



Consejo Económico
y Social

Distr.
GENERAL

E/CN.4/1997/NGO/108
10 de abril de 1997

ESPAÑOL
Original: FRANCES

COMISION DE DERECHOS HUMANOS
53° período de sesiones
Tema 10 del programa

CUESTION DE LA VIOLACION DE LOS DERECHOS HUMANOS Y LAS LIBERTADES
FUNDAMENTALES EN CUALQUIER PARTE DEL MUNDO, ESPECIALMENTE EN LOS
PAISES Y TERRITORIOS COLONIALES Y DEPENDIENTES

Exposición presentada por escrito por la Asociación Internacional
de Educadores para la Paz Mundial, organización no gubernamental
incluida en la lista

El Secretario General ha recibido la siguiente exposición, que se distribuye de conformidad con la resolución 1296 (XLIV) del Consejo Económico y Social.

[9 de abril de 1997]

1. El 24 de febrero de 1996 dos avionetas sin armas, matriculadas en los Estados Unidos, fueron derribadas por dos Mig de la Fuerza Aérea Cubana. Tanto Cuba como los Estados Unidos son miembros de la Comisión de Derechos Humanos. Las avionetas, pilotadas por civiles que realizaban una misión humanitaria de búsqueda y salvamento en el estrecho de Florida, se encontraban en el espacio aéreo internacional. Al derribarlas se violó el derecho a la vida de los cuatro tripulantes, enunciado en el artículo 3 de la Declaración Universal de Derechos Humanos.

2. Armando Alejandro, ciudadano estadounidense de 45 años, nacido en Cuba, volaba por segunda vez para aprovisionar a "balseros" cubanos (personas que salen de Cuba en balsas improvisadas) que habían encallado en las Bahamas; Carlos Costa, de 29 años, nacido en Estados Unidos, había salvado a más de 400 "balseros" en centenares de misiones efectuadas en el estrecho de Florida; el piloto, Mario de la Peña, de 24 años, nacido en Estados Unidos,

había localizado y ayudado a muchas personas que se habían perdido en el mar; Pablo Morales, de 29 años, nacido en Cuba y residente en los Estados Unidos, era un ex "balsero" que había sido recogido en el estrecho en 1992.

3. El 24 de febrero de 1996 se festejaba el aniversario del comienzo de la guerra de independencia contra España. "Concilio Cubano", movimiento de unión de los disidentes que residían en la isla, había previsto celebrar una reunión pública ese día. El Gobierno cubano, que venía intensificando la represión contra los disidentes a medida que se acercaba la fecha, encarceló a muchos de ellos y prohibió la reunión.

4. La destrucción de las avionetas formaba parte de una táctica de diversión del Gobierno cubano que pretendía desviar la atención de la tensa situación interna; esa táctica se inició con una petición de última hora formulada por Cuba a las Bahamas para visitar el campamento de "balseros" el 24. La visita, que impidió que se realizara la misión original de las avionetas, a saber, el aprovisionamiento de los "balseros", fue anulada por las Bahamas.

5. El plan de vuelo se modificó entonces para llevar a cabo una misión de búsqueda y salvamento de "balseros" en el estrecho de Florida. A las 15 horas y 21 minutos la primera avioneta fue derribada sobre aguas internacionales, a 21 millas náuticas de Cuba; siete minutos más tarde, la segunda caía a 22 millas náuticas de la isla. Los Mig cubanos les dispararon con misiles, pulverizando los aparatos y sus ocupantes, como remate de la ola de represión.

6. El Gobierno de Cuba admitió que la Fuerza Aérea Cubana había derribado las avionetas. En una entrevista para la revista Time de 11 de marzo de 1996, el Jefe del Gobierno cubano reconoció que el ataque había sido premeditado, puesto que antes del 24 había ordenado a la Fuerza Aérea que derribase las avionetas, y asumió la responsabilidad directa de la operación: "... han derribado los aviones. Son profesionales. Han hecho lo que consideraban correcto. Confiamos en ellos, pero asumo la responsabilidad directa de lo ocurrido".

7. Entre las supuestas pruebas que el Jefe del Gobierno cubano presentó al mundo para justificar la destrucción de las avionetas figura el testimonio, transmitido por televisión en Cuba, de Juan Pablo Roque, piloto militar cubano que desertó a los Estados Unidos en 1992. Roque, sobreviviente de la destrucción de las avionetas, según Cuba, presentó pruebas de su participación en el vuelo fatídico, unas pruebas que en realidad lo desautorizan, ya que el 24 se encontraba en las Bahamas y en ningún momento de ese día voló en las avionetas.

8. El Gobierno cubano justificó la destrucción de las avionetas como un acto de defensa de la soberanía nacional, pero pocos aceptan esa justificación. La Iglesia católica cubana la condenó en su documento "Llamada a la Reconciliación y a la Paz", de 12 de marzo de 1996; en una carta del Día de la Madre de 1996, los presos políticos de la cárcel de Quivicán (La Habana) se sumaron a esa condena y "Concilio Cubano" también reprobó el derribo de las avionetas.

