



Assemblée générale
Conseil de sécurité

Distr.
GÉNÉRALE

A/50/893
S/1996/198
15 mars 1996
FRANÇAIS
ORIGINAL : ESPAGNOL

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
Cinquantième session
Point 140 de l'ordre du jour
DÉCENNIE DES NATIONS UNIES
POUR LE DROIT INTERNATIONAL

CONSEIL DE SÉCURITÉ
Cinquante et unième année

Lettre datée du 14 mars 1996, adressée au Secrétaire
général par le Représentant permanent de Cuba auprès
de l'Organisation des Nations Unies

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint copie de l'allocution que M. Ricardo Alarcón de Quesada, Président de l'Assemblée nationale du pouvoir populaire de la République de Cuba, a prononcée, le 6 mars 1996, devant le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Je vous serais très obligé de bien vouloir faire distribuer le texte de la présente lettre et de son annexe comme document de l'Assemblée générale au titre du point 140 de l'ordre du jour : "Décennie des Nations Unies pour le droit international" et du Conseil de sécurité.

L'Ambassadeur,

Représentant permanent de Cuba

(Signé) Bruno Rodríguez PARRILLA

Allocution prononcée le 6 mars 1996 devant le Conseil de
l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)
par M. Ricardo Alarcón, Président de l'Assemblée nationale
du pouvoir populaire de la République de Cuba

Il n'a pas été facile pour ma délégation d'arriver jusqu'ici, car elle représente un pays soumis depuis plus de 30 ans à un cruel blocus économique qui l'empêche, entre autres, d'avoir accès à certains couloirs aériens dans la région où nous trouvons. Nos vols réguliers à direction de la ville de Montréal doivent emprunter des voies détournées avec les conséquences que l'interdiction de survoler le territoire des États-Unis entraîne inévitablement en matière de coût et de perte de temps.

Je représente aussi, paradoxalement, un pays dont les couloirs aériens sont empruntés quotidiennement par quelque 400 vols commerciaux réguliers, auxquels nos services aéronautiques offrent toujours l'assistance et la coopération voulues. Jour après jour, des milliers de citoyens nord-américains traversent sans risque ni difficulté le ciel de Cuba. Jamais il ne s'est produit le moindre incident touchant l'aviation civile dans l'espace aérien cubain. Bref, nous sommes, dans la région de l'Amérique latine et des Caraïbes, l'un des principaux fournisseurs de services aéronautiques aux compagnies aériennes et aux voyageurs du pays même qui, néanmoins, non seulement nous impose un blocus mais encore entrave le développement normal de nos activités dans ce domaine et à partir du territoire duquel sont en outre commis contre nous depuis des années des actes d'agression et de piraterie en violation des règles internationales de la navigation.

Le premier paragraphe de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, dit que "le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale".

Pour que l'aviation civile internationale se développe de façon harmonieuse et rationnelle, il faut donc non seulement que soient appliquées toutes les normes et recommandations que l'OACI adopte pour la réglementer, mais également que l'on veille à ce que ne se produise, dans ce domaine, aucun acte contraire à ses objectifs qui pourrait la mettre en péril et compromettre la sécurité générale.

Depuis de longues années, Cuba est en butte à des violations de sa souveraineté et de son intégrité territoriale, commises par des avions venant du territoire américain, en violation des normes du droit international, et en particulier des articles 1, 2 et 4 de la Convention de Chicago.

À multiples reprises, ces actes d'agression ont été commis avec des avions conçus pour un usage civil bien que parfois, comme dans le cas précis des appareils utilisés au cours des provocations les plus récentes, il ait pu aussi s'agir d'avions conçus à des fins militaires et ayant servi au cours de la guerre menée contre le Viet Nam.

Depuis plusieurs années, des appareils légers immatriculés aux États-Unis sont utilisés à l'intérieur de la région d'information de vol de La Havane par une organisation qui s'est elle-même intitulée "Hermanos al Rescate" (Frères à la rescousse) et ont pénétré à de nombreuses reprises en territoire cubain, sans autorisation préalable, à des fins manifestement illégales et contraires à la lettre comme à l'esprit de la Convention de Chicago. Bien que le véritable objectif de leurs missions ait toujours été d'attenter à la souveraineté de Cuba et de commettre des actes de subversion, les "Hermanos" prétendaient au début participer à des opérations de secours qui, de toutes façons, relèvent de la responsabilité des États et dans le cas des États-Unis, ne sauraient être menées par des particuliers mais font partie des tâches normalement confiées aux gardes-côtes.

