

NACIONES UNIDAS
CONSEJO
DE SEGURIDAD



Distr.
GENERAL

S/13974
2 junio 1980
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

**CARTA DE FECHA 2 DE JUNIO DE 1980 DIRIGIDA AL PRESIDENTE DEL
CONSEJO DE SEGURIDAD POR EL REPRESENTANTE PERMANENTE DE LAS
BAHAMAS ANTE LAS NACIONES UNIDAS**

Tengo el honor de referirme a mi comunicación anterior de fecha 12 de mayo de 1980 (S/13937), en la cual informé a Ud. de las denuncias de mi Gobierno contra el Gobierno de la República de Cuba y de la intención de mi Gobierno de reservarse el derecho de solicitar una reunión del Consejo de Seguridad.

Cumpliendo instrucciones de mi Gobierno, tengo el honor de informar a Ud. que el Gobierno de las Bahamas y el Gobierno de la República de Cuba han convenido en una fórmula para resolver el problema a que dieron lugar las actividades de las fuerzas armadas del Gobierno de la República de Cuba mientras se encontraban dentro de la jurisdicción territorial del Commonwealth de las Bahamas el 10 y el 11 de mayo de 1980.

El Gobierno del Commonwealth de las Bahamas había formulado las siguientes exigencias al Gobierno de la República de Cuba:

- i) Que el Gobierno de la República de Cuba aceptase su responsabilidad por todos los daños, lesiones y pérdida de vidas ocasionados por el ataque no provocado e ilícito contra el HIBS Flamingo por parte de aeronaves militares del Gobierno de Cuba;
- ii) Que el Gobierno de la República de Cuba diera seguridades de que en el futuro la soberanía y la integridad territorial del Commonwealth de las Bahamas serían respetadas y no serían violadas;
- iii) Que el Gobierno de Cuba conviniera en hacer una indemnización plena por la muerte de bahameses y el daño ocasionado a bienes del Gobierno de las Bahamas;
- iv) Que el Gobierno de Cuba se disculpara por los insultos injuriosos proferridos contra los oficiales de la Fuerza de Defensa de las Bahamas, y ante el Gobierno y el pueblo de las Bahamas por las despreciables acusaciones formuladas contra ellos en el editorial Granma del 13 de mayo de 1980;
- v) Que el Gobierno de la República de Cuba se disculpase en la forma debida ante el Gobierno y el pueblo del Commonwealth de las Bahamas por sus violentos actos de agresión.

Con base en estas exigencias, los dos Gobiernos han convenido en los siguientes acuerdos, que se consignan en las últimas tres notas intercambiadas entre el Gobierno del Commonwealth de las Bahamas y el Gobierno de la República de Cuba el lunes 19 de mayo (S/13955), el miércoles 21 de mayo (S/13959) y el miércoles 28 de mayo:

- i) El Gobierno de Cuba ha admitido que el hundimiento del Flemingo fue ocasionado por una lamentable confusión y ha reconocido que sus fuerzas militares cometieron un error al no haber identificado al HMBS Flemingo, el sábado 10 de mayo de 1980, como un barco del Gobierno de las Bahamas, error por el cual el Gobierno de Cuba acepta su responsabilidad;
- ii) El Gobierno de Cuba ha declarado que no tenía intención alguna de violar la soberanía de las Bahamas ni su integridad territorial, y acepta la responsabilidad por los actos en que sus fuerzas militares violaron involuntariamente la soberanía y la integridad territorial de las Bahamas en Duncan Town, isla Ragged, el domingo 11 de mayo de 1980;
- iii) El Gobierno de Cuba ha dado seguridades al Gobierno de las Bahamas en el sentido de que el Gobierno de Cuba, de conformidad con los principios que rigen su política exterior, respeta y continuará respetando la soberanía, la independencia y la integridad territorial del Commonwealth de las Bahamas;
- iv) El Gobierno de Cuba ha convenido en indemnizar a los deudos de los cuatro marineros desaparecidos. El monto de dicha indemnización será convenido entre los dos Gobiernos;
- v) El Gobierno de Cuba ha convenido en hacer una reparación al Gobierno de las Bahamas por la pérdida del Flemingo. El monto de esa reparación ha de ser convenido entre los dos Gobiernos;
- vi) El Gobierno de Cuba ofrece, sin reservas, su explicación de que el editorial publicado en Granma el 13 de mayo de 1980 nunca tuvo el propósito de ofender el honor nacional y la dignidad del Gobierno y el pueblo de las Bahamas;
- vii) El Gobierno de Cuba ha presentado sus excusas al Gobierno y al pueblo de las Bahamas por la violación involuntaria de su independencia, su soberanía y su integridad territorial.

