



**Asamblea General
Consejo de Seguridad**

Distr.
GENERAL

A/50/1003
S/1996/570
19 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 16 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 que se adjunta a la presente, de fecha 12 de julio de 1996 (véase anexo), así como su apéndice dirigidos por el Sr. Ricardo Alarcón de Quesada, Jefe de la Delegación de Cuba a las reuniones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), los días 26 y 27 de junio de 1996, al Sr. Assad Kotaite, Presidente del Consejo de la OACI, sean publicados como documentos oficiales del quincuagésimo período de sesiones de la Asamblea General, en relación con el tema 140 del programa, y del Consejo de Seguridad.

Los documentos de referencia fueron remitidos al Presidente del Consejo de la OACI en cumplimiento de lo dispuesto por 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 le informen al Consejo de cualquier infracción de las reglas contenidas en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

(Firmado) Bruno RODRÍGUEZ PARRILLA
Embajador
Representante Permanente

ANEXO

Carta de fecha 12 de julio de 1996 dirigida al Presidente del Consejo 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 e inglés]

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

El pasado 2 de julio le hice llegar una nota, refiriéndome a nuestra preocupación por lo ocurrido el 25 de junio de 1996, a las 9.24 horas, cuando una aeronave gubernamental de los Estados Unidos de América, volando en la región de información de vuelo de La Habana (FIR Habana) sin la debida coordinación, puso en peligro la seguridad de la navegación aérea en la mencionada región (véase A/50/990-S/1996/520, anexo).

Una vez más, el pasado 11 de julio de 1996, a las 9.24 horas, el sistema de radares de la República de Cuba detectó el vuelo de una aeronave desconocida operando en la FIR Habana.

A las 9.30 horas, como es ya habitual, el Centro de Control de Tránsito Aéreo de La Habana (ATC Habana) cursó un mensaje al ATC Miami informando sobre la presencia de dicha aeronave en la FIR de la República de Cuba, requiriendo información y cooperación para la identificación de ese vuelo. El ATC Habana brindó en su comunicación las coordenadas, velocidad, rumbo, código transpondedor empleado por la aeronave desconocida, así como su procedencia. A las 9.59 horas se recibió respuesta del ATC Miami indicando que se trataba de una "aeronave del Gobierno de los Estados Unidos operando por encargo en la zona, con código transpondedor 5400".

Ante la continuidad del vuelo peligroso de la aeronave desconocida, perteneciente al Gobierno de los Estados Unidos, a las 11.36 horas el ATC Habana cursó al ATC Miami un segundo mensaje donde se le reitera que la mencionada aeronave, procedente de la FIR Miami, continuaba volando peligrosamente, sin hacer contacto con el área de Control Habana, cruzando a través de rutas internacionales y acercándose peligrosamente con tres aeronaves civiles en tráfico dentro de la FIR Habana, a pesar de las acciones tomadas por los Servicios de Tránsito Aéreo de la República de Cuba. Reiteramos la preocupación por el incremento de estos vuelos y la necesidad de una coordinación adecuada de las actividades potencialmente peligrosas para las operaciones de las aeronaves civiles.

A las 9.33 horas una aeronave Boeing 737 de la aerolínea TACA International Airlines en vuelo número 370, nivel de vuelo 290, de Belice a Miami, avistó la aeronave gubernamental de los Estados Unidos cuando se encontraban ambas a unas 25 millas náuticas al sur de MAXIM.

/...

Una segunda aeronave Boeing 737 de la aerolínea Líneas Aéreas Costarricenses (LACSA), en vuelo LRC-629 Miami-Managua a las 10.39 horas, se cruzó con la aeronave gubernamental de los Estados Unidos al nivel de vuelo 290 con menos de 5 millas náuticas de separación, en una posición a unas 20 millas náuticas al sur de TADPO.

El Capitán del LRC-629 reportó haber avistado una aeronave del tipo DC-8 o Boeing 707. A las 10.54 horas una tercera aeronave del tipo Boeing 757 de la aerolínea Challenge Air Cargo de los Estados Unidos en el vuelo CWC-095 de Miami-Guayaquil, a nivel de vuelo 302 pies ascendiendo para 330 pies, al sur de URSUS, se cruzó con la aeronave gubernamental de los Estados Unidos con sólo 5 millas náuticas de separación.

Antes de este nuevo hecho, consideramos necesario poner en conocimiento del Consejo de la OACI el peligro que representan estos vuelos para la seguridad de la navegación aérea. Ante la tendencia al incremento de estos vuelos de aeronaves gubernamentales de los Estados Unidos dentro de la FIR de la República de Cuba sin la debida coordinación, le reitero 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 establecidas para lograr un flujo ordenado y seguro del tránsito aéreo internacional.

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, los días 26 y 27
de junio de 1996

APÉNDICE

Nota de fecha 12 de julio de 1996 dirigida al Administrador de la
Federal Aviation Authority de los Estados Unidos de América por
el Vicepresidente del Instituto de Aeronáutica Civil de Cuba

La presente nota tiene como finalidad poner en su conocimiento el vuelo peligroso realizado por una aeronave gubernamental de los Estados Unidos dentro de la FIR Habana el pasado 11 de julio de 1996.

El 2 de julio del presente le hice llegar una nota, refiriéndome a nuestra preocupación por lo ocurrido el 25 de junio de 1996, a las 9.24 horas, cuando una aeronave gubernamental de los Estados Unidos, volando en la región de información de vuelo de La Habana (FIR Habana) sin la debida coordinación, puso en peligro la seguridad de la navegación aérea en la mencionada región.

Una vez más, el pasado 11 de julio de 1996, a las 9.24 horas, el sistema de radares de la República de Cuba detectó el vuelo de una aeronave desconocida operando en la FIR Habana.