Au cours des 20 derniers mois, ces avions en provenance du territoire des États-Unis ont violé 25 fois l'espace aérien cubain. Chaque fois, la violation a été signalée officiellement aux autorités américaines.

Au mois de septembre 1994, lors d'un entretien bilatéral entre des représentants des services de l'aviation civile cubains et américains, Cuba a fourni des rapports faisant état de violations nombreuses et répétées de l'espace aérien cubain commises par ces avions. Lors de cette rencontre, les États-Unis se sont déclarés préoccupés par ces incidents dont ils ont reconnu qu'ils compromettaient également la sécurité des véritables opérations de secours menées par leur garde côtière.

Peu après, le 10 novembre 1994, deux avions de type Cessna 337, qui avaient décollé de la base navale de Guantánamo, ont survolé l'extrémité est du territoire cubain et largué des proclamations subversives.

Le 4 avril 1995, un Cessna 337 a pénétré au-dessus des eaux territoriales cubaines, au nord de la ville de La Havane et volé pendant plus de 40 kilomètres le long de la côte à une distance de 5 à 10 milles nautiques du littoral.

Le 13 juillet 1995, des avions pilotés par des "Hermanos al Rescate" ont survolé les eaux territoriales cubaines au nord de notre capitale, pénétré dans la zone interdite MU-P1 et rasé la ville, en larguant des proclamations et en se livrant à des manoeuvres dangereuses et imprudentes.

Chacune de ces violations a été signalée aux autorités américaines qui ont également été mises au fait de la décision prise par Cuba de défendre sa souveraineté et de protéger son intégrité territoriale. Nous avons également rappelé aux responsables américains qu'ils avaient l'obligation de prévenir et d'empêcher des actes manifestement contraires au droit international et à la Convention de Chicago. Les États-Unis ont fait la sourde oreille à nos protestations et avertissements et comme la suite l'a montré, les provocateurs, forts de leur impunité, sont devenus de plus en plus hardis et les provocations se sont multipliées et intensifiées.

En ce qui concerne l'incident provoqué le 24 février dernier, on s'est efforcé arbitrairement dans divers médias comme dans des déclarations officielles, d'assimiler les actes commis à l'encontre du territoire cubain à des activités d'aviation civile légitimes. Il suffit toutefois d'examiner les

faits et leur contexte pour s'apercevoir qu'un tel rapprochement est dénué de tout fondement.

Dans le cas particulier des provocations et des autres actes perpétrés par le gang dit "Hermanos al Rescate", il est bien évident qu'ils étaient sans rapport avec la fourniture d'un "service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises", c'est-à-dire avec le service aérien tel que le définit l'article 96 de la Convention de Chicago.

Depuis sa création, le groupe susmentionné a pour objectif de porter atteinte à la souveraineté et à l'intégrité territoriale de la République de Cuba, notamment dans le cadre d'activités à caractère subversif faisant appel à des moyens militaires ou de destruction. Ces activités, qui s'inscrivent dans le contexte d'une longue suite d'activités armées menées à l'encontre de Cuba par de petits avions venus du nord, ont conduit les autorités cubaines à protester maintes fois auprès des États-Unis, dont les aéroports avaient servi de points de départ.

En outre, en se livrant à ces activités, les avions du gang en question se sont rendus coupables d'une série de violations des règles internationales applicables au trafic aérien et de la réglementation américaine elle-même, ce qui aurait pu mettre en péril les activités régulières de l'aviation civile dans la région. Les autorités américaines elles-mêmes ont parfois eu vent de ces violations avant qu'elles ne soient commises et en ont averti les autorités cubaines. C'est ainsi que, dans la note 577 du 18 octobre 1995, le Gouvernement des États-Unis a informé Cuba que, le 21 octobre, des membres du groupe avaient l'intention de s'approcher des limites de l'espace aérien cubain en vue de transmettre vers Cuba, pendant une demi-heure environ, des signaux de télévision et des signaux radio sur ondes courtes à partir de navires situés en dehors des eaux territoriales cubaines. Dans la même note, les responsables américains indiquaient qu'ils avaient rappelé aux chefs de la flottille les dispositions du droit international et du droit américain concernant les transmissions non autorisées à partir de navires ou d'aéronefs immatriculés aux États-Unis et les avaient priés instamment de ne pas procéder à ces transmissions illégales.

