

La crisis de la aviación comercial cubana y su preocupante historial de desastres aéreos

29 de junio de 2018

El reciente accidente de un Boeing 737 en Cuba, que causó la muerte de 112 de sus 113 pasajeros, es el indicio más reciente del notorio desprecio del régimen cubano por la vida humana; permea incluso en sus prácticas de aviación civil.

En el sistema totalitario cubano, el estado es a la vez propietario absoluto y regulador supremo. Administra toda la aviación comercial, o sea, con fines de lucro, a la vez que es responsable por su seguridad, pero está en efecto libre de toda responsabilidad, ya que el poder judicial está totalmente subordinado al poder ejecutivo y tanto la prensa como las instituciones de la sociedad civil independientes están prohibidas. Sin transparencia, supervisión y recurso legal, las vidas de todos los que vuelan están en perenne peligro.

Una negligencia grave parece haber causado las muertes más recientes en el desastre aéreo del viernes 18 de mayo pasado. Alrededor del mediodía, un vuelo de *Cubana de Aviación* que salía de La Habana hacia la ciudad oriental de Holguín cayó poco después del despegue; perdieron la vida 112 de los 113 pasajeros (tres mujeres sobrevivieron el incidente, pero dos fallecieron posteriormente). A la fecha, una única sobreviviente de 19 años lucha por su vida. Cinco mexicanos (la tripulación y un turista), dos argentinos y dos saharauí-españoles murieron. Entre las víctimas cubanas estaban cinco niños y diez matrimonios que dejaron muchos huérfanos (eran pastores evangélicos que regresaban a Holguín luego de asistir a un retiro en La Habana). Las fotos de las víctimas y las historias desgarradoras de tantas vidas truncadas y seres queridos afectados han colmado los medios de prensa y las redes sociales.

La cobertura del accidente por parte de los medios oficiales en Cuba se centró en describir los esfuerzos de recuperación del Estado bajo una luz heroica y destacar la asistencia que se le da a las víctimas de todo tipo de desastre. No hubo mención del caos en la escena con la llegada inmediata de los lugareños, que resultó en fotos y videos en las redes sociales de víctimas y restos mutilados, y en el robo por parte de algunos individuos de pertenencias de los pasajeros entre los escombros, o de los heridos (moribundos o muertos) cargados por civiles sin atención a protocolos de primeros auxilios. Dos periodistas independientes que observaban la escena, Augusto César San Martín y Rudy Cabrera, fueron arrestados, seleccionados entre la multitud, confiscándoles sus teléfonos e imponiéndoles multas de 100 pesos cubanos por "transgredir los límites de seguridad". Los intentos de acusarlos de "tergiversar la información" no prosperaron, ya que no se les encontró prueba.

El accidente se produjo en un período de seguridad aérea mundial sin precedentes; 2017 fue el primer año en la era de la aviación moderna sin un solo accidente fatal de un avión de una aerolínea para pasajeros programado regularmente. Pero, el reciente accidente de *Cubana de Aviación* parece haber sido un desastre esperado. El Boeing 737 tenía 39 años; fue construido en

1979, había cambiado de propietario casi una media docena de veces y excedido su vida útil promedio (de aproximadamente 25 años) en alrededor de 14 años, superado en alrededor de 9 años la vida operativa máxima promedio del 737. El avión volaba para *Cubana* en un contrato de subservicio o arrendamiento ("wet lease") que incluía el avión, la tripulación y mantenimiento por parte de una compañía con sede en Ciudad de México, Global Air, registrada como Aerolíneas Damojh. Fundada en 1990 en Guadalajara, México, y propiedad del empresario español Manuel Rodríguez Campos, la compañía sólo tenía tres aviones y no está registrada en la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA) con sede en Montreal, aunque Cubana de Aviación sí lo está. Dicha asociación comercial respalda la aviación con estándares globales para la protección, seguridad, eficiencia y sostenibilidad de las aerolíneas. Curiosamente, IATA se fundó en La Habana en abril de 1945 y hoy tiene como miembros a 278 aerolíneas de 117 países. Muchos países hacen obligatorio el Programa de Auditoría de Seguridad Operacional de IATA para permitir que una línea aérea opere o contrate en sus territorios y es requisito estar registrado para el Programa de Auditoría para mantener la membresía en IATA. Aun cuando un avión se arrienda y reciba su mantenimiento en otro país, como es el caso del recientemente accidentado, las autoridades locales son responsables de la seguridad de todos los aviones que vuelan en el territorio nacional.

Es muy pronto para decir qué causó el desastre más reciente, pero la caja negra del avión fue enviada a los EE. UU. para su examen y junto a los peritos de aviación cubanos que conducen la investigación hay mexicanos y estadounidenses, representantes de Boeing (fabricante del avión) y del gobierno federal. El diario oficial de Cuba, *Granma*, informó que la Directora de Transporte Aéreo del Instituto de Aviación Civil de Cuba había declarado: "La imputación de responsabilidades en materia laboral, administrativa o penal, se llevará a cabo en correspondencia con lo establecido por las legislaciones vigentes y los resultados de la investigación".

El mismo avión que se accidentó había dado señales claras de su peligroso estado. Según expuso el opositor pacífico cubano Roberto Miguel Santana a *Radio Martí*, a mediados de abril, pocas semanas antes del accidente, vivió una pesadilla en el mismo avión cuando le falló el sistema eléctrico en la ruta La Habana-Holguín y descendió a alta velocidad.

La Dirección General de Aeronáutica Civil de México suspendió las operaciones de Global Air/Damojh mientras se investiga el accidente, pero reportó que Global Air tenía sus permisos en regla y que el avión había aprobado la revisión requerida en noviembre de 2017. Informó que en México "todas las aeronaves deben obtener cada dos años un certificado de aeronavegabilidad que acredite que está en condiciones técnicas satisfactorias para realizar operaciones de vuelo, el cual se otorga luego de sujetarse a las pruebas, al control técnico y a los requisitos de verificación de mantenimiento establecidos".

Dado el elevado nivel de corrupción en México, pronto salieran indicios de que se manipulaba la revisión. Global Air había sido suspendida durante un mes en 2010 después de un aterrizaje de emergencia y nuevamente en 2013 tras recibirse informes de un piloto sobre el mal estado de uno de sus aviones. De hecho, una sobrecarga de la aerolínea que perdió a cinco ex colegas en el

accidente dijo en la televisión mexicana¹ que nunca había visto a un inspector abordar un avión de la compañía, ya que los inspectores sólo aparecían para cobrar su dinero (sobornos). Relató que los mecánicos carecían de piezas adecuadas y que los aviones volaban sin suficiente combustible, chalecos salvavidas o tanques de oxígeno. En noviembre de 2016 había reportado estos problemas al Ministerio de Comunicaciones y Transportes de México; recibió, como único resultado, una amenaza de perder su licencia para volar y no fue llamada a trabajar en lo adelante.

