

Kuba ist in der Lage zu beweisen, daß die USA vorsätzlich lügen

PRESSEKONFERENZ VON RICARDO ALARCÓN, PRÄSIDENT DES KUBANISCHEN PARLAMENTS, VOM 24. 6. 1996 ZUM BERICHT DER UNTERSUCHUNGSKOMMISSION DER ICAO ÜBER DIE FLUGZEUGABSCHÜSSE VOM 24. FEBRUAR 1996

Normalerweise versuche ich, kurze Einführungen zu machen, um mehr Raum für die Fragen zu lassen, die Sie zu stellen wünschen. Dieses Mal bitte ich Sie, mir zu verzeihen, wenn die einführenden Worte um einiges ausführlicher sind, dies scheint mir jedoch unerlässlich, um einige Dinge erklären zu können, die, wie ich denke, einer angemessenen Darlegung bedürfen.

Beginnen wir zuerst mit der Vorgeschichte.

Am 6. März 1996 entschied der ICAO-Rat, sein Sekretariat damit zu beauftragen, eine Untersuchung des Vorfalls vom 24. Februar mit allen Aspekten vorzunehmen und dabei alle Faktoren zu berücksichtigen, die diesen Vorfall bedingten und zu ihm führten, und daß 60 Tage später, d. h. am 6. Mai 1996, ein entsprechender Bericht zur Begutachtung beim ICAO-Rat eingehen müsse.

Am 6. Mai 1996 trat der ICAO-Rat in Montreal zusammen und nahm diesen kurzen Bericht entgegen, der darüber hinaus, wie hier angemerkt wird, nur begrenzt verteilt wurde. Man befaßte sich in einer Sitzung hinter geschlossenen Türen damit. Er enthielt ausschließlich eine Beschreibung dessen, was der Untersuchungsausschuß in diesen zwei Monaten getan hatte. Das heißt, das war noch kein Bericht, der die Ergebnisse der Untersuchungen darlegte, sondern es war einfach eine Information, die beschrieb, was die Untersuchungskommission im Auftragszeitraum, der ihr vorgegeben worden war, getan hatte oder zu tun versucht hatte.

Im wesentlichen beschreibt er, was sie in Kuba und in den Vereinigten Staaten von Amerika getan hat.

Im Absatz 3.1.1. beschreibt er die von der Untersuchungskommission in Kuba durchgeführten Aktivitäten. Und da heißt es wie folgt (sie hielt sich vom 24. bis zum 31. März 1996 in Kuba auf): Am 30. März hatten die kubanischen Behörden alle von dieser Gruppe formulierten Gesuche im Hinblick auf Interviews, Erklärungen, Daten zivilen und militärischen Charakters, Dokumente und Briefe sowie Protokolle und Gesprächsaufzeichnungen vollständig erfüllt, und dann führen sie eine Liste der Dinge auf, die sie in der Republik Kuba erhielten. Ich werde einiges vorlesen: Interviews und Erklärungen des in den Vorfall verwickelten Zivil- und Militärpersonals, Interviews und Erklärungen von Zeugen, Protokolle und Gesprächsaufzeichnungen.

Dann heißt es weiter: Einzelhei-

Die USA haben die Welt glauben gemacht, daß der Bericht Kuba verurteilt und daß die Internationale Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) sich dieser Haltung anschließt

ten über die Flugzeuge, die Register, Vorgehensweisen, Diagramme, Landkarten, usw.

Absatz 3.2. Vereinigte Staaten von Amerika. Es wird berichtet, daß die Kommission zweimal das US-amerikanische Territorium besuchte, vom 2. bis zum 4. April Washington und vom 14. bis zum 19. April Miami. Der Gruppe der ICAO wurde folgendes zur Verfügung gestellt: ein Interview - in der Einzahl - mit dem Piloten des dritten Flugzeugs, Einzelheiten über die Beobachtungen und Handlungen des Küstenschutzes und der Luftwaffe, spärliche Einzelheiten über Schiffe, die sich in der Zone befanden, Einzelheiten, usw., usw., bis man zum nächsten Absatz kommt, der nur für den Besuch in den Vereinigten Staaten existiert. Das ist der Absatz, der beschreibt, was die Kommission nicht erhalten hat, was die Kommission noch zu erhalten hofft, um ihren Bericht vervollständigen zu können.

Unter anderem die Radarangaben des vom Regionalen Operationszentrum der Karibik in Süd-Florida registrierten Vorfalls; die Einsicht in die Radarangaben, die über den Vorfall im ARTCC von Miami und in den Einrichtungen der Luftwaffe von Florida registriert wurden; die Radarangaben hinsichtlich des Vorfalls im Internationalen Kontrollzentrum des Luftverkehrs der Marinestation auf Key West; die Radarangaben eines Flugzeugs des Typs Orion P3; die Radarangaben hinsichtlich des Vorfalls, die in einer anderen US-amerikanischen Einrichtung registriert wurden, usw.

Wie Sie sehen, hat man in den USA eine Person interviewt, einen Zeugen, den Piloten des Flugzeuges, das nach Opalocka zurückkehrte, das heißt, den Piloten, der das Flugzeug 2506 steuerte, Herrn José Basulto. Im Zusammenhang mit den anderen Elementen wenden sie niemals das Verb "interviewen" an, nicht in diesem Bericht und auch nicht in dem ausführlicheren Bericht, den wir später noch kommentieren. Dieser Ausdruck erscheint nur im Zusammenhang mit der Republik Kuba, nur in Kuba interviewten sie Personen, in den USA erhielten sie Informationen, die ihnen die Funktionäre zur Verfügung stellten, die sie in diesem Bericht nennen.



Beachten Sie bitte auch, daß sie in der Republik Kuba - und ich lese das entsprechende Stück noch einmal vor - die Protokolle und Gesprächsaufzeichnungen erhielten. Nichts davon wird in dem Teil erwähnt, der die USA angeht, denn sie haben keine Gesprächs- und keine Funkaufzeichnungen erhalten. In Anbetracht dieser Situation beschloß der ICAO-Rat, den Vorschlag anzunehmen, der in diesem Bericht enthalten war und der darin bestand, einen weiteren Monat für die Vervollständigung der Information zur Verfügung zu stellen. Und er entschied, daß man sich in der ersten Juniwoche erneut zusammensetzen müsse, diesmal bereits mit einem vollständigen Bericht. Die erste Juniwoche verstrich, und es gab keinen Bericht, wie wir alle wissen. Der erscheint zu seiner Begutachtung am darauffolgenden Mittwoch, genau am letzten Arbeitstag des ICAO-Rates in der gegenwärtigen Sitzungsperiode.

Zwischen dem Datum im April, an dem sie ihre Mission in Miami beendeten, also dem 19. April, und dem Datum, an dem schließlich der Bericht erscheint, geschahen andere Dinge, und meine Informationsquelle ist dieses Dokument, der berühmte Abschlußbericht, von dem ich nicht weiß, ob zum Scherz oder zu welchem Zweck jedes einzelne Exemplar von einem Zettelchen begleitet wird, daß erklärt, daß seine Verteilung ausschließlich auf die Vertreter des ICAO-Rates beschränkt ist. Jeder von Ihnen konnte vielfältige Bezugnahmen auf diesen Bericht lesen, die nicht eben vom ICAO-Rat stammen, sondern von anderen Medien, die alle in Verbindung zu den Vereinigten Staaten von Amerika stehen.

Doch in diesem Bericht beginnen sie in der Einleitung, alles zu erläutern, was mit der Ausarbeitung des Berichts, mit der Arbeit, die von der Kommission geleistet wurde, zusammenhängt. Der Bericht erinnert

daran, daß die Kommission Kuba vom 24. bis zum 31. März besuchte, daß sie die USA zu den Gelegenheiten besuchte, die ich bereits nannte, er verweist darauf, daß am 19. März beiden Ländern ein amtliches Schreiben übersandt wurde, in dem ihnen die benötigten Daten mitgeteilt wurden, damit sie deren Übergabe vorbereiten können, außerdem erkundigten sie sich nach der Bereitschaft, die Untersuchungskommission zu empfangen. Die Republik Kuba antwortete, sie sei bereit, diese sofort zu empfangen, deshalb kam sie nach Kuba, bevor sie die USA besuchte. Und in der Republik Kuba wurde ihr Informationsinteresse, wie sie anerkennen, voll befriedigt. In den USA - obwohl diese mehr Zeit hatten, sich "vorbereiten" (sie erhielten das Schreiben zum gleichen Datum wie wir, doch sie empfangen die Kommission erst zu einem späteren Zeitpunkt) - kamen sie am 6. Mai jedoch zu dem Schluß, daß ihnen bedeutende Informationen fehlten. Und ich unterstreiche die Tatsache, daß die US-amerikanische Seite zwei Monate nach den Geschehnissen eine so konkrete Sache, wie es die Radardaten der US-Einrichtungen sind, noch immer nicht übergeben hat.

Von diesem Moment an setzt die Kommission ihre Arbeit fort, wie es in ihrem Bericht heißt. Am 2. und am 3., am 6. und am 7. sowie am 9. Mai fanden, laut Bericht, Versammlungen im Sitz der ICAO, in Montreal, Kanada, zwischen offiziellen Vertretern der USA und den Mitgliedern der Untersuchungskommission der ICAO statt. Am 2., 3., 6., 7. und 9. Mai. Das ist eine ganze Arbeitswoche.

Sie sehen, in dem Moment, in dem eigentlich der ICAO-Rat zusammentreten sollte, um den Bericht zu begutachten, trafen die Untersuchungsbeamten mit einer US-amerikanischen Delegation zusammen (sie taten dies bereits seit mehreren Tagen und setzten dies noch weitere Tage fort) und taten Dinge, die zu erfahren für die Öffentliche Meinung und für den ICAO-Rat sehr interessant wäre.

Nach dem 3. und 4. Juni fand eine weitere Arbeitstagung zwischen den Mitgliedern der Untersuchungskommission und Vertretern der US-Regierung in Montreal statt.

Mit anderen Worten, es ist deutlich auszumachen, daß ein Großteil der Zeit von den Untersuchungsbeamten in Versammlungen zugebracht wurde, die offensichtlich hinter verschlossenen Türen mit bestimmten zivilen und militärischen US-Stellen stattfanden, was in bezug auf Kontakte, Überprüfungen und Kontrollen der genannten Zeugen weder im Bericht vom Mai noch im äußerst umfangreichen Bericht, der schließlich vorgelegt wurde, auftaucht. Dort steht, daß

die Kommission in den USA niemand anderen interviewt hat, als die Personen, die sich im Flugzeug 2506 befanden, während sie im Fall der Republik Kuba zugeben müssen, daß sie alle Personen interviewt haben, die sie interviewen wollten.

Ein Beispiel: Hier wurden ihnen die Angaben unserer Radare übergeben, und außerdem sahen sie die Personen, die diese bedienen; dort hat man ihnen keine Radardaten ausgehändigt, sondern sie erhielten diese zwei Monate später auf sehr privaten Privatversammlungen, die sie mit einigen Funktionären einer gewissen Ebene der Vereinigten Staaten von Amerika unterhielten.