Auparavant même, dans une note du Département d'état en date du 28 août, le Gouvernement cubain avait été informé que la Federal Aviation Administration (FAA) enquêtait sur la possibilité que M. José Basulto, principal responsable du groupe dit "Hermanos al Rescate", se soit rendu coupable d'une violation du chapitre 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale et le 5 octobre de la même année, par la note 553 de la Section des intérêts des États-Unis, à La Havane, il a été informé que la FAA accusait José Basulto, l'un des chefs du groupe "Hermanos al Rescate", de s'être rendu coupable d'une violation de la règle aéronautique fédérale FAR 91.703 en pilotant un avion immatriculé aux États-Unis dans l'espace aérien d'un pays étranger sans se conformer à la réglementation de ce pays, et d'une violation de la règle 91.13 en pilotant imprudemment, mettant en danger la vie et les biens d'autrui. Il était dit en outre dans la même note que la FAA demandait au Gouvernement cubain de lui fournir des preuves susceptibles d'étayer les accusations portées contre Basulto.

Le 16 février dernier, le Département d'État a fait savoir par une note au Ministère cubain des affaires étrangères, en remerciant des éléments d'information communiqués par le Gouvernement cubain, que la FAA poursuivait l'enquête concernant José Basulto, passible de poursuites pour avoir enfreint les règlements d'aviation fédéraux (FAR 91.703).

On voit donc que les autorités américaines connaissaient parfaitement l'existence sur le territoire des États-Unis d'un groupement organisé, disposant d'avions mais se consacrant à des activités qui n'ont rien à voir avec le service aérien international, se servant de ces avions à des fins de toute évidence politiques, au mépris de la souveraineté cubaine et sans respecter davantage la réglementation de l'État où sont immatriculés ces appareils et qui a délivré aux pilotes les licences nécessaires.

Ce groupement a non seulement lancé des opérations armées, il s'est aussi livré les 9 et 13 janvier 1996 à de graves provocations en territoire cubain, y compris contre la capitale de la République, larguant des matériaux de propagande qui appelaient à la subversion contre l'ordre constitutionnel de notre pays. Le Gouvernement cubain en a officiellement informé le Gouvernement américain, mais les auteurs de ces menées s'en sont eux-mêmes targués publiquement dans la presse de Floride. Nous sommes bien obligés de constater l'inexplicable incurie des autorités américaines, qui ont laissé effectuer ces vols de janvier alors que les appareils et leurs équipages faisaient depuis cinq mois l'objet d'une enquête qui avait conduit la FAA à engager une procédure judiciaire. Il est encore plus étrange que les autorités américaines aient laissé faire de nouvelles incursions le 24 février, une semaine à peine après nous avoir fait parvenir une note officielle où elles réaffirmaient l'existence des accusations portées et remerciaient les autorités cubaines de leurs concours.

Le 24 février au matin, des Cessna 337, immatriculés N-2506, N-5485S et N-2456S et partis d'Opalocka, ont de nouveau pénétré dans l'espace aérien cubain au nord de La Havane, repartant ensuite vers l'endroit de Floride d'où ils avaient décollé. L'après-midi du même jour, ces mêmes appareils, venant du même aérodrome de Floride et se dirigeant vers la capitale cubaine, sont entrés dans des zones dangereuses au nord de la région d'information de vol de La Havane malgré les avertissements de la tour de contrôle aérien, ont poursuivi leur route comme si de rien n'était et ont encore pénétré dans notre espace national. Ils ont été interceptés par des chasseurs de notre armée de l'air, qui leur ont intimé l'ordre de se retirer. Deux d'entre eux n'ont pas tenu compte des avertissements qui leur étaient donnés et on sait quelle a été, malheureusement, l'inévitable suite.

Le fait que celui qui commandait l'escadrille des agresseurs ait pu revenir sain et sauf aux États-Unis, parce que contrairement à ses camarades, il était sorti de l'espace cubain, prouve bien que nous avons voulu éviter tout excès et que nos pilotes n'ont pas abusé des moyens qu'ils avaient.