El piloto de Global Air retirado, Marco Aurelio Hernández, que voló con la aerolínea de 2005 a 2013, también dio un impactante testimonio poco después del accidente.² Dijo haber informado a los propietarios de la aerolínea de la condición de los aviones, con pobre mantenimiento, fallas eléctricas y de motor, hasta llantas desinfladas; algunos de los problemas ocasionaron incidentes graves, como lo fue tener que volar de noche sin radar sobre Venezuela y tener que regresar después de un despegue. Según dijo, Global Air, no proporcionaba las piezas necesarias a los mecánicos y prohibió que los informes negativos se incluyeran en las bitácoras oficiales. El 14 de octubre de 2013, Hernández informó de los problemas al entonces Director General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Comunicaciones y Transportes de México. También relató que Chile había prohibido a las aeronaves de Global Air en su territorio debido a su estado viejo y deteriorado.

Autoridades de la Aviación Civil de Guyana informaron que el Boeing 737 accidentado en mayo había sido prohibido del espacio aéreo guyanés en el 2017 por razones de seguridad mientras era arrendado por la compañía hondureña Easy Air para volar la ruta Cuba-Guyana. Los empleados del Aeropuerto Internacional de Georgetown habían visto al avión tener dificultades para despegar y exigieron una evaluación que reveló un bajo rendimiento del motor. También se encontró que la tripulación de Global Air permitía una sobrecarga peligrosa de equipaje en los vuelos a Cuba incluyendo el almacenamiento de maletas en el baño del avión.

Ovidio Martínez, piloto de *Cubana* por 40 años antes de retirarse hace seis años, publicó en Facebook que funcionarios cubanos habían suspendido a un capitán y su copiloto de Global Air/Damojh en 2010 o 2011 por "serios problemas de conocimiento técnico" luego de perderse sobre Santa Clara, Cuba; asimismo indicó que luego de una auditoría de operaciones en el 2008-2009, inspectores de seguridad aeronáutica de *Cubana* habían recomendado no contratar aviones a Global Air/Damojh "bajo ningún concepto." Archivo Cuba tuvo acceso a dicho informe de la auditoría gracias a una fuente confidencial. Martínez también afirmó que sobrecargos, aeromozas y personal de seguridad de vuelo se habían negado a volar en esa aerolínea.

Los problemas de Cuba con la aviación civil son mucho más profundos que el arriendo de aviones viejos. DiariodeCuba.com informó que, en 2005, un sitio especializado en desastres aeronáuticos comparó datos de 25 años de accidentes en todo el mundo y declaró a *Cubana de Aviación* la peor aerolínea del mundo debido al mayor número de víctimas en proporción al número de

¹ http://www.diariodecuba.com/cuba/1527171419_39554.html

² [diariodecuba.com/cuba/1527071029_39521.html](http://www.diariodecuba.com/cuba/1527071029_39521.html)

vuelos. De acuerdo con Aviation Safety Network,³ la aviación civil de Cuba ha tenido al menos 21 accidentes desde que el régimen de los Castro llegó al poder en el 1959.⁴ Pero faltan algunos accidentes en dicha base de datos.

Archivo Cuba ha documentado 673 víctimas fatales en accidentes de aviación civil de las aerolíneas estatales *Cubana* y *Aerocaribbean* y *Aerotaxi* desde el comienzo del régimen actual, en 1959. Se utilizaron informes de la base de datos de accidentes de aviación en el mundo de Aviation Safety Network⁵ y de la prensa oficial cubana. Un factor mitigante que ha limitado el saldo en vidas es que los aviones involucrados han sido relativamente pequeños y su capacidad reducida.

Un ejemplo flagrante de la negligencia criminal, el secretismo y la impunidad que son posibles en el aberrante sistema cubano es el accidente en enero de 1985 de un vuelo de *Cubana de Aviación* en ruta de La Habana a Managua, Nicaragua. El Ilyushin Il-18D fabricado por los soviéticos se estrelló poco después de despegar en un campo en San José de las Lajas, cerca del aeropuerto internacional de La Habana. Se cree que 41 pasajeros perecieron (Cuba informó alternativamente 38 a 41 víctimas): 26 cubanos, 10 nicaragüenses, un guatemalteco, un costarricense, un mexicano y 2 ciudadanos estadounidenses (un estadounidense viajaba con identidad falsa, probablemente de otra nacionalidad).

El gobierno cubano informó oficialmente que el siniestro había sido accidental y se había debido a un mal funcionamiento mecánico, una "posible falla en el horizonte artificial y obstrucción o control del alerón debido a la carga desplazada". Este pasado mes de mayo, Granma, el diario oficial del Partido Comunista de Cuba, reportó que "la investigación apuntó a que se produjo un incendio en uno de los motores."

Posteriormente, varios altos oficiales de los servicios militares y de inteligencia cubanos que desertaron informaron que las autoridades cubanas habían ordenado cargar el avión con un gran volumen de armamento (cajas con fusiles AK-47, granadas, minas y municiones) para abastecer a los sandinistas nicaragüenses, una práctica prohibida en la aviación civil. Cuando el avión giró, el armamento, que no se había fijado debidamente, se desplazó, ejerciendo presión sobre los cables y cortando la comunicación de la cabina a la cola.

Un ex piloto de Cubana de Aviación relató a Archivo Cuba que, en 1984, incluso hasta pocas semanas antes del accidente, se vio obligado a pilotear varios vuelos comerciales de La Habana a Managua cargados con armamento para los sandinistas. No se le informaba o consultaba con antelación y sólo poco antes de la salida del avión se percataba del tipo de carga que llevaba; sabía que objetar sólo resultaría en que "lo rebajaran" del vuelo.

³ <https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=CU>

⁴ (La misma entidad reporta 25 accidentes de aviación civil en Cuba desde 1919, con un saldo de 587 muertes.)
<https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=CU>

⁵ <https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=CU>

Para borrar todo rastro de la causa del accidente, Fidel Castro ordenó inmediatamente que Tropas Especiales, bajo el mando del General Alejandro Ronda, acordonaran 3 kilómetros alrededor del área y limpiaran completamente todos los restos del avión y sus víctimas. La explosión cuando el aparato chocó tierra fue tan violenta que sólo se recuperaron fragmentos achicharrados de los cuerpos. Se hizo un gran y emotivo funeral, pero no se sabe si las familias de las víctimas recibieron una indemnización adecuada. En esa fecha, Cuba estaba obligada por el Protocolo de La Haya de 1955 (que había modificado la Convención de Varsovia de 1929); esta establecía una compensación de 125,000 francos por pasajero por parte de la aerolínea. Una persona que conocía a una de las víctimas cubanas cree que su familia no recibió dicha compensación.⁶

Dos ciudadanos estadounidenses estaban entre las víctimas. Alexandra Pollack, una activista comunista de 37 años que había ido a Cuba oficialmente para pronunciar un discurso. Según el FBI, trabajó con/para Cuba apoyando las actividades de dos organizaciones terroristas bajo el visto de solidaridad internacional. También iba a bordo un diplomático estadounidense asignado a América Central que viajaba bajo una identidad falsa (de otro país) y cuyo verdadero nombre se desconoce. Según un ex oficial de la inteligencia cubana, el americano había sido reclutado por los servicios de inteligencia cubanos y había viajado clandestinamente a Cuba para ser entrenado en comunicaciones secretas.