Wenn man diese Chronologie noch etwas weiterverfolgt, gelangt man zu einem Punkt, der Ihnen ziemlich bekannt sein dürfte. Es verging die erste Juniwoche, und es gab keinerlei Bericht. Wir näherten uns dem Ende der Sitzungsperiode, und da beruft plötzlich ein Unterstaatssekretär der Vereinigten Staaten aus dem Weißen Haus eine Pressekonferenz ein. Dabei beruft er sich auf einen Bericht, zitiert ihn und nimmt sogar vorweg, welche Haltung die ICAO vertritt. In den Mitschnitten der Pressekonferenz des Herrn Tarnoff in Washington ist deutlich auszumachen, wie er von einem Journalisten unterbrochen wird - dies geschieht, als er seine einleitenden Worte spricht -, der ihn fragt, ob er das endgültige Urteil der ICAO bekannt gäbe, oder das, was er als endgültiges Urteil der ICAO hören wolle. Denn wie Sie alle wissen, wird schon eine ganze Weile von den großen Medien, die von den USA kontrolliert werden, behauptet, die ICAO habe dies und jenes beschlossen, sie habe Kuba verurteilt, usw., usf.

Als Herr Tarnoff im Weißen Haus mit den Journalisten um 15.02 Uhr zusammensaß, fragten sich die Vertreter souveräner Staaten im ICAO-Rat in Montreal, was der *Miami Herald* an diesem Morgen veröffentlicht habe und was von anderen Presseorganen, die die Pressekonferenz von Tarnoff ankündigten und außerdem den Bericht erwähnten, nachgedruckt wurde. Ich weiß von Mitgliedern des ICAO-Rates, die von ihren Außenministerien zu rechtgewiesen wurden. Diese wollten von ihnen wissen, warum man ihnen keine Kopie des Berichts, der in den US-amerikanischen Zeitungen stand, zugesandt habe. Und die Antwort einiger Botschafter mußte lauten: Weil ich ihn nicht habe, weil man ihn mir hier nicht ausgehändigt hat, weil er noch nicht verteilt wurde.

Später, an diesem Wochenende, begann die Verteilung eines Dokumentes, dessen erster Teil 95 Seiten umfaßt und einen Anhang mit weiteren 143 Seiten hat. Außerdem wurde vorausgesetzt, daß er bis zum nächsten Mittwoch geprüft sein sollte. Er wurde an einem Wochenende, einem langen, arbeitsfreien Wochenende in Kanada verteilt. Heute ist Feiertag (in Kanada), genau wie gestern und vorgestern; morgen wird der Rat seine Arbeit wiederaufnehmen. Er muß sich mit mehr als einem Dutzend von Punkten befassen, die noch of-

fen stehen, und am letzten Tag, am Mittwoch, so meint man, könnten die Ratsmitglieder endlich das Dokument prüfen.

Ich würde der Untersuchungskommission gern zehn Fragen der vielen anderen stellen, die man noch an sie richten wird.

- Warum haben die US-Amerikaner die Radardaten, die sie, wie sie behaupten, besitzen, oder die Funkgespräche nicht rechtzeitig für den Bericht vom 6. Mai ausgehändigt? Warum verzögerten sie die Übergabe der Information und zwangen so die ICAO, das Datum für die Begutachtung des Berichts aufzuschieben?

- Warum händigten sie niemals - sie haben es vorher nicht getan, und sie haben es immer noch nicht getan - das Originalband der Funkgespräche aus, das sie angeblich besitzen, den Mitschnitt der Gespräche zwischen den kubanischen Abfangjägern und dem Kontrollturm von San Antonio?

- Warum haben sie die US-amerikanische Fassung der Funkgespräche nicht mit den Personen konfrontiert, die in diesen Gesprächen erscheinen und auf die man sich beruft, wie sie es im vergangenen März in Kuba taten? Denn, wie sie im Bericht vom Mai zugeben müssen, haben sie in Kuba nicht nur die Abschriften dieser Gespräche erhalten, sondern sie erhielten ebenfalls das Originalband dieser Funkgespräche, und sie erhielten das Aufnahmegerät, auf dem dieses Band mitgeschnitten wurde, so daß sie - wie sie es auch tatsächlich getan haben - überprüfen konnten, ob es irgendein Anzeichen für eine Fälschung auf dem erwähnten Band gab. Außerdem verwendeten sie lange Stunden darauf, die Personen zu interviewen, die im Kontrollturm die Funkverbindungen aufrechterhielten, und die Piloten selbst, die am anderen Ende der Leitung mit ersteren in Funkverbindung standen. Sie konnten die Stimmen überprüfen, sie konnten jeden Zweifel aufklären, usw., usf.

Nichts davon wurde mit dem getan, was man jetzt den Massenmedien als die angebliche Aufnahme präsentieren will, die in Händen der US-Amerikaner ist, die jedoch keiner je zu sehen bekommen hat. Den Mitgliedern der Kommission gestand man lediglich das Privileg zu, eine Kopie der Kassette anzuhören, die ihnen nicht ausgehändigt wurde. Sie erhielten nicht einmal eine Kopie der angeblichen Originalaufnahme, und natürlich hat niemand jene Personen interviewt, die diese Aufnahme auf US-amerikanischer Seite gemacht haben. Und sie kamen auch nicht nach Kuba, und haben Kuba auch nicht gebeten, die gleiche Überprüfung, die sie im März durchgeführt hatten, im Mai durchzuführen, als die US-amerikanische Seite anführte, daß sie andere Stimmen und andere Ausdrücke in den Funkgesprächen aufgenommen habe.

- Warum hat die Untersuchungskommission nicht die angeblichen Augenzeugen des Vorfalls vernommen? Warum wird im Bericht nur konstatiert, ich wiederhole, daß sie Herrn Basulto interviewt haben. In dem Bericht, der dermaßen unglaubwürdig abgefaßt ist, beziehen

sie sich jedoch zu zahlreichen Gelegenheiten auf, wie sie es nennen, die Passagiere des Schiffes (...), oder auf die Besatzungsmitglieder eines angeblichen Fangschiffes, von dem sie behaupten, es habe sich in der Zone befunden - ein US-amerikanisches Schiff. Sie behaupten, die Besatzungsmitglieder hätten gesehen, die Besatzungsmitglieder hätten gehört, das heißt, alle haben dasselbe gehört und gesehen, doch sie haben nicht einem eine Frage gestellt. Zumindest wird in diesen über 200 Seiten Informationsmaterial zu keiner einzigen Gelegenheit Bezug auf ein Zusammentreffen mit irgendeinem Zeugen genommen. Es wird wohl angeführt, sie hätten im Mai Einzelheiten über Schiffe erhalten. Im Falle Kubas müssen sie zugestehen, daß sie Einzelheiten erhielten und daß sie die Zeugen vernahmen.

Im Bericht werden drei Schiffe erwähnt, ein norwegischer Touristenkreuzer; ein angebliches Fangschiff, von dem sie behaupten, es habe behauptet vor dem Hafen von Havanna auf Thunfischfang gewesen zu sein (die der Fischerei Kundigen werden sich ihre Gedanken zu diesem merkwürdigen Fakt machen, den die Untersuchungskommission da einbringt), also gut, ein angeblicher Thunfischfänger, der hier, in den kubanischen Gewässern, auf Fischfang ging; und ein Segelschiff, dessen Kapitän sich in Gewässern der Republik Kuba befand und der kein Kubaner ist. Von diesem Schiff erhielten sie Information, und außerdem unterhielten sie sich ausführlich mit dieser Person, wie sie in dem Bericht erwähnen. Aber der Bericht, ich wiederhole, erwähnt nicht an einer einzigen Stelle, daß man in irgendeinem Fall ein Besatzungsmitglied oder einen Passagier dieser Schiffe gesehen habe. Trotzdem wiederholen sie die Argumente, die sich aus den angeblichen Angaben der nicht weniger angeblichen Zeugen ergeben, die ihnen offensichtlich von den US-amerikanischen Behörden übergeben worden waren.

- Warum wurde die Übergabe des Berichts zweimal vertagt? Warum befand sich die Untersuchungskommission - statt den Auftrag für den 6. Mai oder den Auftrag für den 6. Juni zu erfüllen - am 6. Mai und am 6. Juni eingeschlossen in einem Raum der ICAO, aber nicht mit dem ICAO-Rat, sondern in Sitzungen mit einigen nicht identifizierten US-Beamten? Für mich heißt das nichts anderes, als daß dort der eigentliche Bericht zusammengestellt wurde.

- Warum wurden in dem vorgelegten Bericht drei konkrete Punkte übergangen, auf die sie einzugehen hätten?

Lassen Sie mich dies ein kleinwenig erläutern. Das Abkommen von Chicago enthält eine Reihe von Anhängen, und einer davon, der Anhang 13, bezieht sich auf die Untersuchungen. In diesem Anhang wird sehr genau erklärt, worin ein Untersuchungsprozeß der ICAO besteht, und da ist sogar noch ein Zusatz zum Anhang, in dem festgelegt wird, wie die Berichte über die Untersuchungen anzufertigen sind, die die ICAO

vornimmt. Dieses Schema für die Anfertigung der Berichte ist von der ICAO bei allen Untersuchungen, die diese Organisation vorgenommen hat, eingehalten worden. So geschah es, als man den Fall eines südkoreanischen Flugzeugs in den 80er Jahren untersuchte, so geschah es, als man den Abschub eines iranischen Zivilflugzeuges durch US-amerikanische Militäreinheiten untersuchte, und so geschieht es auch bei diesem Bericht hier. Punkt für Punkt wird die Struktur dieses Zusatzes eingehalten, der für alle Fälle gleich ist und dessen erstes Kapitel sich "Information zu den Tatsachen" nennt, danach folgt eine Aufzählung von Dingen wie Flugbeschreibungen, Personenverletzungen, Flugzeugschäden, andere Schäden, Information zu den Flugzeugen usw.

Das zweite Kapitel ist die sogenannte Analyse, das dritte sind die Schlußfolgerungen und das vierte die Empfehlungen.

In der Information zu den Tatsachen, im ersten Kapitel, wird Schritt für Schritt der Gliederung des Zusatzes zum Anhang 13 des Chicagoer Abkommens gefolgt, bis dann einige Punkte kommen, deren Aufnahme in den Bericht gewissen Personen sichtlich unangenehm war. Bis zum Punkt 14 ist alles in Ordnung, aber dann kommt der Punkt 15, der sich auf die vorgenommenen Untersuchungen bezieht. Er wird nicht erwähnt, man übergeht ihn einfach, es gibt keine Untersuchung, weil die US-amerikanische Seite keiner Untersuchung unterzogen wurde, und in dieser Form werden auch - ich möchte sagen, auf respektlose und grobe Art und Weise - die Untersuchungen, die auf der kubanischen Seite vorgenommen wurden und die den Herren der ICAO übergeben worden waren, völlig übergangen. Beispielsweise die Untersuchungen des Instituts für Ozeanologie der Akademie der Wissenschaften Kubas, das in jenen Februartagen zufällig ein Schiff in den Gewässern nördlich von Havanna hatte, das mit Untersuchungen der Strömungen und anderer Informationen für die Seefahrt beschäftigt war, also Angaben, die für die Präzisierung einiger Daten, die mit der Untersuchung der Bewegung der Wassermassen zu diesem Zeitpunkt in dem Gebiet im Zusammenhang stehen könnten, sehr nützlich waren.