9. El 6 de marzo de 1996 la Embajadora de los Estados Unidos ante las Naciones Unidas, Madelaine K. Albright, declaró lo siguiente ante la Asamblea General: "No podemos quedarnos callados cuando se asesina a nuestros ciudadanos y no permitiremos que el Gobierno cubano, que ordenó este crimen, traslade la culpa a sus víctimas". La Embajadora presentó las transcripciones de las conversaciones entre los pilotos y los controladores del tráfico aéreo de Cuba, en las que constaba que en ningún momento los cazas habían intentado establecer contacto por radio con las avionetas, ni se habían acercado para ordenarles que aterrizaran, que no habían efectuado disparos de aviso ni les habían advertido de forma alguna que el ataque era inminente.

10. A raíz de la destrucción de las avionetas, el Congreso de los Estados Unidos reaccionó aprobando la Ley Helms-Burton y aplicó sanciones económicas a los inversionistas extranjeros que en Cuba utilizan bienes del Gobierno o de ciudadanos de los Estados Unidos que fueron objeto de expropiación por el Gobierno cubano. El Departamento de Justicia ha iniciado una investigación penal sobre la destrucción de las avionetas.

11. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) investigó el derribo de las avionetas a petición del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y de los Gobiernos de Cuba y de los Estados Unidos. Los datos de radar de Cuba y de los Estados Unidos relativos a la posición de las avionetas derribadas eran discordantes y la OACI basó sus conclusiones en las posiciones comunicadas por fuentes particularmente fidedignas, a saber, el barco noruego "Majesty of Line Seas", de la Caribbean Cruise Line, y el pesquero "Tri-Liner". La OACI concluyó que las avionetas habían sido derribadas a 9 y 10 millas náuticas, respectivamente, del espacio aéreo cubano. Estableció además que: "Cuba disponía de otros medios que no fueran la interceptación, tales como las radiocomunicaciones, pero no los había utilizado" (3.18). En ningún momento Cuba ordenó a las avionetas que aterrizaran; durante la interceptación los Mig "no siguieron los procedimientos normalizados para maniobras y señales, de conformidad con las disposiciones de la OACI y según fueron publicados en la AIP de Cuba" (3.20). En la resolución de la OACI de 27 de junio de 1997 se reafirma que los Estados deben abstenerse de utilizar armas contra las aeronaves civiles en vuelo y que, al interceptar aeronaves civiles, no debe ponerse en peligro la vida de los ocupantes de las aeronaves ni la seguridad de éstas. La OACI también señala que la utilización de armas contra civiles en vuelo es incompatible con consideraciones elementales de humanidad y con las normas del derecho internacional.

12. El Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas hizo suya esa resolución de la OACI mediante su resolución 1067, de 26 de julio de 1996 y concluyó que la destrucción: "violó el principio de que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo y que, cuando se interceptan aeronaves civiles, no deben ponerse en peligro las vidas de las personas a bordo ni la seguridad de la aeronave". Además, el Consejo "condena el uso de las armas en contra de aeronaves civiles en vuelo por ser incompatible con consideraciones elementales de humanidad, con las normas del derecho internacional consuetudinario codificadas en el

artículo 3 bis del Convenio de Chicago y con las normas y prácticas recomendadas establecidas en los anexos del Convenio, e insta a Cuba a que se sume a otros Estados en el cumplimiento de las obligaciones que le imponen esas disposiciones".

13. Entre las demás condenas cabe citar la de la Unión Europea, según la cual, con independencia de las circunstancias del incidente, no se puede justificar la violación del derecho internacional y de las normas de derechos humanos (26 de febrero de 1996). Además, la Organización de los Estados Americanos está preparando un informe sobre la destrucción de las avionetas. En su informe sobre la situación de los derechos humanos en Cuba de 22 de enero de 1997, el Relator Especial de la Comisión de Derechos Humanos, Sr. Carl-Johan Groth, incluyó el derribo de los aviones entre las violaciones del derecho a la vida. Al analizar la destrucción y los documentos que habían puesto a su disposición organizaciones internacionales como la OACI, el Sr. Groth se preguntaba si: "El alto mando del ejército cubano era consciente de que el derribo de las avionetas supondría añadir un nuevo obstáculo a las siempre difíciles relaciones entre Cuba y los Estados Unidos. Por ello es legítimo preguntarse por qué y dónde en el Gobierno de Cuba existe un interés en provocar incidentes que generan esos obstáculos" (párr. 37). Afirmaba además: "El Relator Especial estima que el derribo de estas avionetas fue un hecho premeditado y constituye una violación del derecho a la vida de cuatro personas" (párr. 37).

14. La destrucción de las avionetas por Cuba entraña la violación del derecho a la vida, del derecho a volar sobre aguas internacionales y del derecho de las aeronaves civiles desarmadas a no ser atacadas por aviones militares. Fue premeditada y se violaron deliberadamente los principios elementales de derechos humanos.

15. Armando Alejandro, Carlos Costa, Mario de la Peña y Pablo Morales fueron asesinados sin previa advertencia, según las transcripciones de las comunicaciones de la Fuerza Aérea Cubana; en ningún momento los Mig intentaron comunicar con las avionetas, no les ordenaron que aterrizaran, no efectuaron tiros de aviso ni indicaron que el ataque era inminente. Dispararon misiles que contenían ocho kilos de potentes explosivos que pulverizaron las avionetas sin que se pudieran recoger restos ni los cadáveres de sus ocupantes.

16. Por lo tanto, de ninguna manera se puede justificar esa violación premeditada del derecho a la vida.