Se ha convenido además en que los acuerdos, las seguridades y las excusas precedentes del Gobierno de la República de Cuba y un acuerdo mutuamente satisfactorio acerca del monto de la indemnización y de la reparación que ha de pagar el Gobierno de la República de Cuba constituyen una solución honorable y aceptable para los dos Gobiernos.

Por otra parte, tengo instrucciones de solicitar que esta carta y su anexo, en el que se consignan los hechos relativos a los incidentes de los cuales mi Gobierno había informado a Ud., se distribuyan como documento del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Davidson L. HEPBURN
Representante Permanente

Anexo

Hechos relativos a la violación de la soberanía y la integridad territorial bahamesas por las fuerzas armadas de la República de Cuba el sábado 10 de mayo de 1980 y el domingo 11 de mayo de 1980

INTRODUCCION

Los hechos que se exponen a continuación se refieren a dos incidentes distintos pero relacionados entre sí:

1. La violación del espacio aéreo bahamés y el hundimiento del HMBS Flamingo, que ocasionó la muerte de cuatro de sus tripulantes en aguas territoriales bahamesas, cerca del Cayo de Santo Domingo, en las Bahamas, por aviones militares del Gobierno de Cuba el sábado 10 de mayo de 1980.

2. La violación del espacio aéreo bahamés por aviones militares del Gobierno de Cuba y la violación de la integridad territorial de las Bahamas por el aterrizaje no autorizado de un helicóptero militar del Gobierno de Cuba en Duncan Town, en la isla Ragged, en las Bahamas, el hostigamiento de funcionarios bahameses y de la población civil de Duncan Town, por dichos elementos de la fuerza aérea cubana, el domingo 11 de mayo de 1980.

El Cayo de Santo Domingo es una pequeña isla deshabitada con un pequeño faro automático de navegación, situada en la parte sudoriental del Commonwealth de las Bahamas, a 21°42'30" de latitud norte y a 75°44'00" de longitud oeste, aproximadamente a 224 millas al sudsudeste de Nassau, la capital de las Bahamas. Se encuentra en el extremo sudoriental del gran banco de las Bahamas, al sur de la cadena de cayos e islas de la isla Ragged, y está a unas 30 millas al sur de Duncan Town, el principal asentamiento de isla Ragged y a 36,5 millas al norte de la costa de Cuba. Es territorio bahamés indiscutidamente.

Esta zona del Gran Banco de las Bahamas es conocida por ser buena para la pesca del pez sable, la langosta y las caracolas, y se sabe que en ella pescan de vez en cuando pescadores cubanos, algunos de los cuales han sido anteriormente arrestados, procesados y condenados en los tribunales de las Bahamas por delitos de pesca cometidos en este Banco y, en particular, en la cadena de la isla Ragged al norte del Cayo de Santo Domingo. Este Banco se encuentra en el límite septentrional del Canal Viejo de las Bahamas, que separa a las Bahamas de Cuba y alcanza profundidades de miles de pies; no se sabe que las aguas profundas del canal ofrezcan grandes posibilidades pesqueras, pero pescadores bahameses han obtenido capturas rentables utilizando técnicas sencillas en el Gran Banco de las Bahamas desde hace más de 200 años. No se discute que el Gran Banco de las Bahamas es bahamés, y siempre ha estado sometido a la jurisdicción bahamesa.

El incidente en el Cayo de Santo Domingo el sábado 10 de mayo de 1980

Entre las 16.30 y las 17.00 horas del sábado 10 de mayo de 1980, mientras efectuaba un patrullaje regular de las aguas territoriales y la zona de pesquerías bahamesas, el HMBS Flamingo avistó a dos barcos pesqueros cubanos aproximadamente a un cuarto de milla al norte del Cayo de Santo Domingo y en el Gran Banco de las Bahamas. Los barcos pesqueros estaban inmóviles. El Flamingo había levantado anclas en la costa meridional de la isla Ragged a las 15.00 horas y a esa hora llevaba dirección casi sur, hacia el Cayo de Santo Domingo. El Comandante del Flamingo sospechó que los barcos pesqueros estaban violando las Leyes Bahamesas de Pesca, pero los dos barcos, al acercarse el Flamingo, se dieron a la fuga tratando de evitar ser detenidos.