El excesivo costo en vidas de la aviación civil de Cuba

A continuación, se enumeran los accidentes reportados más serios además de las catástrofes de enero 1985 y mayo 2018:

- 4 de noviembre de 2010: Un vuelo de *Aerocaribbean* de Santiago de Cuba a La Habana cayó sobre la ciudad de Guasimal, provincia de Sancti Spíritus, matando a los 68 ocupantes (40 cubanos y 28 extranjeros de 10 nacionalidades). Cuba informó que hielo en las alas y un error del piloto habían causado el colapso.
- En abril de 2008, una turbina de un avión IL-62 de *Cubana de Aviación* que despegaba del aeropuerto de Santo Domingo, República Dominicana, explotó y los fragmentos penetraron el cuerpo del avión, forzando un aterrizaje de emergencia, pero sin víctimas mortales.
- El 28 de marzo de 2005, un vuelo de *Cubana de Aviación* que salía de Caracas, Venezuela, con 93 pasajeros abortó el despegue cuando un problema mecánico provocó que un motor se incendiara, haciendo que la nave se saliera de la pista y chocara. 16 personas resultaron heridas.

⁶ La información sobre la causa del accidente se basa en varias fuentes, incluidos los testimonios de tres desertores de alto rango: 1. Enrique García, ex oficial de inteligencia cubana, entrevista telefónica con Archivo Cuba, Miami, 30 de noviembre de 2015 y entrevista en persona, San Juan, 19 de mayo 2018; 2. General Rafael del Pino, ex comandante adjunto de DAAFAR (Fuerza de Defensa Aérea y Aérea de la Revolución Cubana), en su libro de 1991 *Proa a la Libertad*; y 3. Mario Riva Morales, ex miembro de la Fuerza Aérea de Cuba, 1 de diciembre de 2015, *Llamado 32: Secretos de Cuba*, <http://llamado32.blogspot.com/2007/03/cu-t899-cubana.html>.

- 6 de diciembre de 2002: Un pequeño avión de *Aerotaxi* que volaba desde Santiago de Cuba a La Habana se estrelló contra la pista cuando se aproximaba a ésta bajo una fuerte lluvia. Murieron los 10 ocupantes.
- 14 de marzo de 2002: Un Antonov AN-2 de la aerolínea *Aerotaxi* se estrelló en una laguna de la provincia de Villaclara luego de que, a una altitud de 3000 pies, el ala izquierda superior se desprendiera. Según *Aviation Safety Network* murieron 16 personas (13 turistas extranjeros y 3 tripulantes), pero en mayo 2018 el diario *Granma* reportó 17 muertos.
- Diciembre 1999: Un vuelo de *Cubana de Aviación* se estrelló contra una loma cerca del aeropuerto de Valencia, Venezuela, dejando 22 muertos.
- Diciembre 1999: Un vuelo de *Cubana de Aviación* con 314 pasajeros se desvió de la pista en el aeropuerto de Ciudad de Guatemala y se precipitó sobre un poblado contiguo al aeropuerto, dejando 26 muertos y 44 heridos. Se le atribuyó a un error del piloto.
- Agosto 1998: Un vuelo de *Cubana de Aviación* que partía de Quito Ecuador no logró ascender en el despegue y se estrelló contra casas cercanas al aeropuerto. Murieron 70 ocupantes del avión y 10 personas en tierra. El avión había abortado dos despegues previos debido a un problema con una válvula, que se había corregido, y se presume que en el tercer intento la tripulación había olvidado encender los interruptores para las válvulas hidráulicas del sistema de control.
- Julio 1997: Un Antonov 24 de *Cubana de Aviación* se estrelló en el mar poco después de despegar del aeropuerto de Santiago de Cuba; murieron 39 pasajeros y 5 de tripulación.
- Noviembre 1992: Un vuelo de *Aerocaribbean* se estrelló contra una colina al aterrizar en Puerto Plata, República Dominicana, dejando 34 muertos.
- 24 de octubre de 1990: Un Yakovlev 40S2 de *Cubana de Aviación* que volaba de Camagüey a Santiago de Cuba impactó un terreno montañoso a 4 kilómetros de la pista del aeropuerto de Santiago. 11 de los 31 pasajeros perecieron. Se reportó como un error del piloto.
- 23 de marzo de 1990: Un Antonov 26 de *Cubana de Aviación* invadió la pista después de un despegue abortado. 4 de los 46 ocupantes perecieron.
- 4 de septiembre de 1989: Un vuelo chárter de *Cubana de Aviación* con destino a Milán, Italia, cayó poco después de despegar de La Habana, matando a 24 personas en tierra y 126 ocupantes (113 italianos y 13 cubanos incluyendo 11 miembros de la tripulación). Se atribuyó el accidente a un mal tiempo.

- 18 de marzo de 1976: Un Antonov 24B de *Cubana de Aviación* en ruta a La Habana (desde un destino desconocido) colisionó en el aire con un DC-8 de vuelo de *Cubana* y la parte exterior del ala del DC-8, incluido un motor, se separó. El DC-8 aterrizó de forma segura, sin embargo, el Antonov se estrelló, matando a los 5 ocupantes.
- 14 de mayo de 1973: Un Antonov An-24V de *Cubana de Aviación* desde Nueva Gerona a La Habana se estrelló al aterrizar en el aeropuerto de La Habana. Se consideró que el mal tiempo y el uso de una fraseología no estándar causaron el accidente. 4 ocupantes resultaron gravemente heridos y otros 10 sufrieron heridas leves.
- "10 de julio de 1966: Un Ilyushin 18V operado por *Cubana de Aviación* en ruta desde La Habana a Santiago de Cuba aterrizó en Cienfuegos debido a múltiples fallas en el motor. 2 ocupantes murieron, 2 resultaron heridos.
- 28 de marzo de 1966: Un Antonov 2 de registro desconocido desde el aeropuerto Nueva Gerona a La Habana se estrelló matando a los 6 ocupantes; los restos fueron encontrados cerca de Playa de Bibijagua, a unos 6 km al noreste de Nueva Gerona. El accidente fue informado en la prensa cubana una semana después.
- 27 de marzo de 1962: un Ilyushin 14 operado por *Cubana de Aviación* desde Santiago de Cuba a La Habana se estrelló contra el mar a una milla de la costa de Santiago después del despegue. Los 22 ocupantes murieron.

En Cuba, todos los medios están controlados por el estado y las organizaciones de noticias independientes están prohibidas, sus miembros están sujetos a continuos arrestos arbitrarios, hostigamiento, confiscación de equipos y la amenaza de encarcelamiento. No obstante, hay informes de periodistas independientes de incidentes adicionales que también podrían haber sido catastróficos. Algunos recientes incluyen:

- Diez aterrizajes de emergencia recientes en vuelos interprovinciales en Cuba, según un informe de la agencia de prensa independiente en Cuba Palenque Visión publicado en Martinoticias.com que no proporciona fechas y lugares.
- En mayo de 2013 un Airbus 320 arrendado por *Cubana de Aviación* de la compañía lituana *Avion Express* realizó un aterrizaje de emergencia en Santiago de Cuba por segunda vez en 20 días debido a problemas con el tren de aterrizaje.
- En junio de 2013, un ATR 72 de *Cubana de Aviación* que volaba desde Nassau, Bahamas, se desvió de la pista de aterrizaje después de que un neumático estallara al aterrizar.

