



Asamblea General

Distr.
GENERAL

A/52/213
27 de junio de 1997

ORIGINAL: ESPAÑOL

Quincuagésimo segundo período de sesiones
Tema 80 de la lista preliminar*

CONVENCIÓN SOBRE LA PROHIBICIÓN DEL DESARROLLO, LA PRODUCCIÓN
Y EL ALMACENAMIENTO DE ARMAS BACTERIOLÓGICAS (BIOLÓGICAS) Y
TOXÍNICAS Y SOBRE SU DESTRUCCIÓN

Carta de fecha 26 de junio de 1997 dirigida al Secretario General
por el Representante Permanente de Cuba ante las Naciones Unidas

Tengo el honor de dirigirme a usted para referirme al tema 80 de la lista preliminar y de transmitirle adjunto un informe titulado "Consideraciones técnicas sobre las declaraciones del Departamento de Estado de los Estados Unidos de América con relación a las acciones de la aeronave norteamericana tipo S2R al sobrevolar el territorio nacional cubano el día 21 de octubre de 1996".

Dicho informe se refiere a la aparición en Cuba de la plaga Thrips palmi, asunto sobre el cual fue circulado el documento A/52/128, de fecha 29 de abril de 1997.

Le ruego tenga a bien hacer distribuir la presente carta y el informe adjunto a los Estados Miembros como documento oficial de la Asamblea General.

(Firmado) Bruno RODRÍGUEZ PARRILLA
Embajador
Representante Permanente de Cuba

* A/52/50.

ANEXO

[Original: español e inglés]

Consideraciones técnicas sobre las declaraciones del Departamento de Estado de los Estados Unidos de América con relación a las acciones de la aeronave norteamericana tipo S2R al sobrevolar territorio nacional cubano el día 21 de octubre de 1996

El 5 de mayo del presente año, el Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas distribuyó como documento oficial de la Asamblea General un informe sobre la aparición en Cuba de la plaga Thrips palmi. En dicho informe se hace una descripción detallada de los hechos relativos al sobrevuelo por el corredor Girón, en territorio nacional cubano, de la aeronave modelo S2R, con matrícula N3093M del Registro de Aeronaves Civiles de los Estados Unidos de América, operada por el Departamento de Estado de ese país. Los resultados de las investigaciones realizadas, tal y como se concluyó en el citado informe, permiten relacionar con alto grado de certeza la aparición del Thrips palmi en Cuba con el lanzamiento de sustancias desconocidas sobre el territorio nacional por la mencionada aeronave norteamericana.

El 6 de mayo, el Departamento de Estado de los Estados Unidos realizó declaraciones sobre el informe presentado por Cuba. En dichas declaraciones, tratando de justificar el vertimiento de sustancias sobre Cuba, se expresó que el piloto siguió prudentes procedimientos de seguridad aérea para marcar su localización con humo, y que todas las avionetas de este tipo utilizadas por los Estados Unidos van equipadas con sistemas para generar humo. Asimismo, se planteó que durante viajes largos, los sistemas de fumigación no son operativos porque los depósitos que se utilizan normalmente para los pesticidas son usados en este caso para almacenar el combustible necesario en el trayecto.

Tales argumentos resultan poco serios y profesionales, lo que queda demostrado inobjetablemente con las consideraciones técnicas que a continuación se exponen:

Cuestiones relativas a la utilización del generador de humo como procedimiento de tránsito aéreo:

- Las normas y regulaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) no se refieren a regulación alguna que establezca el uso de generadores de humo para señalar la posición de las aeronaves en vuelo, además de no ser práctica conocida;
- Esta aeronave volaba bajo Plan de Vuelo IFR (instrument flight rules/reglas de vuelo por instrumentos) donde la responsabilidad por la separación de las aeronaves entre sí durante su vuelo es asumida por el Controlador de Tránsito Aéreo que las dirige, y no por los pilotos, como se quiere alegar con la versión norteamericana sobre el generador de humo;
- Es absurdo que el piloto se hubiese inquietado por la aproximación de una aeronave de Cubana de Aviación a tal extremo que decidiera activar el supuesto generador de humo, y no informase de ello en ningún momento

/...

al Controlador de Tránsito Aéreo que lo dirigía y respondía por su separación, lo que sí es un procedimiento establecido;

- También es significativo el hecho de que la situación de acercamiento le motivase a activar el supuesto generador de humo, y no existiese un reporte al respecto del capitán de la aeronave al llegar a su aeropuerto de destino, lo que es también un procedimiento establecido;
- Tampoco el piloto reportó en vuelo que tuviese algún problema técnico a bordo.