Oder die Untersuchungen, die in Havanna hinsichtlich der in kubanischen Gewässern aufgefundenen Reste der Kleinflugzeuge vorgenommen wurden.

Da die US-amerikanische Seite keine Untersuchungsergebnisse vorlegte, beschloß man mit göttlicher Weisheit, diesen Punkt im Anhang des Chicagoer Abkommens nicht zu beachten.

Ein weiterer Punkt, der ebenfalls übergangen wurde, ist einer, dem das Chicagoer Abkommen eine große Bedeutung beimißt und der sich "Grundlegende und verwaltungstechnische Informationen" nennt. Das heißt, gemäß des von der ICAO festgelegten Verfahrens sind in diesem Absatz Daten und Informationen über die für den Flug verantwortliche Organisation anzu-

geben: Im Bericht über den Fall des südkoreanischen Flugzeuges wird uns die Fluggesellschaft KAL vorgestellt, ihre Routen, die Flüge, die vorher in dieser Zone zwischen New York ... und Seoul durchgeführt wurden, die Route, auf der sich der Zwischenfall ereignete, über dem ehemaligen sowjetischen Territorium; genauso geschieht es im Fall des Flugzeuges der Iran Air. In diesem Fall hier wird kein Wort der Tatsachensituation über die Organisation *Hermanos al Rescate Incorporated* verloren, die für den Flug verantwortlich zeichnet, es werden weder die vorherigen Flüge beschrieben, noch werden Angaben über Struktur, Finanzierung usw. gemacht, was diese Herren der ICAO jedoch nicht davon abhält, sich im Jargon von Miami auf diese Personen zu beziehen. Sie reden von einer freiwilligen Organisation, die sich Rettungsmanövern, humanitären Operationen usw., usf. widmet.

Der dritte Punkt, der übergangen wird, heißt im Anhang 13 "Andere zusätzliche Informationen". Das heißt, jede andere wichtige, sachgemäße Information im Zusammenhang mit dem Vorfall, und dies war die Stelle, an der man, unserer Meinung nach, die Entwicklungsgeschichte der vorherigen Flüge der Organisation *Hermanos al Rescate Incorporated* hätte darlegen müssen. Das sind die drei Punkte, die nicht eingehalten werden, indem man von der seit langem festgelegten Praxis der ICAO abweicht, ohne bis heute irgendjemandem dazu eine Erklärung abgegeben zu haben.

- Wenn man die Übergabe des Berichtes zweimal vertagt hat, wenn man sich derartig viel Zeit gelassen hat, um ihr vorzubereiten, warum hat man diesen dann dem Rat an seinem letzten Arbeitstag der laufenden Sitzungsperiode so eilig vorgelegt? Warum wartete man bis zum letzten Augenblick, um den Ratsmitgliedern ein Dokument zu übergeben, das bereits in Miami die Runde macht, das bereits in Washington zirkuliert, das bereits um die ganze Welt geht, das einige der Unternehmen, die Sie hier vertreten, in ihren Zentralen bereits in ihrem Besitz haben. Warum wartet man trotzdem bis zum letzten Augenblick, um ihn den Ratsmitgliedern zu übergeben, von denen man annimmt, daß sie die Empfänger sind, und von denen man annimmt, daß sie sich über ihn äußern müssen? Und warum hat Prof. Tarnoff außerdem noch den Einfall, die Presse ins Weiße Haus zu beordern, um der Beleidigung noch weitere Beschimpfungen hinzuzufügen und um den Mitgliedern des ICAO-Rates unter die Nase zu reiben, daß der Text, den sie noch nicht haben, daß der Text, der den Mitgliedsstaaten des ICAO-Rates noch verwehrt ist, bereits in ihrem Besitz ist, und daß sie außerdem bereits die Schlußfolgerungen haben und das Endergebnis der Untersuchungen.

Das heißt, sie nehmen das endgültige Urteil über einen Bericht vorweg, den die anderen noch gar nicht kennen, noch bevor der Bericht seinen Empfängern offiziell vorgelegt wird, und verdeutlichen zudem den augenscheinlichen

Wunsch, rund dreißig souveräne Staaten grundlos zu beleidigen, den Wunsch, international den Eindruck zu erwecken, die Mittwochssitzung sei offenkundig überflüssig. Warum sollte man einen Bericht diskutieren, der einem verheimlicht wurde; wozu sollte man ihn debattieren, analysieren, wenn man die Welt bereits glauben gemacht hat, daß der Bericht nicht nur dies und jenes aussagt, sondern daß sich außerdem die ICAO dieser Haltung anschließt.

Eine weitere mögliche Auslegung könnte sein, daß man damit die Ratsmitglieder darauf hinweist, daß sie wie Grundschüler behandelt werden, und daß sie am Mittwoch das zu tun haben, was Tarnoff am Donnerstag zuvor angekündigt hat. Sie haben sich so und so dazu zu äußern und einen Beschluß zu fassen, der dies, das und jenes besagt.

- Warum verwendete man einen Großteil der Zeit dieser Kommission darauf, geheime Sitzungen mit US-Beamten durchzuführen? Denn wenn man vom ICAO-Rat verlangt, daß er an einem Tag - an einem Tag! - alle Fragen hinsichtlich eines über 200 Seiten langen Dokuments löst, dann hätte einem das elementarste Gebot der Höflichkeit eingeben müssen, daß den Mitgliedern des ICAO-Rates zumindest ähnliche Möglichkeiten gewährt werden müßten, wie dem für den Vorfall verantwortlichen Staat, d. h., den USA. Denn wenn diese Herren nach dem 6. Mai, wie sie öffentlich angeben, sieben lange Arbeitstage mit hohen US-amerikanischen Beamten in Montreal zubrachten, und ganz zufällig darunter sogar die beiden Gelegenheiten fielen, zu denen sie eigentlich mit dem ICAO-Rat zusammentreffen sollten, so wäre es doch das mindeste, was ein Staat verlangen kann, der etwas auf sich hält und der dem ICAO-Rat angehört, daß ihm wenigstens die Hälfte dieser Zeitspanne gewährt wird und daß ihm jemand erklärt, was zum Teufel man in so vielen Sitzungsstunden mit der US-amerikanischen Seite gemacht hat. Dazu kommen noch die acht Tage in den USA, die sie, ich wiederhole, nach ihren eigenen Angaben, ebenfalls in Sitzungen mit Beamten verbracht haben, mit Ausnahme eines einzigen Interviews mit der einzigen Privatperson, die als Zeuge vorgestellt wurde, und das war der Herr José Basulto.

Abgesehen von diesem Interview bestand der Rest in Arbeitssitzungen, und meine Rechnung ergibt 15 Tage, die der US-amerikanischen Seite gewidmet wurden.

- Und schließlich meine letzte Frage: Warum werden in dem Bericht, bei so vielen Auslassungen, die dieses Dokument aufweist, nicht die Beweise erwähnt, die die Untersuchungskommission über die Beziehungen zwischen der Organisation, die unter dem Namen *Hermanos al Rescate Incorporated* bekannt ist, und den US-Streitkräften sowie den Zivilbehörden der USA besitzt?

Dieser Bericht weist neben all den Betrachtungen, die ich angestellt habe, noch eine weitere Besonderheit auf. Das ist die Art und Weise, in der er abgefaßt wurde, und zwar mit der offensichtlich vorsätzlichen Absicht,

die Meinung des Lesers zugunsten der zwischen den Kommissionsmitgliedern und den US-amerikanischen Beamten ausgehandelten und vereinbarten Version zu beeinflussen.

Jedesmal, wenn eine Angabe gemacht wird, die die kubanische Position bestätigen oder mit ihr übereinstimmen würde, macht man sich die Mühe, zur Klärung den Satz hinzuzufügen: "den kubanischen Behörden zufolge".

Manchmal bezieht man sich sogar auf Tatsachen, auf Informationen, zu denen die US-amerikanischen Behörden ebenfalls das gleiche wie wir gesagt haben, das heißt, man könnte als Quelle ebenfalls die US-amerikanische Seite angeben, doch das erwähnt man in diesem Fall nicht, um die Dinge so darzustellen, als handele es sich stets um eine Konfrontierung zwischen den Behauptungen der kubanischen Behörden und dem, was die Kommission objektiv vorgefunden habe. So verfährt man in dem gesamten Bericht.

Nehmen wir die erste Seite, und man könnte dies mit allen Seiten des Dokuments tun. Die erste Seite ist so geschrieben, daß sie mich an einen debütierenden Schriftsteller erinnert, der den Ehrgeiz hat, eines Tages Romane zu schreiben oder sein Debüt als Journalist zu machen...

Der erste Absatz beginnt so:

"Die Piloten und Anhänger der Organisation *Hermanos al Rescate* fanden sich am Vormittag des 24. Februar im Hangar des Flugplatzes Oppaloka ein..." Er beschreibt, daß sie dort den Flugplan für jenen Vormittag verlangt haben. Diese Flugpläne betrafen die sechs Flugzeuge, die Rettungsflüge für *balseros* durchführen sollten. Es folgt die Beschreibung der Flugzeuge usw., usf.

Im nächsten Absatz: "Aufgrund anderer Verpflichtungen, die einige Piloten der Organisation *Hermanos al Rescate* eingegangen waren, fand der für 10.15 Uhr vorgesehene Flug nicht, wie vorgesehen, statt. Die Piloten kehrten nach 11 Uhr zum Hangar zurück und beschlossen, vor der Aufnahme der Flüge zu Mittag zu essen."

Beachten Sie bitte, daß es bis dahin wie eine Beschreibung bewiesener, bekannter Tatsachen klingt. Es heißt nicht, nach Aussage der *Hermanos al Rescate* kamen sie um die und die Uhrzeit dorthin, ihnen zufolge hatten sie andere Verpflichtungen, ihren zufolge beschlossen sie, zu Mittag zu essen. Alles wird als Tatsache hingestellt. Es ist nur bedauerlich, daß sie das Menü des Mittagessens nicht bekanntgeben oder daß sie uns nicht mitteilen, daß sie nicht zugeben, ob einer von ihnen mit den *Hermanos al Rescate* zu Mittag speiste; ob da jemand von der ICAO dabei war. Denn sie stellen es als Tatsache hin, daß sie andere Verpflichtungen hatten und daß sie zum Mittagessen gingen.

Beachten Sie, wie die nächste Zeile, unmittelbar danach, beginnt: "Nach Angaben der kubanischen Behörden entdeckte das Radar der kubanischen Luftverteidigung drei nicht identifizierte Flugzeuge südlich des Breitengrades 24N", und so weiter... Das heißt, wenn sie

sich auf die Optik der kubanischen Seite zu jenem Vormittag bezieht, dann wird natürlich präzisiert, daß dies die Version sei, die die Behörden angeben. Die anderen Angaben, angefangen bei der Ankunft im Hangar, der Beschreibung der Flüge, über die Angabe, daß einige von ihnen bereits andere Verpflichtungen hatten, bis hin zur Entscheidung, zu Mittag zu essen, all diese werden als bewiesene, überprüfte Tatsachen hingestellt, als ob Herr Froster an jenem Vormittag gemeinsam mit Herrn Basulto in Opa-locka gewesen sei, wovon wir bis zu diesem Augenblick noch nichts wußten.