Mais il ne s'agit pas seulement, il faut le souligner, d'hostilités et de provocation contre la République de Cuba, aussi graves et illégales soient-elles. Toutes les activités des "Hermanos al Rescate" sont autant de violations des principes qui régissent l'aviation civile internationale. Ce

sont par conséquent des agissements de nature à compromettre la sécurité de beaucoup d'avions et de beaucoup de personnes et qui peuvent mettre beaucoup de vies en péril. La première obligation de l'Organisation de l'aviation civile internationale est de protéger contre de tels risques. Ceux-ci sont évidents quand les "Hermanos al Rescate" annoncent leur intention, dénoncée par les autorités américaines elles-mêmes, de diffuser des émissions de radio et de télévision à partir de l'espace aérien international, et encore plus lorsque, par exemple, ils modifient les plans de vol soumis aux autorités aéronautiques du pays d'où ils viennent, se servent des communications radio à des fins autres que l'usage normal auquel ces moyens sont destinés, ou se trouvent sans autorisation, hors de tout contrôle et échappant à tout règlement pour des activités tout autres que le service aérien international, dans une zone d'aviation civile internationale très fréquentée, traversée par plusieurs des couloirs aériens les plus actifs de l'hémisphère occidental. Ces individus s'en sont même pris directement à des tiers, et les autorités américaines ont fort peu réagi. On peut citer par exemple un incident, rapporté par le Los Angeles Times le 28 février dernier, qui s'est produit en juin 1994, lorsqu'un de leurs avions, piloté par un certain Carlos Ernesto Gardner, a fauché le mât d'une embarcation civile dans le détroit de Floride. Selon les informations qui ont filtré, les autorités américaines se sont contentées de suspendre la licence dudit Gardner pour 90 jours.

Les États-Unis présentent l'incident du 24 février 1996 comme si c'était un fait isolé, complètement détaché des circonstances qui l'entourent et des faits qui l'ont précédé, alors qu'on ne peut absolument pas le dissocier de ces éléments.

Les provocateurs qui ont attenté à la souveraineté cubaine étaient-ils inconnus des États-Unis? Les autorités américaines les avaient-elles oui ou non déjà accusés de violations? Les avaient-elles oui ou non déjà avertis?

Et où donc s'est produit l'incident, est-ce à la frontière américaine, ou est-ce près de la capitale cubaine?

Voilà plus de 30 ans que Cuba voit pénétrer dans son espace des avions venus des États-Unis, utilisant des terrains d'aviation américains, pilotés par des équipages auxquels les autorités américaines ont délivré des licences qui leur permettent de sortir de ce pays pour commettre leurs méfaits et d'y revenir ensuite. Jamais il n'y a eu de violations dans l'autre sens, jamais Cuba n'a servi de base pour des opérations illégales contre l'espace aérien de son voisin.

Que se serait-il passé si cela avait été l'inverse? Combien de temps les États-Unis auraient-ils accepté qu'une bande de malfaiteurs porte effrontément atteinte à son intégrité territoriale? Combien de fois auraient-ils toléré des provocations au-dessus de leur capitale?

Les États-Unis essaient d'occulter la nature véritable des faits en qualifiant de "civils" ceux qui ont provoqué l'incident. C'est là une manoeuvre spé cieuse et dangereuse que l'OACI ne doit pas admettre. L'essentiel en l'occurrence, ce qu'il faut tirer au clair, c'est la nature des activités de ces "Hermanos al Rescate", en prenant immédiatement des mesures rigoureuses pour

mettre fin à ces menées qui constituent, entre autres caractéristiques, un "abus" de l'aviation civile internationale et par conséquent une "menace à la sécurité" de ce service d'une utilité capitale.

Ni la Convention de Chicago, ni la doctrine juridique internationale, ni celle des États-Unis, ni la pratique, ne considèrent que des activités comme celles du groupement précité cadrent avec la définition de l'aviation civile. Le fait qu'un appareil ne soit pas identifié comme appartenant à l'État ne suffit pas pour en faire un avion civil si la fonction qu'il remplit n'est pas clairement délimitée par la Convention de Chicago et ne correspond pas aux buts clairement établis par cet instrument.