Actos deliberados en la aviación civil / comercial

La aviación civil de Cuba también ha sido el blanco de actos de naturaleza política y terrorismo interno. El primer secuestro de un avión comercial en Cuba ocurrió durante el régimen de Batista el 1ro de noviembre de 1958 cuando un avión de *Cubana de Aviación* que se volaba de Miami a Varadero fue secuestrado por un comando de cuatro del "Movimiento 26 de julio", grupo de

resistencia a la dictadura de Batista. 14 ocupantes murieron cuando el avión se estrelló en la Bahía de Nipe, provincia de Oriente, después de que el piloto no pudiera encontrar una pista para aterrizar.

Varios secuestros de aeronaves y buques marítimos por cubanos intentando emigrar o encontrar refugio o en otros países, principalmente los Estados Unidos, han ocurrido a través del tiempo como resultado de la prohibición, criminalización y restricción a la salida del país sin autorización previa del gobierno (artículos 216 y 217 del Código Penal, todavía vigentes). La mayoría ha sido frustrada por guardias apostados en las aeronaves. Una fatalidad ocurrió el 8 de diciembre de 1960 cuando cinco cubanos intentaron secuestrar un vuelo de *Cubana de Aviación* desde Cienfuegos a La Habana con 17 ocupantes; el avión se estrelló. El 9 de agosto de 1961, cinco secuestradores intentaron ingresar a la cabina de un vuelo de *Cubana* de La Habana a Nueva Gerona (entonces Isla de Pinos) con 53 ocupantes. Los guardias intentaron detener a los secuestradores y el capitán del avión, uno de los secuestradores y un guardia murieron en el tiroteo. El copiloto realizó un aterrizaje de emergencia en un campo de caña de azúcar.

Una mayor tragedia ocurrió el 6 de octubre de 1976, cuando un vuelo de *Cubana de* desde Barbados a La Habana (con una escala programada en Kingston, Jamaica) se estrelló en el océano luego de que explotaran dos bombas poco después del despegue. Todos los 73 ocupantes perecieron: 57 cubanos, 11 guyaneses y 5 norcoreanos. Según los informes, el acto terrorista había sido orquestado en Caracas, Venezuela, por exiliados cubanos anticastristas. Dos venezolanos fueron condenados en Venezuela a 20 años de prisión como los autores materiales que habían colocado las bombas por contrato. El exiliado cubano Orlando Bosch Ávila también fue condenado y cumplió prisión en Venezuela.

Responsabilidad y compensación

Quedan sobre la mesa preguntas sobre la cuestión de la responsabilidad y la indemnización de las familias de las víctimas con respecto a todos los desastres aéreos en líneas cubanas. El principal periódico de Cuba, Granma, diario oficial del Partido Comunista, informó cinco días después del accidente del 18 de mayo que el único fin de la pesquisa era la prevención de futuros sucesos. Es una cita textual de lo estipulado en el Anexo 13 sobre la Investigación de Accidentes e Incidentes de la Convención sobre Aeronáutica Civil,⁷ así como el protocolo de la Aeronáutica Civil de Cuba (IACC). Sin embargo, la ley cubana dicta que para que el transportista se haga responsable, el acto en cuestión debe haber sido declarado ilícito por una autoridad estatal competente.

Sabemos que el sistema cubano carece de separación de poderes e independencia del poder judicial, pero *Cubana* está obligada por compromisos internacionales que Cuba asumió como Estado parte del Convenio de Montreal de 1999 (que reemplazó la Convención de Varsovia y el Protocolo de La Haya, que Cuba también suscribía. Cuba firmó la Convención el 28 de mayo del 1999, la ratificó el 14 de octubre del 2005 y la entró en vigor el 13 de diciembre del 2005. El Artículo 21 establece que el transportista es responsable de hasta 113,100 en Derechos

⁷ http://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf

Especiales de Giro⁸ por cada pasajero y que "no podrá excluir o limitar su responsabilidad." Se permite establecer responsabilidad adicional basada en daños comprobados por encima de este importe y por negligencia del transportista u otro acto ilegal u omisión del transportista o sus sirvientes o agentes. En general, los reclamos deben presentarse dentro de los 2 años posteriores al siniestro. Sin embargo, es bien sabido que Cuba incumple sus compromisos internacionales incluso con respecto a los tratados que ha ratificado y el Artículo 11 de su Constitución Comunista hace que su adhesión a acuerdos internacionales sea muy subjetiva, ya que "repudia y considera ilegales y nulos los tratados, pactos o concesiones concertados en condiciones de desigualdad o que desconocen o disminuyen su soberanía y su integridad territorial."

El asunto de la responsabilidad por el desastre del 18 de mayo 2018

El gobierno cubano inmediatamente culpó a los Estados Unidos del accidente del 18 de mayo, afirmando que no podía comprar sus propios aviones como consecuencia del embargo. No explicó que sus aerolíneas pueden arrendar a otros países aeronaves construidas en los EE. UU. ni aclaró si entidades cubanas han intentado sin éxito hacer compras de equipos de aviación de origen estadounidense. La Oficina de Industria y Seguridad del Departamento de Comercio de los Estados Unidos como regla exime del embargo a las exportaciones y reexportaciones a Cuba de "artículos para garantizar la seguridad de la aviación civil y la operación segura de aeronaves comerciales dedicadas al transporte aéreo internacional". Esta disposición se mantiene en vigencia aun después de un Memorando Presidencial del 17 de junio de 2017 que anunció un reforzamiento del embargo con respecto a las directivas emitidas durante la presidencia de Obama que relajaron considerablemente las sanciones económicas contra Cuba (que están codificadas en la ley). Dicho memorándum declaró: "(iii) Los cambios regulatorios no prohibirán las transacciones que el Secretario de Hacienda o el Secretario de Comercio, en coordinación con el Secretario de Estado, determine que son consistentes con la política establecida en la sección 2 de este memorando y ... (C) se refieren a las operaciones aéreas y marítimas que respaldan los viajes, la carga o el comercio permisibles".

Por otro lado, los Estados Unidos, sin embargo, no es el único país que fabrica aeronaves comerciales. De hecho, tanto *Cubana de Aviación* como las aerolíneas estatales *Aerogaviota* y *AeroCaribbean*, que son propiedad de los militares cubanos y están dedicadas al turismo internacional, tienen, según [planespotters.net](https://www.planespotters.net)⁹ varios ATR Aviones 42 y ATR 72 fabricados fuera de los EE.UU. por *Aerei da Trasporto Regionale* (ATR), una empresa conjunta de la empresa aeroespacial francesa *Aérospatiale* (ahora *Airbus*) y el conglomerado de aviación italiano *Aeritalia* (ahora *Leonardo SpA*), y equipados con motores de la compañía canadiense *Pratt and Whitney*.