Nun wird es noch interessanter, hier geht es um einen anderen Aspekt, am Schluß dieser Seite - im Zusammenhang mit den Flügen vom Vormittag -: "Um 10.40 Uhr fragte das ATC (*Air Traffic Center*) Havanna im ATC Miami nach der Präsenz von nicht identifizierten Flugzeugen" usw., usf. ... In weniger als 8 Minuten antwortete das ATC Miami Havanna mit folgendem Satz, der in beiden Bandaufnahmen registriert ist: "Wir haben dies mit dem Küstenschutz und mit allen uns bekannten Personen überprüft, und niemand weiß von einem Flugzeug, das ihm gehören und sich in besagter Zone befinden könnte."

Das sind sprachliche Feinheiten, das ist Manipulation durch Sprache, ich sagte dies bereits. Da ich nun einmal bei dieser Seite bin - ich werde diese Übung nicht bei allen Seiten vornehmen, ich habe nicht vor, Sie derartig zu strapazieren - werde ich mich auf die erste beschränken. Da es jedoch auf der ersten Seite steht, möchte ich noch auf dieses Detail hinweisen: In weniger als 8 Minuten behaupten die Behörden von Miami, habe sie dies "mit dem Küstenschutz und mit allen uns bekannten Personen" überprüfen können... Man muß zugeben, daß sie auch nicht sagen, es habe keine (Luftraum)Verletzung gegeben, sie sagen nicht, in diesem Augenblick befänden sich keine Flugzeuge über Havanna. Sie sagen nur, daß niemand etwas von einem Flugzeug wüßte, daß ihm gehören könnte. Und da wir nicht wissen, wer die Beamten sind, die die Beamtin von Miami interviewt hat, wissen wir auch nicht genau, wie viele oder welche Personen von dieser Charakterisierung ausgenommen sein könnten. Und von da ab ist das Thema der Flüge vom Vormittag für die Kommission erledigt, weil es sich nicht um Angaben handelt, die von Ihregleichen geliefert wurden, sondern die von Regierungsbehörden stammen und daher nicht weiter geprüft werden müssen.

Ich sagte Ihnen bereits, daß sich Dinge, wie diese, durch den gesamten Bericht ziehen. Dieser selektive Sprachgebrauch führt dazu, daß man beispielsweise an einer bestimmten Stelle die ozeanologischen Forschungen Kubas ignoriert, an einer anderen Stelle jedoch, in den Schlußfolgerungen, besitzt man die Unverfrorenheit, der Theorie des Herrn Basulto zu folgen, nach der er aus ein paar hundert Metern Höhe und in einer Entfernung von mehr als 12 Meilen eine Menge Flugblätter abwarf, und der Wind - als sei der Wind eben-

falls ein Anhänger der *Hermanos al Rescate* - es übernahm, diese über ganz Kuba zu verteilen.

Welche wissenschaftliche Überprüfung hat die Kommission dazu vorgenommen? Wie hat sie diesen Umstand, die Möglichkeit, daß der Wind aus dieser Entfernung ein paar Zettel durch die Luft beförderte, überprüft? Natürlich überhaupt nicht. Aber dennoch wird die Erklärung des Herrn Basulto in die Schlußfolgerungen aufgenommen, obwohl das die Erklärung ist, die Herr Basulto jetzt abgibt, doch das war nicht die Erklärung, die er damals abgab, als er sagte, er sei über Havanna geflogen. Und das haben nicht etwa die kubanischen Behörden gesagt, das haben die US-amerikanischen Behörden im vergangenen März in einem Dokument mit dem Titel "Befehl zur Einstellung und Abstandnahme (von illegalen Flügen)" gesagt, das im Zusammenhang mit früheren Luftraumverletzungen an Basulto gerichtet und ihm zugesandt worden war.

Das heißt, obwohl man offizielle Informationen besitzt, die darauf hinweisen, daß sie an diesem Tag ebenfalls kubanisches Territorium überflogen, obwohl man keinerlei Nachforschung angestellt hat, um zu überprüfen, ob es möglich ist, daß der Wind aus dieser Entfernung die Provinzen Havannas mit Flugblättern überschüttet hat, nimmt man die Theorie des Herrn Basulto auf, und man sagt nicht einmal, nach Aussage von diesem oder jenem. Man stellt sie in zustimmender Form dar, als zutreffend - das ist eines der vielen Beispiele für die Voreingenommenheit dieses Berichts.

In meiner letzten Frage sagte ich: Warum erwähnt man die Beweise nicht, die man über die Beziehungen zwischen den *Hermanos al Rescate* und den Streitkräften der USA sowie der US-Regierung hat?

Nur ein einziges Mal wird in diesem Dokument davon gesprochen, als man sich auf das Interview bezieht, daß in Havanna mit Herrn Juan Pablo Roque gemacht wurde. Pablo Roque erklärt etwas dazu, und sie zitieren es, sie beschränken sich auf Juan Pablo Roque.

Aber warum erwähnen sie nicht das fast einstündige Filmmaterial, das ich ihnen zwei Straßen von hier, im Sitz des Instituts für Zivilluftfahrt von Kuba, übergab? Ich selbst legte es Herrn Froster in die Hände, nachdem ich ihm in einem Fernsehgerät das fast eine Stunde lange Filmmaterial gezeigt hatte. Worüber? Über Aktivitäten, über die Ausbildung, die die Piloten der *Hermanos al Rescate* von Offizieren der US-Luftstreitkräfte erhalten, unter der Leitung eines Obersts der Luftwaffe dieses Landes.

Sie haben das Material, sie haben es vollständig. Es ist keine bearbeitete Kopie, es ist auch keine Version, wie sie die US-Amerikaner benutzen, es ist eine Liveaufnahme, direkt und real, nicht von Herrn Roque gemacht. Nebenbei gesagt, Herr Roque ist auf dem Film ein paarmal neben Herrn Basulto und den Yankee-Offizieren zu sehen.

Warum erwähnt man außerdem auch noch andere Angaben nicht, die ihnen ausgehändigt wurden und für die man irgendwo auf diesen

mehr als 240 Seiten hätte Platz finden müssen?

An erster Stelle haben wir es in diesem Fall nicht mit Zivillflugzeugen zu tun. Das ist der Ausgangspunkt, zu dem diese Kommission hätte Stellung nehmen müssen. Man hätte zuerst die Definition beachten müssen, die vom ICAO-Sekretariat selbst festgelegt wurde und die besagt, daß der zivile Charakter eines Flugzeugs nicht durch sein Design oder seine Eigenschaften bestimmt wird, sondern durch den Auftrag, den es ausführt, durch die Funktion, die es erfüllt.

Und in diesem Fall, wenn man sich die Mühe gemacht hätte, nichts zu übergehen, sondern alle Punkte eingehalten hätte, von denen ich erklärte, daß sie im Schema für die Ausarbeitung des Berichts übersprungen worden sind, dann hätte man die Vorgeschichte dieser Organisation erwähnen müssen, die sie offensichtlich als eine Gruppe charakterisiert, die sich der rechtswidrigen Nutzung der Luftfahrt widmet, das heißt, dem Mißbrauch der Zivilluftfahrt. Und genauso beginnt die Präambel des Chicagoer Abkommens, indem sie definiert, daß dies zu vermeiden sei, daß diesen Gefahren ein Ende gesetzt werden müsse, was ja die Hauptaufgabe der ICAO ist.

Geht man vom Auftrag aus, den diese Flugzeuge ausführten, so hat dieser nichts mit der Zivilluftfahrt zu tun.

Aber da ist noch mehr. Jemand, der auch nur ein klein wenig von der Luftfahrt versteht und in jenem Handbuch nachschlägt, das so etwas wie die Enzyklopädie der Internationalen Luftfahrt ist, im *Jane's all the world Aircraft*, wird feststellen, daß die CESNA 337 dort als ein Flugzeug beschrieben wird, daß für zivile Zwecke genutzt werden kann und sich dann CESNA 337 nennt, oder - wie es hier heißt - als Flugzeug O2 für militärische Zwecke. Des weiteren wird beschrieben, wie es in Vietnam, in El Salvador und anderswo eingesetzt wurde.

Und in diesem Handbuch der US-Luftstreitkräfte, *Military Aircraft*, sieht man in der Abbildung 1.22 eine O2, die genauso aussieht wie das Flugzeug von Basulto, ganz genauso wie eine CESNA 337. Das Pentagon nennt sie lediglich militärisch O2, was der Einstufung des Designs entspricht.

Somit ist also in diesem Fall die Funktion, die ausgeübt wurde, weit von der Zivilluftfahrt entfernt und läuft ihr zuwider. Doch außerdem geschieht dies - sollte das etwa ein Zufall sein -, indem ein Flugzeug benutzt wird, dessen Design auch für militärische Operationen entworfen wurde.

Zudem führten bereits seit Beginn der Existenz dieser Gruppe einige ihrer Kumpane in Miami, mit Frau Ileana Ross-Lethinen an der Spitze, eine intensive Kampagne durch, indem sie die US-Luftstreitkräfte baten, den *Hermanos al Rescate* einige Flugzeuge des Typs CESNA 337 zu überlassen, die ihrer Meinung nach, da ja der bewaffnete Konflikt in El Salvador beendet sei, auf einigen Militärflugplätzen der USA disponibel sein müßten.

Erinnern Sie sich, daß ich Ihnen

sagte, der einzige Bezug darauf geschieht im Zusammenhang mit Roque, und Roque erklärte, er selbst sei in Flugzeugen geflogen, die noch immer die Insignien der US-Luftstreitkräfte trugen.

Das ist der einzige Bezug, der in diesem Bericht vorkommt, obwohl sie andere Bezugspunkte haben, wie z. B. jenen, der keinen in Kuba geborenen Piloten betrifft, sondern einen waschechten US-Amerikaner, Herrn David Lawrence (Jr.), den Herausgeber der Zeitung *Miami Herald*.

Einige Monate nachdem Frau Ross-Lethinen jene Kampagne auf der Suche nach Militärflugzeugen für die *Hermanos al Rescate* ausgelöst hatte, reiste dieser Herr, Herausgeber einer US-amerikanischen Zeitung, selbst in einem dieser Flugzeuge mit. Als guter Journalist begleitet er seine Chroniken mit einigen Fotos. Hier sind die Fotos des Flugzeuges M2432S, und auf dem Flügel sind deutlich vier Buchstaben erkennbar: USAF.

Das heißt, es geht nicht darum, Roque zu interviewen, es muß nicht erst nach einem zusätzlichen Mittel gesucht werden, um etwas zu bestätigen, was die US-Presse selbst bestätigt hat, und zwar mit - sagen wir mal, um es irgend wie zu nennen - ziemlich unparteiischen Zeugen, wie Herrn Lawrence, nämlich daß es möglich ist, sogar in Flugzeugen zu fliegen, die von den Luftstreitkräften stammen, und die zudem noch diese Aufschrift tragen.

Und wir haben noch andere Fotos, einige davon in Farbe, die sich alle in Händen der Untersuchungskommission befinden. Doch die zog es vor, nur auf Roques Erklärung hinzuweisen, mit der Absicht, die Möglichkeit der Argumentation zu begrenzen und einzuschränken.