Oliver J. Lissitzyn, le professeur américain de droit international, dans un article souvent cité sur le traitement dans la pratique récente et le droit international des aéronefs intrus, affirme que lorsqu'il existe des raisons de penser que l'aéronef intrus peut avoir des intentions hostiles ou illicites, on doit normalement lui donner un ordre ou un avertissement et s'il n'obéit pas, on peut l'attaquer, les intentions illicites pouvant être le soutien aux activités subversives, la contrebande et l'atteinte délibérée à la souveraineté territoriale.

Le professeur Michael Nilde, spécialiste canadien de renom et ancien directeur du Bureau juridique de l'OACI, a dissipé toute confusion en précisant que ce n'est pas la conception technique de l'appareil, son immatriculation, à qui il appartient ou son équipage qui déterminent sa nature, mais bien l'usage qui en est fait.

Je ne veux pas, Monsieur le Président, abuser de la patience de cette auditoire, en invoquant d'autres auteurs. Je dirai simplement que l'on peut trouver des citations analogues en abondance et même quelques décisions des tribunaux fédéraux américains. Mais je voudrais tout de même appeler l'attention sur certains faits concrets.

Je tiens à la disposition des membres du Conseil ce document où sont intégralement transcrites les informations diffusées le 5 janvier dernier par la chaîne de télévision américaine NBC. Ces informations concernent une centaine de petits avions assurément considérés comme "civils" et dont on soupçonnait qu'ils servaient au trafic des drogues. Une bonne vingtaine de ces appareils ont été abattus en vol et beaucoup d'autres détruits au sol. Vous constaterez d'après la transcription que certaines personnes estiment que les États-Unis ne devraient pas attaquer des avions ne portant pas d'armes et que d'autres craignent que des innocents n'aient été tués dans ces opérations brutales. Ce document indique aussi que les États-Unis consacrent cette année quelque 120 millions de dollars à ce programme conçu pour abattre et détruire ces petits appareils, soit plus du double du budget de l'OACI.

Je m'abstiendrai de porter un jugement sur le sens que peut avoir ce programme draconien par lequel le gouvernement du pays qui est le plus gros consommateur de drogues du monde combat le trafic des stupéfiants au-delà de ses frontières. Je me contenterai d'appeler l'attention sur l'illogisme de ce gouvernement qui d'une part organise et met en oeuvre les mesures les plus radicales contre de petits avions privés, qu'il attaque sans préavis ni

avertissement, mais qui d'un autre côté cherche à protéger en arguant d'une prétendue "appartenance civile" d'autres appareils dont il sait qu'ils se livrent à des menées non moins illicites. N'est-il pas venu à l'esprit des États-Unis qu'ils devraient de temps en temps essayer de pratiquer la cohérence en politique internationale? N'ont-ils jamais songé qu'en tolérant l'illégalité sur leur territoire national, ils risquent de nuire à leurs propres intérêts?

Curieusement, on invoque l'article 3 bis qu'il a été proposé d'ajouter à la Convention de Chicago. Je laisserai de côté la question de la validité juridique d'une proposition qui n'a pas encore recueilli suffisamment l'approbation pour pouvoir entrer en vigueur. Mais je voudrais faire quelques observations sur la teneur même de ce texte. D'abord, il vise exclusivement les "aéronefs civils", dont la définition est clairement donnée dans la Convention elle-même. Ensuite, cet article 3 bis ne change rien aux droits et obligations des États tels que les définit la Charte des Nations Unies. Mais d'autre part, il établit clairement que tout aéronef civil est tenu d'obéir aux ordres que lui donne l'État dans l'espace aérien duquel il se trouve et que l'État d'où vient cet aéronef doit faire en sorte que les ordres donnés par l'autre État soient respectés, en réprimant sévèrement les manquements à cet égard. L'alinéa d) de ce projet d'article 3 bis ne saurait être plus précis : chaque État contractant doit prendre les mesures appropriées pour interdire que les aéronefs civils immatriculés sur son territoire ou exploités par un opérateur dont le siège ou la résidence permanente se trouve sur son territoire ne soient affectés délibérément à un usage incompatible avec les fins de la présente convention.

