prevenir una catástrofe aérea en la región.

/...

Esperamos que la OACI adopte las medidas que correspondan para evitar que se continúen violando las normas y regulaciones internacionales y cubanas establecidas para el flujo ordenado y seguro de la aviación civil.

Le adjunto copia de los mensajes intercambiados entre el ATC Habana y el ATC Miami (véase apéndice).

(Firmado) Ricardo ALARCÓN DE QUESADA
Jefe de la Delegación de Cuba a las
reuniones del Consejo de la OACI,
efectuadas los días 26 y 27 de
junio de 1996

APÉNDICE

Texto del intercambio de mensajes entre el Centro de Control
de Tránsito Aéreo de La Habana y el Centro de Control de
Tránsito Aéreo de Miami el 25 de junio de 1996

[Original: inglés]

1. Mensaje enviado a las 10.47 horas por el Centro de Control de Tránsito Aéreo de La Habana al Centro de Control de Tránsito Aéreo de Miami

A las 14.45 horas TU del 96.06.25 localizamos una aeronave desconocida en las inmediaciones de las coordenadas 2310 N/7800 O, con velocidad de 330 nudos, rumbo de 100 grados y código de respuesta 6110, que, al parecer, procedía de su región de información de vuelo.

Solicitamos, por favor, cualquier información posible de este vuelo.

Agradecido por su cooperación.

Gracias.

2. Respuesta enviada a las 13.15 horas por el Centro de Control de Tránsito Aéreo de Miami al Centro de Control de Tránsito Aéreo de La Habana

Esa aeronave es una aeronave del Gobierno de los Estados Unidos operando a solicitud.

3. Mensaje enviado a las 16.28 horas por el Centro de Control de Tránsito Aéreo de La Habana al Centro de Control de Tránsito Aéreo de Miami

Para su información, una aeronave con código de respuesta 6110 - por lo que sabemos, "aeronave del Gobierno norteamericano operando a solicitud" - pasó volando al sur de la posición 24 grados norte, dentro de la FIR Habana, y atravesó las rutas B646, G765 y G448 de este a oeste y viceversa PUNTO Esa aeronave no mantuvo contacto con el ATC Habana PUNTO A las 17.15 horas TU atravesó la ruta G765, a unas 40 millas al suroeste de la posición maxim y unas 10 millas frente al vuelo TAI 310 B767, el cual seguía la ruta G765 en dirección norte, a la altura de la ruta FL370 PUNTO El piloto del vuelo TAI 310 solicitó que se desviara su avión para evitar a la aeronave del Gobierno de los Estados Unidos PUNTO Los controladores cubanos tuvieron que separar otras aeronaves de la aeronave de los Estados Unidos PUNTO Es necesario coordinar estos tipos de vuelos para evitar cualquier incidente o accidente PUNTO FINAL