El Flamingo tenía 103 pies de largo; tenía un diseño clásico de barco de patrullaje naval; estaba pintado de colores navales grises; enarbolaba una insignia bahamesa blanca (bandera blanca con la cruz de San Jorge roja y una bandera nacional bahamesa en la esquina) en el penol sobre el puente; llevaba pintada con grandes letras y números blancos la indicación "PO2" a ambos lados; llevaba pintado el nombre Flamingo a ambos lados de la popa; llevaba el nombre Flamingo en letras cromadas sobre madera oscura en un cartel inmediatamente debajo del puente a ambos lados; llevaba los penachos nacionales bahameses claramente destacados a ambos lados de la chimenea y delante del puente; llevaba el nombre Flamingo pintado en los salvavidas amarrados a ambos lados del puente y las palabras "Defence Force" con grandes letras en un cartel a ambos lados del puente; todo ello no debería haber dejado dudas sobre su identidad para los pescadores; dos de éstos habían sido detenidos antes en uno de los mismos barcos (Ferro 54) en la misma zona del Gran Banco de las Bahamas en diciembre de 1975, y otros tres habían sido detenidos en otros barcos pesqueros cubanos en la misma zona del Gran Banco de las Bahamas en agosto de 1971.

El Flamingo persiguió e interceptó a los barcos pesqueros, dirigiéndose en dirección sudoeste, a menos de una milla al sudoeste del Cayo de Santo Domingo. El Comandante izó la bandera Lima en el penol, para indicar que los pescadores debían detener sus barcos. Desde una distancia de 25 a 30 pies, con ayuda de un megáfono, el Comandante gritó "Detengan el barco. Debo abordarlo. Deben detener el barco", pero, por si la tripulación de los barcos pesqueros no hubieran entendido el mensaje en inglés suficientemente bien para comprender la orden, el Comandante hizo señales con las manos que no deberían haber dejado dudas en los pescadores de que se les ordenaba que se detuvieran. Algunos pescadores hicieron gestos y se rieron. Entonces el Comandante maniobró el Flamingo de tal forma que sus deseos deberían haber quedado perfectamente claros para los pescadores; describió un círculo alrededor de ambos barcos a gran velocidad por dos veces.

Cuando al Comandante le resultó evidente que los barcos pesqueros no tenían intención de obedecer su orden de detenerse, hizo varios disparos de advertencia con el cañón de 20 mm instalado en la cubierta de proa. Los disparos no fueron dirigidos contra ninguno de los dos barcos, sino al agua a cierta distancia frente a ellos. Este acto se repitió varias veces.

Luego el Comandante hizo otros disparos de advertencia al agua con el cañón de 20 mm que apuntó gradualmente más cerca de los barcos. Estos siguieron desplazándose en dirección al sudoeste. El Comandante comprendió que los barcos tenían la firme intención de no detenerse y decidió obrar de manera más positiva para que los barcos se detuvieran dentro de lo que tenía que ser la zona de pesca de las Bahamas. En consecuencia, el Comandante apuntó el cañón, con el cual disparó proyectiles de práctica no explosivos contra las dos embarcaciones, de tal forma que no resultara lesionado ninguno de los cuatro tripulantes de ninguno de los dos barcos y, de hecho, ninguno de ellos resultó herido. No se causó daño alguno a ninguna de las dos embarcaciones que pudiera ocasionar su hundimiento y, de hecho, ninguno de los barcos estuvo en ningún momento en peligro de hundirse.

El Ferro 54 se detuvo, pero el Ferro 165 prosiguió su marcha. El Comandante disparó una ráfaga de ametralladora a la proa del Ferro 165 con una ametralladora 7.62, después de lo cual el barco se detuvo.

Ambas embarcaciones hicieron alto aproximadamente a 5,5 millas al sudoeste del Cayo de Santo Domingo. Se procedió a detener oficialmente a los capitanes y la tripulación de los dos barcos. Cuatro hombres del Flamingo se trasladaron a cada uno de los barcos pesqueros capturados.

Después de la detención de los dos barcos, que tuvo lugar aproximadamente a las 17.30 horas, el Comandante del Flamingo procedió a remolcar a los dos barcos y había comenzado a remolcarlos en dirección nordeste hacia el Cayo de Santo Domingo cuando, entre las 17.30 y las 17.50 horas, llegaron al lugar dos aviones de combate MIG del Gobierno de Cuba. El Comandante del Flamingo arrió la bandera Lima e izó la bandera nacional de las Bahamas en su lugar en el penol situado sobre el puente e izó también una segunda insignia blanca de las Bahamas en el mástil de popa. Durante por lo menos 10 minutos, los aviones volaron repetidamente a baja altura y desde todas las direcciones sobre el Flamingo y los dos barcos cubanos, que entonces se encontraban bajo detención pacífica. Esta observación por parte de los dos aviones continuó durante un tiempo lo suficientemente largo para que los dos pilotos pudieran identificar al Flamingo como un barco bahamés. Tuvieron tiempo suficiente para ver a la tripulación del Flamingo, integrada en su totalidad por ciudadanos bahameses negros, cuatro de cuyos miembros se encontraban en cada uno de los barcos pesqueros. El cañón de 20 mm permanecía fijo en su posición en cubierta, en sitio visible pero cubierto por una lona.