Monsieur le Président,

Le Gouvernement américain a donné le 1er mars dernier des instructions précises pour mettre immédiatement un terme, a-t-il dit, aux tentatives de pénétration dans l'espace territorial cubain et il a déployé un dispositif, notamment des unités de gardes-côtes, dans un secteur du détroit de Floride où la bande des "Hermanos al Rescate" avait annoncé qu'elle se réunirait le lendemain. Il n'y a eu cette fois aucune tentative de violation de notre espace et on peut penser que les autorités américaines ont fait le nécessaire pour l'empêcher.

La déclaration du chef de l'État américain et les dispositions dont elle a été suivie prouvent implicitement que le Gouvernement américain reconnaît qu'il y avait eu des violations jusque-là. En réalité, s'il a fallu brandir les pouvoirs d'urgence du Président et faire un grand étalage de moyens dans le détroit, c'est simplement parce que depuis trop longtemps, les États-Unis ne remplissaient pas leurs obligations internationales et n'ont même pas été capables de faire respecter leur propre réglementation.

On a même vu encore une fois les provocateurs traiter par le mépris, sous les yeux des autorités américaines, les règlements internationaux en retransmettant une cérémonie religieuse sur des fréquences radio qui sont normalement réservées à l'aviation civile internationale, faisant courir aux appareils des risques injustifiés avec ces pratiques illégales.

Monsieur le Président,

Cuba a demandé au Conseil d'ouvrir une enquête sur les graves infractions aux principes et règles de l'OACI qui ont été commises aux dépens de notre pays et qui ont conduit à l'incident du 24 février dernier. Nous ne doutons pas que le Conseil fera le nécessaire pour qu'il y ait des investigations poussées et rigoureuses sur ces violations, les faits qui ont précédé et les circonstances dans lesquelles ils se sont produits. Nous offrons formellement notre entière coopération à cet effet et nous invitons le Conseil à envoyer dès que possible une délégation à Cuba. Nous attendons des autorités américaines qu'elles manifestent les mêmes dispositions et qu'il soit permis à l'OACI de faire une enquête approfondie pour déterminer où aux États-Unis se trouve la source du problème, d'où viennent les agresseurs, où sont planifiés et organisés les méfaits et où sont les contempteurs des règles internationales.

Monsieur le Président,

La République de Cuba est depuis 1959 la cible d'agressions et de provocations constantes, dont l'un des moyens a été les petits avions. Avec ce type d'appareil, on a assassiné ou grièvement blessé des Cubains, on a détruit des maisons et des équipements collectifs, on a incendié des plantations de canne à sucre; avec ces petits avions, on a introduit à Cuba des armes et des explosifs, et aussi des agents biologiques qui ont fait beaucoup de mal aux êtres humains et aux cultures; notre population connaît bien ces petits avions, elle les reconnaît pour ce qu'ils sont, des porteurs de mort dans une guerre cruelle, prolongée, livrée avec des moyens malpropres. Le responsable de cette guerre a été et est toujours le Gouvernement qui voudrait cyniquement faire croire que ces petits avions sont de pacifiques colombes.

C'est de cet aéroport d'Opalocka, celui-là même d'où partent et reviennent librement les terroristes d'aujourd'hui, qu'ont décollé il y a 35 ans les avions qui allaient bombarder Cuba lors de l'invasion de la baie des Cochons. Cette fois-là, le Gouvernement américain a placé un homme intelligent et modéré dans une situation fort délicate : Adlai Stevenson, alors Ambassadeur à l'ONU, a eu la difficile tâche de persuader le Conseil de sécurité que les avions de l'agresseur américain, dont toutes les marques avaient été grossièrement masquées, étaient des appareils cubains. Comme chacun sait, il n'a fallu que quelques jours pour percer le mensonge.

Les États-Unis essaient aujourd'hui de leurrer encore une fois le reste du monde et de présenter comme de paisibles voyageurs des gens qui ne sont rien d'autre que des terroristes invétérés. L'appareil que pilote aujourd'hui le chef de la bande porte encore le numéro d'identification de la brigade mercenaire qui a été dispersée et repoussée à Playa Girón.

Que les terroristes, ceux qui les commanditent et ceux qui sont leurs complices le sachent bien : l'agression trouvera toujours devant elle un peuple uni et résolu, qui saura résister et vaincre. Aujourd'hui comme hier, les mercenaires ne peuvent espérer que la défaite.