Cuba posee las grabaciones de las conversaciones por radio entre la aeronave y el Controlador de Tránsito Aéreo.

Sobre el uso del generador de humo:

- En las publicaciones oficiales consultadas (Jane's All the World's Aircraft 1992-1993, Aviation Week and Space Technology del 16 de marzo de 1992, y otras), no aparece el generador de humo como equipamiento estándar de las aeronaves S2R-T65;
- Las aeronaves de transporte comercial de pequeño, mediano y gran porte, las de la aviación general, y las propias aeronaves de fumigación que se fabrican y operan en todo el mundo no tienen instalado generador de humo, además de no ser requerimiento establecido por la OACI;
- Solamente es práctica habitual la instalación de generadores de humo en las aeronaves acrobáticas deportivas en vuelos de exhibición y otras actividades similares.

Sobre el uso del tanque de herbicidas para cargar combustible:

Es conocido que este tipo de aeronaves, al igual que otras similares, puede utilizar el tanque o depósito que normalmente emplean para cargar herbicidas u otros elementos, como tanque de combustible durante la realización de vuelos de larga duración. En el caso del vuelo del N3093M del día 21 de octubre de 1996, existen elementos que evidencian el no empleo del tanque de herbicidas para cargar combustible, lo que se resume a continuación:

- En la solicitud de vuelo presentada a las instancias competentes de Cuba, se expresa que se trata de un vuelo vacío (ferry flight), lo que de acuerdo con la fraseología aeronáutica significa que este avión no llevaba carga, o lo que es lo mismo, el tanque de herbicidas estaba vacío, ya que es el único compartimiento donde esta aeronave transporta carga;
- Dicha aeronave tiene una capacidad de 228 galones (863 litros) utilizables en sus tanques de combustible, lo que le permite volar durante aproximadamente 6 horas 30 minutos, recorriendo una distancia también aproximada de 1.300 kilómetros, dependiendo de la dirección e intensidad del viento. Para ese día, según pronóstico, los vientos fueron favorables al vuelo;

- Desde el despegue hasta salir de la región de información de vuelo (FIR) de La Habana por el punto de chequeo Atuvi, la aeronave voló 5 horas 15 minutos, restándole de Atuvi a Grand Cayman unos 15 minutos de vuelo, lo que suma un tiempo total de vuelo de 5 horas y 30 minutos, recorriendo aproximadamente un total de 1.100 kilómetros (600 millas náuticas).

De los datos anteriores se deduce que la nave podía volar como tenía previsto desde Cocoa Beach hasta Grand Cayman con el combustible de sus tanques principales, sin emplear el depósito de herbicida como tanque de combustible.

- Aun admitiendo que el depósito de herbicida fuese utilizado como tanque de combustible, sería absurdo admitir que el mismo fue llenado en su volumen completo. Este depósito tiene una capacidad aproximada de 1.900 litros (500 galones), volumen prácticamente dos veces mayor que el de los tanques de combustible de la aeronave.

Haber abastecido este tanque con combustible no necesario para el vuelo, habría significado un aumento de peso adicional, con el consiguiente incremento del consumo de combustible.

Si a pesar de todo razonamiento lógico se decidió abastecer el depósito de herbicida con combustible para el vuelo, es poco creíble que lo hicieran con más de 100 galones. Técnicamente es posible preparar ese depósito para abastecer con combustible una parte del mismo, y el resto con otra sustancia o elemento, garantizándose inicialmente el consumo del combustible, y luego el empleo de la sustancia o elemento para ser rociado o pulverizado.

Las consideraciones técnicas anteriormente expuestas demuestran la poca seriedad de las declaraciones realizadas por el Departamento de Estado de los Estados Unidos. Todo hace indicar que el Gobierno de ese país no dispone de otros elementos que justifiquen la emisión de sustancias desconocidas sobre territorio cubano.

Cuba reitera una vez más su preocupación porque el sobrevuelo del territorio nacional por esta aeronave norteamericana autorizada haya sido utilizado para actividades contrarias y violatorias, entre otras, de las disposiciones de la Convención sobre las armas biológicas y el Convenio de Chicago y sus documentos anexos, con el objetivo de causar daños a la agricultura y a la población cubana.