Im Zusammenhang mit den Beziehungen zur Regierung werde ich mich einfach auf die Senatsanhörung vom vergangenen 8. Mai beziehen, auf den Augenblick, in dem der Ausschuß für Auswärtige Angelegenheiten des Senats Herrn Denis Hease empfing, den ehemaligen Chef des Büros für kubanische Angelegenheiten im *State Department*, der z. Z. Gegenstand einer Überprüfung zur Bestätigung als Botschafter in Surinam ist (ich weiß nicht, ob er bereits bestätigt wurde).

Senator Christopher Dodd, Leiter der Minderheit im Senat und Vorsitzender der Demokratischen Partei, befragte Herrn Hease zu einem ganz speziellen Punkt. Dodd zufolge und soweit dieser wisse, sei Herr Denis Hease als Leiter des Büros für kubanische Angelegenheiten des *State Departments* in Flugzeugen der *Hermanos al Rescate* mitgeflogen, sei er bei diesen Flügen einer der Passagiere gewesen.

Herr Hease gab ausdrücklich zu, daß dies so gewesen sei, daß er dies getan habe, und Herr Hease' Hauptargument lautete, daß er das tat, was man dort eben tat, was seine Vorgänger im Büro für kubanische Angelegenheiten ebenfalls getan hatten.

Angefangen von dem kurzen Flug des Vorgängers von Herrn Hease bis zu den Umarmungen in Opalokka mit US-amerikanischen Obersten, die ihnen Ausrüstungen

verschafften und die Benutzung erklärten - das ist offensichtlich in den Akten des US-Senats vermerkt, und Beweise zu dem anderen Punkt hat die Untersuchungskommission -, ist es ziemlich offensichtlich, daß die Charakteristika dieser Flugzeuge und ihrer Aufträge nichts mit der Zivilluftfahrt gemein haben, und daß sie sehr viel gemein haben mit den Verletzungen der Abkommen, die die Zivilluftfahrt regeln. Und für all dies war und ist die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika verantwortlich.

Abschließend möchte ich sagen, daß nicht nur die Eile der USA meine Aufmerksamkeit hervorruft, ihre Version der Schlußfolgerungen einer Sitzung zu verbreiten, die noch nicht begonnen hat, der Wunsch, jedem objektiven Urteil zuvorzukommen, das Personen abgeben können, nachdem sie den Bericht kennen, der ihnen noch nicht übergeben wurde, sondern mir fällt auch die überaus große Verantwortungslosigkeit auf, die der Beamte an den Tag legte, der dies offensichtlich auf Anweisung von oben tat. Die Konferenz fand nicht im (*State*) *Department* statt, sondern im Weißen Haus, denn, wie ihm auch einige Journalisten auf dieser Konferenz zu verstehen gaben, die Haltung der USA und die Art und Weise, die Tatsachen in der Praxis darzustellen, kann als eine Unterstützung der Verletzer des internationalen Rechts ausgelegt werden, als eine Unterstützung derjenigen, die vorher und auch weiterhin ihre Absichten bekannt geben, US-Bestimmungen und internationale Gesetze zu ignorieren. Und alles das am Vorabend einer Sitzung der ICAO, deren Absicht es ist, gemäß dem Chicagoer Abkommen, die Wiederholung von Vorfällen zu verhindern. Uns scheint es, um es so vorsichtig wie möglich auszudrücken, ein außergewöhnliches Zeichen von Verantwortungslosigkeit und Abenteuerum.

FRAGEN UND ANTWORTEN

Auf Fragen von Nidia Díaz, von der Zeitung *Granma*, und Barbara Betancourt, von *Radio Habana Cuba*, antwortete Alarcón, daß wir zwar kein Mitglied des ICAO-Rates seien; wir aber das Recht hätten, als Beobachter, als Gäste teilzunehmen. "Ich hoffe, man gibt uns die Möglichkeit zu sprechen, und zwar nicht nur uns, sondern auch den anderen Mitgliedern des Rates. Ich hoffe, man bringt ihnen ein Minimum an Respekt entgegen und läßt sie sprechen, fragen und all das sagen, was sie für nötig halten.

Es muß offen gesagt werden, daß alles Mögliche getan wurde, um dies zu verhindern. Denn wenn der Wunsch nach einer sachdienlichen, ernsthaften Diskussion vorhanden gewesen wäre, hätte man diese nicht für den letzten Tag der Versammlung belassen. Und ich sage nochmals, daß der erste Schritt, dies zu erreichen, darin bestand, daß die Vereinigten Staaten gewisse Informationen nicht ausgehändigt haben, von denen man annimmt, daß sie vom ersten Tag an in Ihrem Besitz gewesen sein müßten; und all dies in volkommenem Einvernehmen mit denen, die den Bericht ausarbeiteten.

Auf das, was weiterhin geschehen könnte, werde ich nicht eingehen. Der ICAO-Rat kann verschiedenes tun, erstens den Bericht in den Papierkorb werfen, das ist z. B. eine Möglichkeit. Er kann ihn völlig verwerfen. Ich weiß nicht, ob er auf Recyclingpapier geschrieben wurde. Wenn das der Fall sein sollte, gäbe es viele Verwendungsmöglichkeiten, die besser sind als die, die man ihm zu geben beabsichtigt.

Der ICAO-Rat kann um die Gunst derer ersuchen, die all dies ersehen haben, damit man all dem wenigstens einen Anstrich von Respekt verleiht, und er kann darum bitten, ihm die nötige Zeit zu gewähren, um diese Frage zu analysieren, um Fragen zu stellen, um Untersuchungsergebnisse, Beweise einzufordern usw.

Kuba hat dem Rat einen Beschlußvorschlag vorgelegt. Wir sind kein Mitglied, wir haben kein Stimmrecht, aber wir haben die Möglichkeit, unsere Gedanken vorzutragen. Was wir konkret zum Ausdruck bringen, ist, daß der Bericht voller Ungenauigkeiten, Unwahrheiten und Lücken ist, voller nicht nachgewiesener Dinge - um es im Rahmen einer ziemlich diplomatischen Sprache zu sagen, wir müßten ganz andere Dinge sagen, doch wir sagen nicht, man solle ihn in den Papierkorb werfen -, wir schlagen einfach vor, daß der Rat seine Untersuchungskommission bitten möge, sie möge weiter daran arbeiten, prüfen, nachweisen, die Information vervollständigen, und daß der Rat erst erneut zusammengerufen werde, wenn diese Aufgabe von der Kommission erfüllt worden sei, und mit genügend Zeit, damit die Mitglieder des Rates das Dokument gebührend durcharbeiten und analysieren können. Das ist im wesentlichen das, was wir vorgeschlagen haben. Wir haben eine Alternative zum übereilten Vorgehen vorgeschlagen, eine Alternative zur - ich muß hier mal einen Kubanismus benutzen - *empujadera* (zur Unterdrückung) von souveränen Staaten, die angetrieben werden, indem man sie bedrängt, in ein paar Stunden einen Bericht zu lesen und an einem Tag zu entscheiden, und selbstverständlich nach dem Prinzip zu entscheiden, das der "große Bruder" von Washington schon vorgegeben hat.

Ich weiß nicht, was sie tun werden. Es wurden schon Äußerungen der Unzufriedenheit laut. Soviel ich weiß, gab es auf der letzten Versammlung des Rates Beschwerden. Überlegen Sie einmal, was es bedeutet, wenn ein Rat zusammentritt, der aus Herren besteht, die alle in der Zeitung die Versionen der US-amerikanischen Presse über den Bericht gelesen haben und die in der Zeitung die Erklärungen des Herrn Tarnoff gelesen haben, und keiner von ihnen ist im Besitz des bewußten Dokuments.

Einige dieser Herren stehen unter dem Druck ihrer Regierungen, die darum bitten, daß sie ihnen den Bericht zusenden, über den auch sie in der Presse gelesen haben.

Es wurden Kommentare, Äußerungen der Unzufriedenheit, Beschwerden und sogar Zweifel laut, die die Situation, ich würde sagen, nicht gerade unterhaltsamer ma-

chen, denn ich bin besorgt um das Prestige einer internationalen Organisation wie der ICAO. Diesem Dokument ist noch immer dieses blaue Zettelchen angeheftet, das allen Delegierten klarmacht, es sei geheim, es sei noch nicht veröffentlicht worden, und dabei erhielten es diese armen Delegierten 24 Stunden später als der *Miami Herald*, als die *NBC*, als viele andere Presseagenturen, und obendrein war man so taktlos, in das Weiße Haus einzuladen, um klar und deutlich zu sagen, daß die USA ein Dokument benutzt und manipuliert haben, das zu kennen man ihnen noch nicht erlaubt hat. Ich glaube, daß solche Dinge abgeschafft werden müssen. Wenn sie glauben, die Wahrheit in den Händen zu haben, wenn sie an ihre eigenen Argumente glauben, warum fürchten sie dann eine öffentliche, klare Prüfung der Angelegenheit? Warum sind sie dann dagegen, daß man den Bericht angemessen beleuchtet?

Die ICAO befaßt sich manchmal zwei und drei Wochen lang mit Punkten, die sehr viel weniger Bedeutung haben. Die ICAO befaßte sich neun Monate lang damit, den Abschluß des iranischen Flugzeuges zu untersuchen. Und es mußten nicht erst viele Berechnungen angestellt werden, um herauszubekommen, daß sich der Persische Golf außerhalb der US-amerikanischen 12-Meilen-Zone befindet.

Jeder Finne dieser Welt, jeder Untersuchungsbeamte weiß, daß der Persische Golf nicht dort liegt, wo das Mississippi-Delta ist [der Vorsitzende der Untersuchungskommission ist Finne. A.d.Ü.]. Also hätte man nicht so viel untersuchen müssen. Neun Monate Nachforschungen, um am Ende vorsichtig, diskret und diplomatisch, das zugeben zu müssen, was eindeutig ist, nämlich daß es sich um ein Zivilflugzeug handelte, in dem 290 unschuldige Passagiere durch eine US-amerikanischen Rakete zu Tode kamen, und zwar vor der Haustür dieser Passagiere dort im Persischen Golf, vor dem Iran und weit genug von den USA entfernt. Und trotzdem brauchten sie neun Monate, um diese Untersuchung durchzuführen.

Und jetzt nahmen sie sich letztendlich mehr als 115 Tage Zeit, wir waren dafür, dies viel früher zu besprechen und mit genügend Zeit, damit alles hätte erklärt werden können. Hier geht es nicht nur um die Verzögerung, sondern das absichtliche überlegte Vorbringen zu dem Zeitpunkt, der am wenigsten für eine ernsthafte Analyse der Angelegenheit geeignet ist. Der Rat hätte das bemerken und irgendeinem Mitglied sagen können: Herrschaften, es ist viel besser, eine angemessene Zeitspanne zu geben, um eine gründlichere Untersuchung vorzunehmen, die Angelegenheit weiterhin zu erforschen - und sei es aus Gründen des guten Geschmacks, damit man nicht auf den Gedanken kommt, daß dies ein Organ ist, das sich auf so eine plumpe Art beeinflussen läßt. Das wäre eine Möglichkeit. Wie auch immer die Entscheidung lautet, man muß sie dem Sicherheitsrat zuschicken. Und was im Sicherheitsrat geschieht, das müssen wir abwarten. Wozu sie sich hin-

sichtlich der US-amerikanischen Maßnahmen entschließen, das muß man abwarten. Ich bin nicht Tarnoff, ich bin also nicht in der Lage zu erklären, was sie in diesen Augenblicken aushecken."