Cubana de Aviación también está entre las peores aerolíneas del mundo en servicio, algo que difícilmente puede atribuirse a factores externos. La clasificación anual del sitio web especializado reclamador.es reportó que *Cubana* es la aerolínea con mayor número de

⁸ El Derecho Especial de Giro (DEG) es un activo de reserva internacional creado por el FMI en 1969 para complementar las reservas oficiales de los países miembros y cuyo valor se basa en una cesta de cinco monedas: el dólar estadounidense, el euro, el renminbi chino, el yen japonés y la libra esterlina británica.

⁹ <https://www.planespotters.net/country/operators/Cuba>

reclamaciones presentadas en España de alrededor de 200 empresas en el 2016 y el 2017 (en base al número de viajeros transportados). Por su parte, la Clasificación Mundial de Aerolíneas de Skytrax para 2015 colocó a *Cubana* entre las peores aerolíneas del mundo. Aunque en 2017 no apareció en el índice, en 2017 y 2016, canadienses, alemanes, británicos y otros clientes que la calificaron individualmente en Skytrax.com¹⁰ le asignaron un rango muy bajo y describieron espantosas experiencias con una letanía de encabezados como: "No pienses en volar *Cubana*", "La peor experiencia de viaje", "Nunca vuelvas a reservar con ellos", "Nunca vuele de nuevo con *Cubana*", "Horrible, aerolínea no profesional", "Experiencia de pesadilla", "Nunca volveré a volar *Cubana*", "Nunca tuve una experiencia tan mala", "Una experiencia horrible", "La peor aerolínea que he volado"... Las 98 revisiones en Skytrax de mayo de 2008 a febrero de 2018 tienen una calificación promedio de 4 sobre 10, sin embargo, los resultados se deterioraron en 2016 y 2017 a 1 de 10 consistentemente.

Cuba informó a las Naciones Unidas que sólo en el 2017, la *Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios (ECASA)* y *Cubana de Aviación* habían sufrido pérdidas de más de US\$49 millones y \$21 millones, respectivamente, debido al "bloqueo". El informe no mencionó los más de US\$3 a 3.5 mil millones de dólares que se estima que la diáspora cubana en los Estados Unidos envía a Cuba anualmente en remesas (10% ingresa inmediatamente a las arcas del gobierno cubano antes, luego se gastan mayormente comprando bienes y servicios a elevados sobrepuestos que sólo vende el Estado), aparte de miles de millones más anualmente en asistencia, además de los pasajes aéreos, aranceles aduaneros, carga, pasaportes y visas más el consumo que generan los visitantes de EE.UU. Sólo en 2017, Cuba tuvo 1,073,428 visitantes de los EE.UU. (619,523 ciudadanos estadounidenses más 453,905 residentes cubanos de los EE.UU.).

Las moratorias e impagos masivos y sistemáticos de la deuda de Cuba, que comenzaron en los años ochenta, así como su economía estancada y mal administrada, explica la falta de acceso del estado cubano a los mercados crediticios mundiales.

En diciembre de 2013, después de 20 años de disputas sobre la deuda cubana con la extinta Unión Soviética, Rusia finalmente aceptó que Cuba nunca pagaría su deuda de US\$35 mil millones (US\$20 mil millones más servicios e intereses) y accedió a condonar a Cuba 90% de su deuda (equivalente a US\$28.8 mil millones); Cuba acordó repagarle a Rusia US\$3.5 mil millones en cuatro cuotas a 10 años, aunque los fondos se depositarán en un banco cubano para que Rusia los reinvierta en Cuba. Parece que los intereses geopolíticos también influyeron en la decisión, ya que muy poco después se anunció que la flota naval rusa se reabastecería en los puertos cubanos.

Poco después de firmado el acuerdo, se anunció que un sindicato de bancos rusos le garantizaría a Cuba US\$650 millones en financiamiento para poder alquilar ocho aviones rusos (algunas fuentes periodísticas indican que el alquiler era con opción a compra). Según *Russian Aviation Insider*, el arrendador ruso *Ilyushin Finance Co. (IFC)* y *South American Aircraft Leasing (SAAL)* de Panamá, que financia acuerdos de adquisición de aeronaves para *Cubana*, firmaron un acuerdo

¹⁰ http://www.airlinequality.com/airline-reviews/cubana-airlines/?sortby=post_date%3ADesc&pagesize=100

para arrendar seis aviones AN-158 a *Cubana de Aviación*. El último lote se entregó en junio de 2015. La aeronave siniestrada el pasado mayo fue, según se ha informado, fabricada por la planta ucraniana *Kiev AVIANT* (ahora *Antonov Serial Production Plant*) y la *Asociación de Producción de Aviones Voronezh de Rusia* (VASO), y al menos un 70% de su equipo es de fabricantes rusos.

Los aviones ruso-ucranianos pronto mostraron fallos sucesivos en sus componentes mecánicos, eléctricos, hidráulicos e informáticos y se hicieron evidentes los errores en su diseño y fabricación. En abril de 2018, el jefe de la división comercial de *Cubana* explicó que los aviones habían sido alquilados a Ucrania, pero las piezas de repuesto provenían de Rusia y que el conflicto entre los dos países había afectado el suministro de piezas, dificultando el mantenimiento. Ese mismo mes, representantes de *Antonov* y *Cubana* se reunieron y firmaron un acuerdo de servicio que extendió las directivas de navegación de la aeronave a 3,600 vuelos y garantizó el suministro de repuestos, aunque no especificó una fecha para la normalización.

Aparte de los aviones ruso-ucranianos, en septiembre de 2014, el blog *Rusia Más Allá de los Titulares*, perteneciente al *Centro para el Análisis de Estrategias y Tecnologías* (TsAST, por sus siglas en ruso), había informado que *Cubana de Aviación* estaba poniendo en servicio (por arrendamiento) dos aviones de larga distancia de 4 motores Il-96-300 fabricados en 1993 y 1994 y retirados por la aerolínea rusa, *Aeroflot*. Según el blog, Cuba era el único lugar del mundo donde los aviones volaban comercialmente, ya que la producción del avión había sido suspendida años antes porque no podían resistir la competencia de los Boeing fabricados en Estados Unidos.

El 27 de diciembre de 2017, la compañía rusa *Voronezh Aircraft Company* reveló que, desde 2006, Cuba había pagado US\$432 millones por 14 aviones rusos y ucranianos. Expertos en aviación consultados por la prensa consideraron que el negocio con Rusia había sido "un fracaso" para Cuba, ya que con ese presupuesto habría podido adquirir varias aeronaves de mayor calidad fabricadas en Occidente. Pareciera que la dependencia económica de Cuba con sus aliados políticos se priorizó sobre el sentido comercial, la eficiencia y la seguridad.

El colapso de la aviación comercial cubana

El año en curso, 2018, marca prácticamente el colapso de la aviación comercial de Cuba. *Cubana* canceló una de sus principales rutas internacionales, La Habana-París-Santiago de Cuba, a comienzos de 2018, semanas después de cancelar las rutas Habana-Santo Domingo. (que suspendió oficialmente el 29 de mayo). El pasado mes de marzo (2018), la aerolínea suspendió la mayoría de sus vuelos nacionales por falta de disponibilidad de los aviones por estar en reparación. Sólo un Antonov AN-158 seguía operando a partir de abril de 2018. En mayo de 2018, el Instituto de la Aeronáutica Civil de Cuba suspendió el transporte comercial de pasajeros, carga o correo de todos los Antonov AN-158 utilizados por *Cubana de Aviación*. Informó que la medida respondía a fallas de manera permanente desde el comienzo de sus operaciones, evidencias de errores estructurales de diseño y fabricación y, en los tres meses anteriores, un incremento en la temperatura de los motores de todas las aeronaves que imposibilitaba su operación.