El tiempo era excelente, la visibilidad era excelente y el sol todavía suministraba excelente luz para la observación que estaban llevando a cabo los pilotos de los aviones de combate cubanos. La puesta del sol el sábado 10 de mayo de 1980 ocurrió a las 19.53 horas.

Aproximadamente a las 17.50 horas, los dos aviones de combate dispararon al agua dos ráfagas de ametralladora, una paralela al barco y otra frente a su proa. El Flamingo no se detuvo y siguió avanzando, remolcando a los dos barcos hacia el Cayo de Santo Domingo, a una velocidad de aproximadamente 4 nudos. Luego los dos aviones se retiraron del lugar.

A las 17.58 horas, el Flamingo envió el siguiente mensaje a su base en Nassau:

"Se detuvo a dos barcos cubanos ilegales.

Se remitirán detalles.

Dos aviones cubanos sobrevuelan el lugar y se hace fuego."

A las 18.10 horas aproximadamente el Flamingo proporcionó su posición a su base: marcación 195° Cayo de Santo Domingo 4,5 millas. Esta posición se fijó usando el radar del barco.

El Flamingo estaba equipado con un radar de navegación centimétrico Decca, que proporciona marcaciones y alcances precisos con su propia pantalla y el girocompás del barco.

A las 18.45 horas aproximadamente, el Comandante del Flamingo se encontraba en la caseta de derrota y acababa de fijar y anotar su posición en su carta con ayuda del radar, según el cual el barco estaba situado a 1,5 millas marcación 195° al sudoeste del Cayo de Santo Domingo, cuando por lo menos dos aviones de combate cubanos regresaron y sin aviso previo comenzaron a atacar al Flamingo con cohetes y fuego de ametralladora. Resultó evidente para el Comandante de que la intención de los pilotos de dichos aviones era hundir el barco.

El Flamingo fue alcanzado por varios cohetes y cuando el Comandante constató que el barco estaba en llamas, hacía agua, se inclinaba gravemente y que evidentemente se hundiría, ordenó a sus hombres que lo abandonaran. Los pilotos de los aviones de combate cubanos tenían que haber visto con total claridad que el Flamingo se iba a hundir inmediatamente; sin embargo, el ataque contra el barco continuó con fuego de ametralladora, mientras que el Comandante y la tripulación se encontraban en el agua, con lo cual se vieron acosados por los disparos de ametralladora más de una vez. Se había visto que todos los tripulantes, incluso los cuatro hombres que desaparecieron, habían abandonado el barco y se encontraban en el agua pero cuando los sobrevivientes, quienes declararon sin excepción que fueron atacados en el agua, subieron a bordo del pesquero Ferro 165, se comprobó que faltaban cuatro tripulantes.

El Flamingo se hundió a las 19.00 horas aproximadamente.

Los aviones de combate cubanos abandonaron la zona y el Comandante observó por primera vez a un helicóptero cubano que sobrevolaba el lugar hasta bastante después del hundimiento del Flamingo. El helicóptero se retiró al anochecer y el Comandante envió a dos de sus hombres a reconocer la zona en un bote salvavidas en busca de los cuatro hombres desaparecidos. La búsqueda continuó sin éxito hasta que se hizo demasiado oscuro. Eran entonces más de las 20.00 horas. El Comandante trasladó al Ferro 165 a los tripulantes sobrevivientes y a los ocho pescadores cubanos; cortó las amarras del Ferro 54 y se dirigió hacia el Cayo de Santo Domingo para seguir con rumbo a Duncan Town, en la isla Ragged. Salíó del Cayo con rumbo

al norte poco antes de las 21.00 horas. El Comandante calcula que durante la mayor parte de su travesía hasta la isla Ragged mantuvo una velocidad de aproximadamente 7 nudos, pero después de salir del Cayo de Santo Domingo pudo ver que hacia el sur en la zona del Cayo se disparaban señales luminosas a intervalos y pensó que los aviones cubanos habían regresado a la zona, por lo cual, durante una media hora disminuyó la velocidad a medio nudo aproximadamente para reducir la estela del barco en el agua, que podía haber atraído la atención aún en la oscuridad.