Auf eine Frage der Agentur *Reuter* äußerte Alarcón, der Rat könne die Ergebnisse eines Interviews, das man in Havanna mit unseren Piloten, mit den Funkern des Kontrollturms oder mit beliebigen anderen Personen geführt hat, nicht ändern. "Wo die Arbeit des Rats einsetzen würde, wäre bei den Beschlüssen, bei den Analysen. Z. B. könnte sich jeder folgende Frage stellen: Warum beschlossen die Untersuchungsbeamten, daß die zuverlässigsten Elemente für die Feststellung des Ortes, an dem es zu diesen Vorfällen kam, jene sind, die sich auf die Lage des Schiffes *Majesty of the Seas* beziehen, auf seine Position und darauf, von dem sie sagen, daß es die Zeugen dieses Schiffes sagen - deren Aussagen nirgendwo erscheinen -, darauf, was sie behaupten, wo sich das Schiff befand. Ausgehend davon wird eine Rechnung aufgestellt, und daraus ergibt sich dann die Stelle des Vorfalles.

Warum beschließen sie, daß dies die zuverlässigste Rechnung ist, wenn es im unmittelbar darauffolgenden Satz wie folgt heißt: Es konnten keine Beweise erbracht werden, die die Position der *Majesty of the Seas* bestätigen?

Sie müssen untersuchen und beweisen, wo dieses Schiff lag, aber sie konnten es nicht beweisen. Und sie konnten es nicht beweisen, weil sie sich auf die Seite der US-amerikanischen Version stellten, wo eine Tonaufnahme gefälscht wurde, indem Dinge hinzugefügt wurden, die vorher nicht da waren, und Dinge entfernt wurden, die vorher enthalten waren... Und das erläutere ich, weil viele von Ihnen, viele Presseorgane behaupten, der Unterschied bestünde darin - das ist nicht ihre Schuld, es ist aus dem Bericht zitiert -, daß in der kubanischen Fassung Dinge nicht enthalten sind, die in der US-amerikanischen enthalten sind. Man kann es auch umgekehrt ausdrücken. Aber man muß dazu sagen, daß ein Unterschied besteht: Sie haben das kubanische Originaltonband und sie haben das Gerät, das dieses Tonband aufzeichnete. Sie haben es analysiert und sie müssen zugeben, keinerlei Änderungen, keinerlei Schaden an diesem Tonband gefunden zu haben, nichts, was auf eine Fälschung hinweist. Und außerdem haben sie das Tonband seit März. Und ab Mai haben US-amerikanische Beamte sie, als wären sie Grundschüler, zweimal zum Anhören einer Kassette verdonnert - zum Anhören! -, von der die US-Amerikaner behaupten, es sei ihre Aufnahme, und sie haben ihnen eine Aufzeichnung übergeben, von der die US-Amerikaner behaupten, es sei die Aufzeichnung dessen, was sie aufgenommen haben.

Ich rate jenen von Ihnen, die Zeit haben, wenn es Ihnen möglich ist, diesen umfangreichen Bericht zu lesen, und im besonderen empfehle ich Ihnen als spezielle Lektüre die berühmten Abschriften.

Das sind viele Seiten. Auf der einen Seite der kubanische Text, der nicht nur von Kuba ausgehändigt wurde, sondern der sich auf der Originalaufnahme befindet, die sie besitzen, und auf der anderen Seite die US-amerikanische Fassung.

Sie behaupten - und das ist das Märchen, das die Vereinigten Staaten herausgebracht haben -, daß Kuba Teile aus der Aufzeichnung entfernt habe. Sie haben Teile entfernt, sie mußten ja so verfahren, um gefälschte Elemente einführen zu können, wie sie es taten.

Das ist sehr sympathisch. Deshalb lade ich Sie ein, dies vollständig zu lesen.

Unsere Fassung oder die Originalaufnahme ist logisch, kohärent und beginnt beim Anfang, als das Flugzeug startet. Wie Sie sehen können, ist dieser Teil bei den Vereinigten Staaten leer. Man muß das Tonband weiterlaufen lassen, Platz suchen, um andere Sachen zu sagen.

Nach der US-amerikanischen Tonbandaufnahme ist also das Flugzeug plötzlich in der Luft, nördlich des Strandes von Baracoa. Alles Vorausgegangene, wann es startet, wann es von San Antonio abfliegt und wohin es fliegt, das haben sie nicht. Das heißt, das ist etwas, was in der US-amerikanischen Version fehlt.

Aber viel unterhaltsamer ist das Ende der Aufnahmen, das lang ist. Die kubanische Aufzeichnung endet und die US-amerikanische geht weiter. Schauen Sie, wie interessant: Die kubanische Aufnahme endet kurz nachdem die Zentrale von San Antonio dem Piloten befiehlt, die Mission zu beenden. Ein Fakt, der auch in der US-amerikanischen Aufnahme vorkommt: Beenden Sie die Mission. Verstanden. Sehr gut, empfangen. Ich gehe auf folgende Höhe, ich befinde mich in folgender Entfernung usw., und da endet die kubanische Aufnahme.

Nach dem Befehl, die Mission abzubrechen, der in der US-amerikanischen Aufzeichnung auch vorkommt - sie vergaßen, das zu löschen -, kommt eine lange Erzählung, die von der US-amerikanischen Seite fortgesetzt wird ... Mit anderen Worten, ihrer Version zufolge weiß man weder wann noch wie die MIG startete, und man kann zu dem Schluß gelangen, daß sie noch nicht gelandet ist, daß sie noch irgendwo herumschwirrt.

Wer tauschte das Tonband aus? Welcher Text ist unlogisch? Welcher Text ist logisch?

Doch außerdem, ich wiederhole es noch einmal: Warum händigen sie das Tonband nicht aus? Warum haben sie es in drei Monaten noch nicht übergeben? Warum haben sie ihnen nicht einmal die Kassette mit den Aufzeichnungen gestattet, von denen die US-Amerikaner behaupten, sie gemacht zu haben? Warum haben sie keine der Personen befragt, die die Aufzeichnungen von US-amerikanischer Seite aus gemacht haben? Das wäre eine gründliche Untersuchung wert.

Als sie sahen, daß es Widersprüche gab, daß hier dem Piloten oder dem Offizier von San Antonio Sätze und Worte in den Mund gelegt wurden, warum gingen sie da nicht ebenso vor, wie sie es im März in Havanna getan haben?

Warum haben sie im Mai oder im Juni nicht das getan, was sie schon im März in Havanna getan haben? Warum haben sie nicht diese Personen befragt und ihre Stimmen mit den Aufzeichnungen verglichen und mit ihnen geklärt, wo sie waren und warum sie dies behaupten? Kurz, die gesamte Analyse, die in Kuba schon durchgeführt worden war.

Nachdem sie all das hier zustande gebracht hatten, bei diesen langen Stammtischrunden in Montreal, hinter verschlossenen Türen, befürchte ich, daß der Bericht maßgeschneidert wurde, wie ein Maßanzug, nur daß in diesem Fall der Kunde das Maßband in der Hand hielt und dem Schneider die Maße diktierte.

Der Journalist Pascal Fletcher fragte, ob Kuba keine der Schlußfolgerungen dieses Berichts akzeptiere und ob man eine Kopie des Berichts zur Verfügung stellen werde.

Alarcón: Ich werde mich von Ihnen ein wenig demokratisch beraten lassen. Was würden Sie an meiner Stelle tun? Wir sind kein Mitglied des ICAO-Rates, aber mag uns eine Kopie, weil wir sozusagen die interessierte Seite sind.

Der ICAO-Rat versammelte sich, wie ich Ihnen mitteilte, am Freitag, und da beschloß man noch, den Bericht geheim zu halten, und schließlich übergab man ihn den Ratsmitgliedern mit dem Satzchen: Verteilung begrenzt auf die Vertreter des ICAO-Rates. Und dann steht es dort noch in Russisch und Arabisch, nehme ich an, damit ja niemand etwas falsch macht. Der Schullehrer schärft den Kindern ein, sie sollen ihn ja niemandem geben, der Chef habe ihn schon an jene verteilt, denen er ihn geben wollte, um die Information manipulieren zu können.

Ich denke, die Bitte, die der Freund Fletcher ausspricht, ist völlig korrekt, ich glaube, genau das sollte geschehen, alle Welt sollte diesen Bericht kennen.

Der englische Journalist Pascal Fletcher fragt: Kann man aus Ihren Worten ableiten, daß Kuba keine der Schlußfolgerungen in ihrer gegenwärtigen Form akzeptiert, weder die Fakten des Abschusses noch die Umstände, die damit verbunden sind? Kann man sagen, Kuba akzeptiert keine der Schlußfolgerungen?

Alarcón: Ich kann nicht gegen die Behauptung des Absatzes 311 der Schlußfolgerungen sein: Die Flugzeuge (und es folgen die drei Namen) wichen von der in den Flugplänen ausgewiesenen Strecke ab. Das ist offensichtlich, es steht fest, daß sie einer anderen Route folgten. Ich werde nicht behaupten, diese Schlußfolgerung sei falsch. Was ich jedoch zurückweise, ist die gesamte Manipulation rund um den Bericht. Ich weise zurück, daß man sich auf eine Informationsquelle bezieht, deren Lage von ihnen nicht bewiesen worden ist und mit deren Zeugen sie nicht gesprochen haben, daß die Version akzeptiert wird, die sich auf diese Informationsquelle stützt, um den Ort des Vorfalles zu identifizieren, obwohl es andere Quellen gibt, andere Angaben, etwa die Originalaufzeichnungen, die Kuba vom ersten Tag an übergeben hatte und die das Schiff deutlich an einer anderen Stelle lokalisieren. Warum sollte ich jetzt akzeptieren, daß sich das Schiff

dort befand, wo sie sagen, daß sie es nach Norden bewegt haben, um, ausgehend davon, alle Koordinaten zu verschieben, und da sie - trotz der ganzen Arbeit, die sie geleistet haben - keinen Weg finden, dies zu beweisen, treiben sie es auf die Spitze und fälschen ihre eigenen Aufnahmen unserer Funkverbindungen, um unseren Piloten und den Flughafen von San Antonio vom Schiff sprechen zu lassen und es weiter nach draußen zu verlegen.

Warum beziehen sich alle Elemente, die von der US-amerikanischen Seite eingebracht wurden, auf die verfluchten Schiffe? Wozu dies alles? Um sie weiter nach draußen zu verlegen, weiter nach Norden. Auf dem Originaltonband und auch auf dem frisierten - das konnten sie nicht entfernen - tauchen Hinweise zum Schiff auf, die unser Pilot gibt, als er das Schiff sieht, und er sieht es in ziemlicher Nähe des Strandes von Baracoa. Und dorthin fliegen dann auch die Hubschrauber, und dorthin begeben sich später die Schiffe unseres Küstenschutzes, um nach den Resten des Zwischenfalls zu suchen. All das wurde von beiden Seiten aufgenommen. Doch man muß die Erzählung ausdehnen, die manchmal den Anschein erweckt, als wäre es nicht die Mission der DAAFAR von San Antonio und die Aufgabe des Piloten gewesen, die Verletzung des Luftraumes durch einige Flugzeuge zu verhindern, sondern einige Schiffe zu beschreiben und ihren Standort zu bestimmen.