A mediados de mayo 2018, *Cubana de Aviación* también dejó a 180 viajeros canadienses varados durante tres días en el aeropuerto de Cayo Coco, Ciego de Ávila, por presuntas demoras. El 25 de mayo, la aerolínea canceló todos los vuelos de Cuba a Canadá programados para junio y el 1ro de junio, el medio digital *14ymedio.com* informó que todos los vuelos nacionales habían sido suspendidos "hasta septiembre como mínimo". Poco después, *Cubana* anunció que cancelaba los vuelos a Camagüey, Moa, Manzanillo, Bayamo y Guantánamo y mantenía sus vuelos desde La Habana a Nueva Gerona, Santiago de Cuba, Holguín y Baracoa, con "ajustes" en los horarios y disminución de frecuencias.

Informes oficiales citados en la prensa independiente indicaron que ya en el 2016 más del 50% de los vuelos con destino Holguín se habían retrasado, una situación que empeoró en 2017. En abril de 2017, *Cubana* había suspendido sus vuelos entre La Habana y Guantánamo debido a "problemas técnicos" con su flota. En junio 2018, un trabajador de *Cubana* confirmó a la agencia de noticias independiente *CubaNet* que desde mediados de 2017 había más personas devolviendo sus boletos que viajando, y que los pocos aviones existentes estaban dirigidos a satisfacer la demanda de visitantes extranjeros de vuelos desde La Habana a los cayos y, a veces, a Santiago y Holguín.

El colapso de las ofertas de aviación comercial es un problema importante para la población de Cuba en un país donde el transporte terrestre es muy escaso y lleva 16 horas, en las mejores condiciones, ir en automóvil desde la ciudad más occidental de Sandino a la ciudad más oriental de Baracoa y más de 11 horas desde la capital, La Habana, a la segunda ciudad más grande, Santiago de Cuba. La aerolínea ya no brinda medios alternativos de transporte nacional (en autobús dentro de la isla principal y en catamarán a la Isla de la Juventud).

El 14 de junio, el portal digital oficial *CubaDebate* publicó "la respuesta de Cubana de Aviación a las preguntas de los participantes del foro Cuba Debate", indicando que las cancelaciones y ajustes de itinerarios obedecían a que "actualmente no contamos con la cantidad de aeronaves necesarias para cubrir la totalidad de los vuelos" ... "resultado de problemas que se han agravado durante los últimos meses, referidos entre otros, a la contratación de piezas de repuesto y reparación de aeronaves, que en muchos casos debe realizarse en el exterior." La aerolínea ofrecía reembolsos del 100% o cambios para una fecha posterior o un destino cercano, según la disponibilidad, y reconoció que "ocasionalmente" ciertas oficinas no tenían efectivo disponible para reembolsos, una situación "atípica" que se corregiría en breve ". También informó que estaba coordinando con las empresas de transporte terrestre para ofrecer medios alternativos de viaje nacional.

Otros problemas endémicos de la aviación civil/comercial cubana: corrupción, desvíos de recursos, escaso gasto en infraestructura y negligencia de las autoridades

La crisis de la aviación civil de Cuba refleja la naturaleza del sistema y los problemas que engendra. Se añade a la lista de problemas que afectan a la aviación comercial cubana un alto nivel de corrupción y la desviación de recursos a la nomenclatura. Mientras que en la Cuba comunista los medios de producción y el capital son supuestamente del y para el proletariado,

en la práctica, éstos se han convertido en la "propiedad" de y para el único disfrute de la más alta nomenclatura. La asignación de recursos en Cuba refleja la distorsión de las prioridades que afectan a otros sectores de la economía y una extrema falta de transparencia y rendición de cuentas en materia de gobernanza, así como de posibilidades de corregir distorsiones.

Reflejando la escasa inversión en infraestructura que afecta a casi toda la nación, una parte de la pista en el área de despegue de la Terminal 3 del Aeropuerto Internacional de La Habana se hundió y causó retrasos en las salidas de los vuelos principalmente hacia Europa, así como desvíos de los aviones a Varadero. Los desastres evitables, el abandono y negligencia de las autoridades estatales y la precariedad de la vida humana en Cuba también explica el gran número de accidentes y muertes en las carreteras de Cuba, así como derrumbes de estructuras en las que se ven obligadas a vivir muchas personas a pesar de su depauperación.

Dos grandes escándalos de corrupción se han reportado en la aviación civil en los últimos años. En el 2011, se sentenció a 16 personas a entre 3 y 15 años de prisión, incluyendo un General de alto rango "histórico" que era jefe del Instituto de la Aviación Civil, empleados de *Cubana de Aviación* y el socio chileno de una empresa de turismo mixta cubano-chilena. En 2014, al menos 13 funcionarios de las empresas estatales *Aviaimport, S.A.* y *Empresa Cubana de Aeropuertos y Servicios (ECASA)* fueron arrestados. *Aviaimport* se dedica a la importación de piezas para la aviación civil y ECASA administra los aeropuertos.

Mientras tanto, la familia Castro y los altos mandos de Cuba no parecen afectados por la crisis de la aviación. Siempre han disfrutado del transporte aéreo y terrestre exclusivo en flotas de lujo y servicios de primera clase. Luis Domínguez, de CubaalDescubierto.com, proporcionó a Cuba Archive evidencia de los tres jets de largo alcance de alta gama completamente equipados construidos por la empresa francesa *Dassault Aviation* con una capacidad de alrededor de 14 personas. Cada uno cuesta aproximadamente US\$45 millones a US\$30 millones, se guardan en hangares especiales y se pusieron en servicio en 2006 para el uso exclusivo de los principales líderes de Cuba y sus familias. Varios *Cubana de Aviación* y pilotos militares fueron asignados a esta flota y enviados a entrenar en Francia y Venezuela. Desde 2015, Raúl Castro (Secretario General del Partido Comunista de Cuba y hasta hace poco presidente de Cuba) ha viajado a Panamá y las islas insulares del Caribe con toda la flota de aviones, uno con su BMW 760 acorazado (con un costo estimado de US\$350 mil cada uno). Sus hijos y nietos también usan los aviones para viajar internacionalmente con fines personales. Raúl también viaja en helicóptero cada fin de semana a la playa de Varadero o las llaves del norte (en 2016, Cuba compró dos helicópteros de la planta de helicópteros *Kazan* de Rusia) y utiliza un avión de *Cubana* IL96300 para viajar al extranjero, lo que obliga a cancelar vuelos nacionales programados.