El Ferro 165 llegó a la isla Ragged a las 1.30 horas, aproximadamente de la mañana del domingo y atracó aproximadamente a una milla y media de Duncan Town, adonde el Comandante trasladó a los sobrevivientes y a los ocho cubanos.

Era difícil transmitir mensajes desde Duncan Town a Nassau y el Comandante no pudo enviar un mensaje a su base en Nassau hasta aproximadamente las 7.25 horas. El mensaje decía lo siguiente:

"A las 18.45 horas del 10/5/80, MIGS cubanos dispararon contra FLAMINGO y lo hundieron a 1,5 millas del Cayo de Santo Domingo marcación 195 grados; 4 hombres desaparecidos y se supone que han muerto; TUCKER, WILLIAMS, SMITH y STURRUP; el resto de la tripulación sobrevivió al ataque y llegó a isla Ragged a la 1.30 de hoy a bordo de uno de los barcos detenidos con 8 prisioneros."

El incidente de Duncan Town, isla Ragged, del domingo 11 de mayo de 1980

La isla Ragged es una de las islas sudorientales de las Bahamas. Es la isla principal de una cadena de islas y cayos situados en el límite sudoriental del Gran Banco de las Bahamas. Duncan Town es la localidad principal de la isla Ragged y tiene menos de 200 habitantes; está situada a unas 30 millas al norte del Cayo de Santo Domingo y a unas 66 millas al norte de la costa de Cuba. Es indiscutiblemente territorio bahamés.

Cuando llegó a Duncan Town, el Comandante llevó a su tripulación y los cubanos detenidos a la residencia de oficiales de la Policía. A las 9.30 horas del domingo 11 de mayo de 1980, un avión de la fuerza aérea cubana, que resultó ser un avión de transporte grande, llegó a Duncan Town y voló a baja altura sobre la localidad. Al poco tiempo llegaron otros elementos de las fuerzas aéreas cubanas: un helicóptero y dos aviones de combate MIG que, según se podía observar, iban armados con dos cohetes bajo cada ala. El avión de transporte grande sobrevoló repetidas veces la pequeña isla a baja altura, y los dos aviones de combate iniciaron una amenazante e intimidadora exhibición sostenida de fuerza, volando sobre las casas de Duncan Town cerca de los tejados y a veces a una altura inferior a la de los árboles durante una hora por lo menos. Cundió el pánico en las calles de la pequeña localidad.

El helicóptero llegó a aterrizar efectivamente cerca de donde había atracado el Ferro 54. Durante todo este tiempo, el Comandante mantuvo a su tripulación y los ocho cubanos ocultos en la residencia de oficiales de la Policía. El helicóptero sobrevoló a baja altura las casas y los edificios de Duncan Town y a veces

casi tocó el suelo; evidentemente, el piloto y los oficiales uniformados que iban a bordo estaban buscando a la tripulación del Flamingo y los ocho cubanos. Después de retirarse los dos aviones de combate MIG, a aproximadamente las 10.30 horas, el avión de transporte y el helicóptero siguieron sobrevolando la ciudad y continuaron sus maniobras aéreas a altitudes peligrosamente bajas.

Aproximadamente a las 11.00 horas, el Comandante de la Real Fuerza de Defensa de las Bahamas y el Comisario de Policía de la Real Fuerza de Policía de las Bahamas llegaron por avión a Duncan Town procedentes de Nassau, junto con un avión DC 3 que se llevó para transportar a Nassau a los 15 supervivientes y a los ocho cubanos. El avión en que volaban fue prácticamente escoltado hasta la pista de aterrizaje por el avión de transporte y el helicóptero, que volaban peligrosamente cerca del extremo de las alas del avión en que viajaban las personas procedentes de Nassau.

Poco después dos aviones de combate MIG cubanos llegaron a Duncan Town con cohetes alojados bajo sus alas, y repitieron las pasadas de lanzamiento de cohetes por encima de los tejados de la localidad. Al mismo tiempo, el avión de transporte y el helicóptero sobrevolaron constantemente a baja altura la isla y sus alrededores. Los dos aviones de combate MIG continuaron sin cesar esta actividad hasta algún momento comprendido entre las 12.00 y las 12.30 horas, cuando se retiraron. El helicóptero se retiró un poco después. El avión de transporte siguió patrullando a baja altura encima de la isla hasta poco después de las 14.00 horas, cuando se se retiró también.

Hasta que se retiraron todos estos aviones fue imposible despegar desde la pista de 2.500 pies, pero cuando se hubo marchado el último avión cubano, los dos aviones bahameses pudieron despegar a las 14.30 horas con destino a Nassau, donde llegaron aproximadamente a las 16.00 horas.