Es gibt ausgedehnte Abhandlungen in dieser US-amerikanischen Literaturschöpfung, wo sich - stellen Sie sich das mal vor - mitten in einer Operation dieses Charakters ein Dialog entspinnt über die Farbe dieses Schiffes und jenes anderen Schiffes. Und: "Befindet es sich auf der rechten oder auf der linken Seite?" - "Es liegt ein bißchen weiter links." - "Aber liegt es ein bißchen näher oder ein bißchen weiter weg?" Und immer mit dem gleichen Effekt, den Ort zu bestimmen, an dem sich die kubanischen Militärs befanden, indem sie angeblich sagen, sie wären weiter nördlich.

Warum haben die Herren, die hier in Havanna mit eben diesen kubanischen Militärs zusammentrafen, um die Originalaufnahmen von ihnen mit ihren Stimmen zu vergleichen und um jedes Detail genau zu verstehen, dies nicht auch getan, nachdem die US-Amerikaner eine andere Version anbieten? Warum haben sie diesen Vergleich nicht auch mit den US-amerikanischen Quellen angestellt, mit dem, der die Aufnahme, mit dem, der behauptet, dies wäre das Original? Und warum baten sie, ersuchten sie die USA nicht darum, warum tun sie es jetzt nicht? Warum bitten sie Dr. Tarnoff nicht darum, der auf seiner Pressekonferenz fälschlicherweise sagte, man habe alles ausgehändigt. Warum ersuchen sie ihn nicht darum, sie endlich die Tonbänder sehen zu lassen, zumal er dies behauptet hat? Warum offenbaren sie das US-amerikanische Originaltonband nicht? Warum erlauben sie nicht, daß es ebenso analysiert wird, wie das unsere?

Die konkrete Frage: Ob wir einige Schlußfolgerungen oder alle ablehnen. Die wichtigsten Schlußfolge-

rungen, daß dem so sei, und außerdem die anderen, die der Bericht in bezug auf das angewendete oder nicht angewendete Verfahren im Zusammenhang mit der Unterbrechung von Flügen von Zivilflugzeugen enthält, akzeptieren wir nicht. Das sind keine Zivilflugzeuge. Das sind Militärflugzeuge, die sich über einen längeren Zeitraum hinweg vorsätzlich der Subversion, der Sabotage und der Verletzung der internationalen Zivilluftfahrt widmen; und außerdem stammen einige dieser Flugzeuge von den US-Streitkräften; und außerdem wurden alle ihre Piloten von US-Amerikanern ausgebildet, beraten und ausgerüstet.

Was will die ICAO, daß wir all diese Dinge auch aufdecken? Ja, natürlich, das werden wir zum richtigen Zeitpunkt tun. Nicht nur den Bericht, Sie haben das Recht, alles zu erfahren, und Sie sollten an einem geeigneten Tag viele von den Dingen erfahren, die diese Herren absichtlich zurückhalten. Und ich würde Ihnen gern all diese Filmaufnahmen zeigen, das sind Filme, die sich in ihrem Besitz befinden und die sie nicht verwenden. Aber warten wir ein wenig, schauen wir, ob der Anstand, die Würde, zumindest die Selbstachtung dazu beiträgt, daß wenigstens einige Personen ihre Freunde darum bitten, das berühmte Tonband sehen, anfassen und analysieren zu dürfen. Wenn nicht, wer ist es dann, der hier fälscht, wer hat dann Angst vor der Wahrheit?

Worum wir hauptsächlich bitten, ist, daß dieser Bericht vervollständigt, verbessert wird, daß seine Lücken gefüllt und seine Widersprüche behoben werden. Und das wichtigste: daß man den Mitgliedern des ICAO-Rates eine vernünftige, ausreichende Zeitspanne gewährt, um sich ernsthaft zum Bericht äußern zu können. Genug damit, daß die Yankees sie antreiben und drangsaliieren.

Frage von Marcos Castellón: Sie beschuldigen die USA, Beweise gefälscht zu haben? Gibt es außer den Aufnahmen noch einen anderen Beweis, der gefälscht wurde, und können Sie diesbezüglich eine offizielle Beschwerde vor dem ICAO-Rat einlegen?

Alarcón: Ich muß die USA beschuldigen, weil sie es sind, die dieses Tonband haben, und ich muß die Untersuchungsbeamten der ICAO entlasten - sie haben es nicht gefälscht -; die armen Teufel, man hat ihnen noch immer nicht erlaubt, diesen Beweis einzusehen. Man setzte sie auf ein Stühlchen vor dem Lehrer, und man ließ sie die Aufnahme hören, von der der große US-amerikanische Chef behauptet, es sei die US-amerikanische Aufnahme, also kann ich sie nicht anklagen, etwas gefälscht zu haben. Ich muß sie eines Übermaßes an Disziplin anklagen, weil sie darauf eingegangen sind und weil sie das gesamte Spiel der US-Amerikaner mitgemacht haben, ohne den geringsten Protest zu erheben, ohne eine, sagen wir mal, etwas männlichere Haltung - bei allem Respekt vor beiden Geschlechtern - an den Tag zu legen.

Ich glaube ja, erstens kann man sie anklagen, den gesamten Prozeß manipuliert zu haben, um die

Erfüllung der Resolution der ICAO und des Sicherheitsrates zu vereiteln, der eine ausführliche Untersuchung gefordert hatte. Herr Peña, Verkehrsminister der USA, war einer derjenigen, die am 6. März die Theorie verteidigten, die nächste Versammlung in 60 Tagen abzuhalten; aber Herr Peña und seine Regierung sind dafür verantwortlich, daß der Bericht in diesen 60 Tagen nicht fertig geworden ist. Und ich wiederhole, sie mußten dies zugeben. Sie hatten die Untersuchung in Kuba vollständig abgeschlossen und ihnen fehlte von den USA nichts geringeres, als die Radaranlagen.

Und da ist noch etwas Wichtiges, was ich sagen möchte. Ich kann nicht an einen Zufall glauben, ich muß denken, daß das alles vorsätzlich geschah, aus einem einfachen Grund. Der Bericht enthält in einem seiner Teile einige interessante Bezüge darauf, daß die US-amerikanischen Behörden seit Anfang Februar besorgt waren, weil sie die Möglichkeit einer Verletzung des kubanischen Luftraumes durch die Organisation *Hermanos al Rescate* vorhersahen. Das sage nicht ich, sonst heißt es später leider in einigen journalistischen Arbeiten "laut Alarcón". Laut Alarcón heißt es hier in dem Bericht - Sie können das suchen, und wir können es Ihnen später zur Verfügung stellen -, daß seit Anfang des Monats Besorgnis auf US-amerikanischer Seite herrschte. Und speziell am 23. Februar wandte sich das *State Department* an die US-amerikanische Luftfahrtbehörde mit der Bitte, eine Reihe von Maßnahmen zu ergreifen, um die Flüge, die möglicherweise am darauffolgenden Tag stattfinden könnten, zu beobachten, mit dem Ziel, sie angemessen dokumentieren zu können.

Das heißt, wir haben es hier nicht mit einem überraschenden Vorfall zu tun, sondern diese Funkeinheiten, diese technischen Instrumente der USA waren von den Zivil- und den Militärbehörden im voraus benachrichtigt worden, daß am nächsten Tag etwas passieren könnte.

Diese Information erhielt jede Einheit. Dann kam der folgende Tag, der 24. Februar, und tatsächlich kam es zu dem Vorfall. Wie ist es zu erklären, daß es Mai wurde, und sogar Juni, ohne daß die Behörden, die Verantwortlichen für die technischen Instrumente, die im voraus gewarnt worden waren, in der Lage waren, die Angaben vorzuzeigen? Ich muß, ehrlich gesagt, Übles annehmen, ich muß annehmen, daß sie die Angaben wohl hatten, sie aber vernichteten, sie beseitigten. Jetzt ist das passiert, was auch mit der Station von Key West passierte: Nachdem sie am 23. die Anweisung erhalten hatte: 'gebt gut auf den Flug von morgen acht, es kann zu Problemen kommen', kommt der nächste Tag, und es gibt Probleme, es gibt einen Vorfall. Und hier sagen sie, als sie die Aufzeichnungen von Key West anforderten, heißt die Antwort, alles sei gelöscht worden, man hebe die Aufnahmen nur 15 Tage auf.

Ich wiederhole, vorher wurde gewarnt: Es könnte etwas passieren, es ist notwendig, daß du es gut aufzeichnest. Was befürchtet wurde,

tritt ein, und 15 Tage später löschst du einfach alles. Das sind aktuelle konkrete Daten, die sie nicht nutzen können, sie können die Radarangaben so gut wie nicht nutzen. Das werden sie in dem Bericht sehen, und dies, obwohl es, wie anzunehmen ist, eine Anweisung zur angemessenen Dokumentation dessen, was am 24. Februar passieren wird, gegeben hat. Ich möchte hier keine Schlüsse daraus ziehen, warum die US-amerikanischen Behörden so besorgt um diesen Tag waren, und warum sie so viel Interesse daran hatten, auch alles ordnungsgemäß aufzuzeichnen. Aber ich muß Ihnen ehrlich sagen, sie haben dabei, neben anderen Dingen, ein Niveau maßloser Unfähigkeit an den Tag gelegt, denn trotz allem - und das gibt der Bericht zu -, konnte von ihnen objektiv fast nichts vorgelegt werden, und alles endet mit der Erdichtung der Funkgespräche. Sie müssen auf uns zurückgreifen, auf die kubanischen Militärs, sie so darstellen, als hätten sie gesagt, das Schiff habe sich weiter draußen befunden, um ihre Hypothese untermauern zu können. Doch sie können auch nicht behaupten, die Position des Schiffes selbständig nachweisen zu können. Trotzdem nehmen sie es sich heraus zu behaupten, daß es dessen ungeachtet die Daten des Schiffes sind, mit dessen Mannschaft sie nicht sprachen, die es ihnen erlauben, den Tatort zu bestimmen.

Wenn dies denn das Niveau der Pfluscherei ist, über das das Imperium verfügt, um Kuba anzuklagen, nachdem alles von langer Hand vorbereitet war, nachdem jeder in Alarcón versetzt wurde, dann ist das wirklich jämmerlich. Ich glaube, sie vertrauen auf die Manipulation der Öffentlichen Meinung und denken vor allem an die Mittel, über die sie verfügen, um die Weltöffentlichkeit mit Propaganda zu überhäufen, indem sie bestimmte Sachen immer wiederholen. Da nur wenige Leute den gesamten Bericht lesen werden, wird ein bestimmter Eindruck bleiben und so erreichen sie den Effekt, den sie auf politischer Ebene suchen.

Mauricio Vincent, El País, Spanien. Welchem Zweck dient diese Manipulation der USA, was verfolgen sie damit, besteht eine Beziehung zum Helms-Gesetz, das sie danach annehmen?