Los aviones han estado y parecen permanecer registrados en una empresa venezolana, probablemente para evitar problemas con las sanciones de Estados Unidos cuando viajan a nivel internacional. No se sabe cómo pagó Cuba por los aviones o si se hizo un acuerdo de cooperación con Venezuela, pero los presidentes venezolanos, el fallecido Hugo Chávez y el actual Nicolás Maduro, han volado a Rusia, Arabia Saudita, China y otros países en aviones de *Cubana*, presumiblemente, afectando los vuelos regulares de la aerolínea). En 2013, Maduro incluso

intentó, según los medios españoles, usar el avión de *Cubana* que hizo una visita oficial a China para ingresar ilegalmente a los cubanos en los Estados Unidos con pasaportes venezolanos falsos con el pretexto de una visita a las Naciones Unidas en Nueva York.

Los privilegios excesivos y exclusivos para los altos mandos de Cuba, especialmente la familia Castro, han sido la norma durante el régimen comunista. Domínguez explica que ya en los primeros días de la revolución, se creó una unidad militar ejecutiva en el aeropuerto de Baracoa Beach, equipada con al menos 3 aviones y 4 helicópteros para el transporte aéreo de los hermanos Castro y sus familiares. Enrique García, un oficial de alto rango y desertor de inteligencia cubana que organizó el viaje de Fidel Castro a Ecuador en agosto de 1988, informa que dos grandes aviones de Cubana fueron utilizados para este viaje de 5 días, transportando un detalle de seguridad de 500 hombres, la limpieza personal de Fidel, el personal y los cocineros, una copia exacta de su juego de dormitorio, toda la comida y el agua que consumiría e incluso cepillarse los dientes, así como una gran carga de armamento para su defensa. Otros oficiales del antiguo régimen, tales como el general de brigada Rafael del Pino, segundo al mando de la Fuerza Aérea de Cuba hasta su desertión en los Estados Unidos en 1987, han hecho informes similares y que se extienden a múltiples casas, fincas, incluso una isla para el uso exclusivo de la familia Castro.

Recomendaciones

1. Los gobiernos del mundo debieran emitir alertas de viaje urgentes para advertir a sus ciudadanos que viajan a Cuba de los problemas de seguridad con los transportistas aéreos cubanos.
2. La comunidad internacional debiera exigir al Estado cubano el cumplimiento de sus compromisos internacionales por todas las vías y medios posibles.
3. La Organización de Aviación Civil Internacional, con sede en Montreal, debiera realizar una investigación exhaustiva, independiente e integral de las prácticas de aviación civil de Cuba y su cumplimiento del Convenio de Montreal, incluida la indemnización de las víctimas de todos los desastres aéreos en Cuba.

Fuentes

"Al avión que cayó en La Habana le falló la electricidad en abril: testigo," martinoticias.com, mayo 21, 2018.

"A Look at Major Plane Crashes in Cuba in Recent Years," The Associated Press/The New York Times, May 19, 2018.

Ahmed, Azam and Semple, Kirk. "Hand-Me-Down Plane that Crashed Reflects a Cuban Air Industry in Crisis," Mexico City, The New York Times, May 19, 2018.

Annex 13 to the Convention on International Civil Aviation, Aircraft Accident and Incident Investigation, International Standards and Recommended Practices, International Civil Aviation Organization.
http://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf.

Anónimo, *ex piloto de Cubana de Aviación*, entrevista telefónica con Maria Werlau, 27 mayo 2018.

Antón, Susana. "Continúa investigación sobre causas del accidente aéreo," *Granma.cu*, 12 de junio de 2018.

"Antonov prolongs service life for Cubana's six An-158s," *Russian Aviation Insider*, May 3rd, 2017,
<http://www.rusaviainsider.com/antonov-prolongs-service-life-cubanas-six-158s/>.

"Aterriza de emergencia en Santiago por segunda vez en 20 días," *Santiago de Cuba, DiariodeCuba.com*, 11 Mayo 2013.

Aviation Safety Net, Flight Safety Foundation – Database by country
<https://aviation-safety.net/database/country/country.php?id=CU>

Aviation Safety Net, Flight Safety Foundation –Ecuador 1998 accident.
<https://aviation-safety.net/database/record.php?id=19980829-0>

"Avión de Cubana aterriza de emergencia en Santiago por segunda vez en 20 días," *Santiago de Cuba, DiariodeCuba.com*, 11 mayo 2013.

"Avionazo no fue una sorpresa, denuncian ex pilotos de Global Air," *El Universal*, 20 de mayo de 2018.

Cartaya, Rolando. "Aeronáutica Civil ordena suspender aviones de Cubana por riesgo de 'graves accidentes'",
Martinoticias.com, 9 de mayo de 2018.

Cartaya, Rolando. "Conclusiones de inspector de Cubana en 2009: "NO CONTRATAR bajo ningún concepto" a aerolínea mexicana Global Air," *martinoticias.com*, 22 de mayo de 2018.

Cartaya, Rolando. "Piloto de aerolínea Damojh se cansó de denunciar deficiencias y fallos técnicos sin respuesta,"
Martinoticias.com, mayo 19, 2018.

Castro, Rafael. "Tráfico aéreo hacia Cuba se trastorna con salida de Pawa y Cubana de Aviación", *La República*,
 21 de junio de 2018, <https://www.listindiario.com>.

Chavez, Juan Carlos. "Cuba condena a hermano de empresario chileno Max Marambio," *El Nuevo Herald*, 6 de agosto de 2011.

"Company in Cuba Plane Crash Had Received Safety Complaints," *The New York Times/The Associated Press*,
 May 20, 2018.

"Confiscan teléfonos y multan a periodistas que cubrían accidente de avión," *Martinoticias.com*, mayo 20, 2018.

Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, opened for Signature at Montreal on 28 May 1999 (ICAO Doc No 4698). https://www.iata.org/policy/Documents/MC99_en.pdf.

"Cronología de accidentes de la aeronáutica civil y militar de Cuba," *martinoticias.com*, mayo 18, 2018.

"Cuba advierte que NO buscarán a los culpables en la investigación del accidente aéreo," *CiberCuba.com*, 24 de mayo 2018.

Cuba: Licensing policy, U.S. Department of Commerce's Bureau of Industry and Security, <https://www.bis.doc.gov/index.php/policy-guidance/country-guidance/sanctioned-destinations/cuba>.

"Cuban plane runs off runway at Maiquetía," Havana, *The Associated Press/Latin American Herald Tribune* <http://laht.com/article.asp?CategoryId=10717&ArticleId=171192>)

"Cubana de Aviación agrava su crisis y cancela el vuelo semanal a París," Madrid, *DiariodeCuba.com*, 12 de enero de 2018.

"Cubana de Aviación, entre las peores aerolíneas del mundo," *El Nuevo Herald*, Agosto 26, 2015.

"Cubana de Aviación: La aerolínea con más reclamaciones de viajeros en España en 2016," Madrid, *DiariodeCuba.com*, 1 de febrero de 2017.

"Cubana de Aviación pondrá en servicio dos aviones Il-96-300 retirados por Aeroflot," Madrid, Moscú, *DiariodeCuba.com / Agencias*, 16 de septiembre de 2014.

"Cubana de Aviación suspende gran parte de sus vuelos nacionales," *DiariodeCuba.com*, La Habana, 28 de marzo de 2018.