A las 9.30 horas, como es ya habitual, el Centro de Control de Tránsito Aéreo de La Habana (ATC Habana) cursó un mensaje al ATC Miami informando sobre la presencia de dicha aeronave en la FIR de la República de Cuba, requiriendo información y cooperación para la identificación de ese vuelo. El ATC Habana brindó en su comunicación las coordenadas, velocidad, rumbo, código transpondedor empleado por la aeronave desconocida, así como su procedencia. A las 9.59 horas se recibió respuesta del ATC Miami indicando que se trataba de una "aeronave del Gobierno de los Estados Unidos operando por encargo en la zona, con código transpondedor 5400".

Ante la continuidad del vuelo peligroso de la aeronave desconocida, perteneciente al Gobierno de los Estados Unidos, a las 11.36 horas el ATC Habana cursó al ATC Miami un segundo mensaje donde se le reitera que la mencionada aeronave, procedente de la FIR Miami, continuaba volando peligrosamente, sin hacer contacto con el área de Control Habana, cruzando a través de rutas internacionales y acercándose peligrosamente con tres aeronaves civiles en tráfico dentro de la FIR Habana, a pesar de las acciones tomadas por los Servicios de Tránsito Aéreo de la República de Cuba. Reiteramos la preocupación por el incremento de estos vuelos y la necesidad de una coordinación adecuada de las actividades potencialmente peligrosas para las operaciones de las aeronaves civiles.

A las 9.33 horas una aeronave Boeing 737 de la aerolínea TACA International Airlines en vuelo número 370, nivel de vuelo 290 de Belice a Miami, avistó la aeronave gubernamental de los Estados Unidos cuando se encontraban ambas a unas 25 millas náuticas al sur de MAXIM.

Una segunda aeronave Boeing 737 de la aerolínea Líneas Aéreas Costarricenses (LACSA), en vuelo LRC-629 Miami-Managua a las 10.39 horas, se cruzó con la aeronave gubernamental de los Estados Unidos al nivel de vuelo 290 con menos de 5 millas náuticas de separación, en una posición a unas 20 millas náuticas al sur de TADPO.

El Capitán del LRC-629 reportó haber avistado una aeronave del tipo DC-8 o Boeing 707. A las 10.54 horas una tercera aeronave del tipo Boeing 757 de la aerolínea Challenge Air Cargo de los Estados Unidos en el vuelo CWC-095 de Miami-Guayaquil, al nivel de vuelo 302 pies ascendiendo para 330 pies, al sur de URSUS, se cruzó con la aeronave gubernamental de los Estados Unidos con sólo 5 millas náuticas de separación.

Esperamos que se adopten las medidas que corresponden ante la tendencia al incremento de estos vuelos de aeronaves gubernamentales de los Estados Unidos dentro de la FIR de la República de Cuba sin la debida coordinación y le reitero la necesidad de prevenir una catástrofe aérea en la región.

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

(Firmado) Rogelio ACEVEDO GONZÁLEZ
General de División
Presidente IACC

MATERIAL ADJUNTO

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 11 de julio de 1996

[Original: español e inglés]

1. Primer mensaje enviado por el ATC Habana al ATC Miami

A las 13.30 horas TU detectamos una aeronave desconocida en la vecindad de las coordenadas 2335 N/8425 O, con velocidad de 370 nudos, a nivel de vuelo 300, rumbo de 90 grados y código transpondedor 5400, aparentemente procediendo desde su FIR.

Solicitamos cualquier información disponible sobre este vuelo.

2. Respuesta enviada por el ATC Miami al primer mensaje del ATC Habana

Aeronave del Gobierno de los Estados Unidos de América, operando por encargo en la zona con código transpondedor 5400.

3. Segundo mensaje enviado por el ATC Habana al ATC Miami^a

Desde las 14.00 horas TU el 11 de julio de 1996 hemos observado un tráfico con código transpondedor desconocido 1200, a nivel 350, sobrevolando TADPO.

Solicito cualquier información posible sobre ese vuelo.

4. Respuesta enviada por el ATC Miami al segundo mensaje del ATC Habana

Referente sus preguntas telefónicas y por teletipo de tráfico desconocido, aeronave del Gobierno de los Estados Unidos operando en área peligrosa 174 C.

5. Tercer mensaje del ATC Habana dirigido al ATC Miami

Desde las 13.30 horas TU una aeronave desconocida entró dentro del FIR Habana procediendo desde el FIR Miami sin comunicación con el ATC Habana volando desde el oeste hacia el este y viceversa, cruzando a través de rutas internacionales en la FIR Habana, a nivel de vuelo 300 de acuerdo al modo C. Este vuelo hasta ahora ha cruzado la trayectoria de muchas aeronaves civiles y en algunos casos han existido aproximaciones peligrosas. La primera vez fue con el LRC629 a 20 millas del sur de TADPO B737 KMIA/MNMG a nivel de vuelo 290 con 5 millas de separación, a las 14.39 horas TU. El segundo caso fue el CWCO 95, 30 millas al sur de URSUS B757 KMIA/SEGU, a nivel de vuelo 302 ascendiendo a nivel de vuelo 330, con menos de 5 millas de separación, a las 15.54 horas TU.

^a Este mensaje se corresponde a otro tráfico utilizando un código VFR. Aparentemente de alta velocidad, que se observó cuando el tráfico con código transpondedor 5400 se encontraba en la zona de TADPO.

En respuesta a nuestra solicitud el ATC de Miami nos informó que era una aeronave del Gobierno operando por encargo y que ellos no tenían comunicación con ella.

Nosotros estamos preocupados sobre el incremento de estos vuelos que se aproximan a aeronaves civiles.

Se hace extremadamente necesario la coordinación de estos vuelos.