"Cubana repite como la aerolínea con más reclamaciones de viajeros en España," *DiariodeCuba.com*, Madrid, 22 de enero de 2018.

Del Pino, Rafael. *Proa a la libertad*, Editorial Planeta, México, 1991.

Donate Ochoa, Fernando. "Volar de La Habana a Holguín: la odisea previa a la tragedia," *CubaNet*, junio 6, 2018.

"El accidente de Cuba 'no fue una sorpresa', dice un exsobrecargo de Global Air," *DiariodeCuba.com*, 24 de mayo de 2018.

"El gobierno castrista es el responsable de las muertes del accidente aéreo," *InfoCID*, www.cubacid.com, 20 mayo, 2018.

Evora, José Antonio. "Cubana de Aviación contrató aerolínea que no se somete a inspecciones de seguridad," *Martinoticias.com*, mayo 22, 2018.

Forte, Pepe. "Los 20 accidentes de la aeronáutica civil cubana desde 1959," *martinoticias.com*, 29 de mayo de 2018.

Frank, Marc. "Exclusive: Russia signs deal to forgive \$29 billion of Cuba's Soviet-era debt," *Reuters*, December 9, 2013.

García, Alejandra. "En Cuba: Ante la tragedia, el pueblo nunca ha estado solo," *granma.cu*, 18 de mayo de 2018.

García, Enrique (ex oficial de la Dirección General de Inteligencia de Cuba), entrevista, Miami Florida, 17 junio 2018.

Gladstone, Rick and Robles, Frances. "More than 100 Die as Aging Cuban Airliner Crashes," *The New York Times*, May 18, 2018.

Gámez Torres, Nora. "El accidente de avión que cambió el rostro de Holguín," *El Nuevo Herald*, 25 de mayo de 2018.

"Granma le propone una mirada a los peores accidentes aéreos que ha tenido que sufrir la mayor de las Antillas en las últimas décadas," 18 de mayo de 2018, granma.cu.

Grogg, Patricia. "Se revela proceso contra Cubana de Aviación," La Habana, IPS, 7 de junio de 2011.

Guerra Pérez, Manuel & Rodríguez, Jorge Enrique. "Retrasos y desvíos de vuelos en el aeropuerto de La Habana por el hundimiento de la pista de despegue," La Habana, 15 de agosto de 2017.

"Guyana proveerá información a Cuba sobre avión siniestrado en La Habana," martinoticias.com, mayo 23, 2018.

"Holguín ensombrecida por tragedia aérea; para Obispo Aranguren es un 'dolor intenso'," Agencia EFE/martinoticias.com, 23 de mayo de 2018.

"Hugo Chávez le regalo a los dictadores cubanos tres aviones por un valor de más de \$100,000,000.00," 5 abril 2014, <http://cubaaldescubierto.com/?p=5069>.

"Icing, pilot error blamed for Cuba air crash," Havana, Reuters, Thu Dec 16, 2010.

"Identifican restos de argentinos, mexicana y saharai fallecidos en accidente de avión en Cuba," martinoticias.com, 23 de mayo de 2018.

"La opacidad, el signo distintivo de Global Air," Agencias/DiariodeCuba.com, Ciudad de México, 23 de mayo de 2018.

"Large Remittances Deplete the Cash at Western Union", 14ymedio.com, February 1, 2018.

"Listado de pasajeros y de la tripulación del vuelo DM J0972, origen Habana, destino Holguín, del 18 / 05/ 2018" www.juventudrebelde.cu, 19 mayo 2018.

Loret de Mola, Camilo. "¿Qué pueden esperar los familiares de las víctimas en una demanda judicial?," Miami, DiariodeCuba.com, 25 de mayo de 2018.

Mayeta Labrada, Yosmany. "Un solo avión cubrirá la demanda de pasajeros entre las provincias cubanas," Cubanet, junio 6, 2018.

Méndez Castelló, Alberto. "¿Quién indemnizará a las familias de los muertos en el Boeing 737?," Las Tunas, CubaNet.org, mayo 26, 2018.

"No habrá vuelos nacionales de Cubana este verano," La Habana, 14ymedio, junio 1, 2018.

"No survivors in Cuba airliner crash with 68 aboard," Guasimal, Cuba, Associated Press, November 5, 2010.

"Moscú perdona 90 por ciento de la deuda cubana," CubaNet.org, 10 de diciembre de 2013.

"No habrá vuelos nacionales de Cubana este verano," 14ymedio.com, La Habana, Junio 01, 2018.

"Nuevo incidente con un avión de Cubana. Silencio en la prensa oficial," DiariodeCuba.com, Nassau, 6 de junio de 2013.

Operator Aircraft List Cuba, <https://www.planespotters.net/country/operators/Cuba>

"Padres de joven fallecido en accidente en 2010 envían mensaje a familiares de víctimas del Boeing 737," Martinoticias.com, 28 de mayo de 2018.

Pascual Méndez & Piña, Pablo. "Nuevo escándalo en la aviación civil cubana," La Habana, CubaNet, 24 de agosto de 2014.

"Pérdida de 20 pastores evangélicos en accidente aéreo une a iglesia cubana", martinoticias.com, 23 de mayo de 2018.

Presidential Memorandum, "Strengthening the Policy of the United States Toward Cuba," A Notice by the State Department on 10/20/2017, www.federalregister.gov.

Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929, Done at The Hague on 28 September 1955 (The Hague Protocol 1955).

Pérez, Santiago. "More Than 100 Dead in Plane Crash in Cuba," The Wall Street Journal, May 18, 2018.

Rodríguez Martín, Ing. Ernesto (Inspector de Seguridad Operacional). Resumen de los incidentes de la Global Air, informe dirigido a Lic. Tony Correa, Director Adjunto Seguridad Operacional Cubana de Aviación, S.A., Ciudad de la Habana, 4 de abril de 2009.

Rojas, Rachel D. "Los presuntos enredos de Manuel Rodríguez Campo," Progreso Semanal, 24 de mayo de 2018.

"Se despistó en Guatemala un avión de pasajeros: 13 muertos," Guatemala, Prensa Libre, 22 de diciembre de 1999.

Tamayo, Juan O. "Cubana de Aviación es centro de escándalo de corrupción," el Nuevo Herald, 4 de abril 2010.

"The Havana Consulting Group da clases de Matemática a Josefina Vidal," DiariodeCuba.com, La Habana, 7 de enero de 2018.

"Trasladarse en Cuba no puede ser a riesgo de la vida," Editorial, Madrid, DiariodeCuba.com, 22 de mayo de 2018.

Vinogradoff, Ludmila, Maduro intentó introducir a varios agentes cubanos ilegales en Estados Unidos, www.abc.es, 26/09/2013.

"Volar en Cuba: lo barato sale caro," CubaNet, mayo 23, 2018.

Yosmany Mayeta Labrada, Un solo avión cubrirá la demanda de pasajeros entre las provincias cubanas, Cubanet, junio 6, 2018.

Free Society Project, Inc.
Archivo Cuba
www.ArchivoCuba.org

©All rights reserved. Free Society Project, Inc., 2018.

**Se autoriza la distribución y reproducción de este material
con fines educativos siempre que se cite su procedencia.**