Alarcón: Ja, die Beziehung besteht unbedingt. Sie benutzten den Zwischenfall als Vorwand, um das Helms-Burton-Gesetz zu unterzeichnen und für andere Maßnahmen. Da kehrten sie die Logik um: Sie beschlossen, nicht nur Kuba zu bestrafen, zu maßregeln, sondern die gesamte Welt, denn das Helms-Burton-Gesetz hat nicht zufällig all die Ablehnung hervorgerufen, die es hervorgerufen hat. Es richtet sich gegen die gesamte Welt. Sie beschlossen, dies auf der Grundlage von etwas zu tun, was sie nicht beweisen konnten. Sie taten es in vollem Bewußtsein. Sehen Sie, darin liegt ein weiterer offensichtlicher Widerspruch. Im Februar verkündet Herr Clinton kategorisch eine Reihe von Dingen, die ihn dazu bringen, seine Position (in Anführungsstrichen) zu ändern (in Anführungsstrichen), die er angeblich vertrat - denn es ist schwierig zu

wissen, welche Haltungen Herr Clinton vertritt. Das ist komplizierter als die Sache mit dem Schiff, der Majesty of the Seas. Er ist tatsächlich vom Wind abhängig: Er ist wirklich ein Stück Papier, das der Wind in jeder beliebigen Geschwindigkeit und Richtung bewegt. Nun gut, außerdem benutzten sie all dies, um die Unterzeichnung des Gesetzes und andere Schritte zu rechtfertigen, weil sie überzeugt waren, weil sie Beweise hatten. Warum aber übergaben sie diese dann nicht im April der ICAO? Die ICAO informierte am 6. Mai, daß nahezu die gesamte Sachinformation der USA fehle. Und warum gaben sie bis heute noch kein Zeichen der Bereitschaft, die fehlenden Sachen zu übergeben? Statt Herrn Tarnoff ins Weiße Haus zu setzen und ihn sagen zu lassen, man habe alles übergeben, wäre es schön gewesen, wenn Dr. Tarnoff das Tonband vorgezeigt und gesagt hätte: Wir reisen jetzt sofort nach Montreal, um der ICAO das Tonband zu übergeben, mit den Zeugen, mit denen, die es aufnahmen usw., usf., damit wirklich alles geklärt wird. Statt uns zu beschuldigen, das Tonband gefälscht zu haben, hätten sie lieber unserem Beispiel folgen sollen: Wir haben das Originaltonband übergeben, das Gerät, mit dem es aufgenommen wurde, und der ICAO die Möglichkeit gegeben, stundenlang mit allen Stimmen, die auf dem Tonband zu hören sind, hier in Havanna zu sprechen.

Warum tun sie das nicht? Wenn sie tatsächlich an der Wahrheit interessiert wären, warum verausgaben sie sich dann mit dieser Manipulation? Sie müssen jetzt beweisen, daß die Fundamente dieser Haltung, die Schritte, die zu dieser Haltung führten, mit der Haltung selbst kohärent waren. Das heißt, a posteriori zu beweisen (in Anführungsstrichen), daß das, was Herr Clinton am 25. oder 26. Februar gesagt hatte und was sie danach taten, richtig war.

Stellen Sie sich vor, wenn jetzt in Frage gestellt würde, was eigentlich in Frage gestellt werden müßte, wenn die ICAO sie verurteilen würde, wie sie sie eigentlich verurteilen müßte, denn es besteht nicht der geringste Zweifel daran, daß es frühere Verletzungen gab, auf die man nicht einging. Und dennoch würde ich sagen, es würde sich lohnen, wenn die ganze Welt diesen Bericht überprüfen und analysieren könnte, weil ja trotz alledem in diesem Bericht die US-amerikanische These nicht mit US-amerikanischen Daten bewiesen (in Anführungsstrichen) wird. Die Untersuchungsbeamten konnten den Ort der Geschehnisse nach der Information, die ihnen die USA gaben, und zwar dann, als es ihnen paßte, und unter den Bedingungen, die ihnen paßten, nicht genau bestimmen. Somit kann ich die Wahrscheinlichkeit und die Richtigkeit oder Glaubwürdigkeit eines jeden US-amerikanischen "Beweises" in Frage stellen, denn kein einziger wurde rechtzeitig übergeben, und kein einziger wurde mit Hilfe von Zeugen überprüft oder einem wirklich analytischen Verfahren, einem Untersuchungsverfahren der ICAO, unterzogen, wie sie selbst zugeben müssen. Und sie alle wurden in langen Sitzungen ausgearbeitet, die nach einer Verschwörung zwischen US-amerikanischen Behörden und

den Verfassern des Berichtes aussahen und auf denen dieser Maßanzug zusammengeschneidert wurde.

Aber auch so konnte die ICAO, konnte die Untersuchungskommission die Abschlußstelle nicht selbständig bestätigen. Aber beachten Sie die Technik, Sie werden sie bereits aus einigen US-amerikanischen Dokumenten kennen. Wie sieht ihr großer "Sieg" aus? Daß eine unabhängige Quelle, das ist die ICAO, den USA recht gibt. Das ist die Legende, und die muß wiederholt werden, damit sie den Leuten in den Kopf geht. Während die ICAO zugeben muß, daß sie nicht einmal selbständig bestätigen konnte, wo sich die Bezugspunkte befanden, um die Abschlußstelle bestimmen zu können. Damit bewegt man sich im Kreis.

Das größte Verschulden der ICAO-Experten ist, so meine ich, daß sie sich in einer verantwortungslosen Art und Weise, in einer vom professionellen-Standpunkt her so unseriösen Art und Weise dazu hergegeben haben, die US-amerikanische Legende zu wiederholen und die Daten und offenkundigen Beweise, über die sie verfügen, derart zu handhaben, um die Kritiken an den USA zu unterbinden - ich habe einige in bezug auf das militärische Element genannt - und sie so selektiv zu handhaben, wie es die US-Amerikaner wollten.

Dann sprechen diese Herren der Untersuchungskommission ohne rot zu werden von dem, was die Schiffsbesatzung sah, die gesamte Besatzung des vermeintlichen US-amerikanischen Thunfischfängers, der vor Havanna kreuzte, aber als sie im Bericht aufführen, was sie alles getan haben, können sie nicht einmal sagen, daß sie dieses Schiff gesehen haben. Ich bin berechtigt, sogar das Vorhandensein dieses Schiffes in Frage zu stellen. Ich weiß nichts von einem Schiff namens "Threeliner". Die Existenz dieses Schiffes ist mir ebenso wenig bekannt, wie die Existenz großer Thunfischmassen vor dem Hafen von Havanna. Nachweisbar wäre sowohl das eine als auch das andere. Sie haben weder das Schiff gesehen, noch mit dem Kapitän oder mit der Besatzung gesprochen, sondern sie erhielten einen US-amerikanischen Bericht über das Schiff. Ah, aber trotzdem benutzen sie ihn auf so verantwortungslose Weise: Die Besatzung, die Leute, die sich auf dem Schiff befanden, sie sahen, sie hörten dies und das. Das heißt, man kann sie der Manipulation bezichtigen und sie beschuldigen, sich für etwas hergegeben zu haben, was die US-Amerikaner scheinbar dringend benötigten, und zwar, daß keine ernsthafte Untersuchung durchgeführt, kein angemessener Bericht ausgearbeitet wurde, sondern schnell zur Bestätigung ihrer Position kam.

Vielleicht erklärt dies die Eile des Dr. Tarnoff, sich im Weißen Haus hinzustellen und die ganze Welt zu beleidigen, indem er den gesamten ICAO-Rat lächerlich machte, indem er einen Bericht verbreitete, der noch gar nicht bekanntgegeben worden war, aus der Verzweiflung der Regierung heraus, schnell eine für sie vorteilhafte Schlußfolgerung zu ziehen, weil sie sich durch die ergriffenen Maßnahmen, insbeson-

dere durch das Helms-Burton-Gesetz, so erschöpft und in die Enge getrieben fühlten, daß sie zu denken schienen, dies könnte ihnen in ihrer heutigen internationalen Lage ein wenig helfen.

Francisco Ramírez, Notimex, Mexiko. Wenn der ICAO-Rat das von Kuba vorgelegte Gesuch verwirft und den Bericht so, wie er bis jetzt bekannt ist, bestätigt, inwiefern könnte das die Haltungen der Regierungen beeinträchtigen, die sich gegen das Helms-Burton-Gesetz geäußert haben, wenn das Gesetz, Clinton zufolge, gerade eben als Folge des Abschusses der beiden Kleinflugzeuge verabschiedet wurde?

Alarcón: Erstens müßte man das diese Regierungen fragen, aber ich sehe nicht, daß es da einen Zusammenhang gibt. Das Gesetz wurde auf dieser Grundlage verabschiedet, sie benutzten dieses Element als Vorwand, unabhängig davon, ob es bestätigt worden wäre oder nicht. Und unabhängig davon, ob die Tatsachen, so wie sie von den USA dargestellt wurden, stimmten oder nicht, haben alle Regierungen der Welt das Gesetz abgelehnt, weil es, unabhängig von den Entschuldigungen, die sie vorbringen könnten, um es anzunehmen, an sich einen Angriff auf die gesamte Welt darstellt, eine Verletzung der Souveränität der ganzen Welt, es ist völlig rechtswidrig, es verletzt die legitimen Interessen zahlreicher Leute, und niemand muß es dulden, unter welchen Umständen auch immer, wie auch immer die Erklärungen lauten mögen, die in diesem oder jenem Sinn angegeben werden. Mir scheint, einige Regierungen werden auch den Grad der Verkommenheit erkennen, von dem all dies umgeben ist. Für die US-Amerikaner ist die Sache nicht so klar, als daß sie in der Lage gewesen wären, das Beweismaterial sofort zu liefern, wie es logisch gewesen wäre. Es ist mehr als bewiesen, daß es, um das zu übergeben, was sie übergeben haben, einer wochenlangen, engen Zusammenarbeit mit der Untersuchungskommission bedurfte, einer regen Geheimtätigkeit, einer Tätigkeit hinter verschlossenen Türen, einer geschickten Manipulation. Was offenbart dies mehr als die reale, absolute, völlige Abwesenheit von Beweismaterial seitens der USA? Was offenbart die praktizierte Methode, wenn nicht dies, das Fehlen von Beweisen, das Fehlen von echter Dokumentation zu diesen Vorfällen? Wir aber geben den US-Amerikanern und den Mitgliedern des ICAO-Rates zudem eine weitere Gelegenheit, damit sie, wenn auch ein wenig verspätet, etwas tun, um das Prestige der ICAO zurückzugewinnen.

Wir sagen nicht, daß die Untersuchung nicht vorgenommen werden soll, wir sagen nicht, daß dieser oder auch ein anderer Bericht nicht debattiert werden soll. Wir verlangen das Gegenteil, wir verlangen, daß man den ICAO-Rat nicht zwingt, eine voreilige Entscheidung zu treffen, ohne Zeit zu haben, den Bericht zu studieren. Wir werden sehen, ob sie diesem Vorschlag zustimmen. Wenn sie im Besitz der Wahrheit sind, sollten sie damit einverstanden sein, daß die notwendige Zeit zur Verfügung gestellt wird, um alle Elemente des Zwischenfalls gründlich zu analysieren. Wenn sie Gründe dafür haben - und sie müssen sie haben -, an ihrem Wort zu zweifeln, dann müssen sie tun, was sie tun: Sie haben

ihren Sieg bereits verkündet, nun müssen sie sich beeilen, den Inhalt des Berichts bekannt zu machen, seine Schlußfolgerungen zu manipulieren und ihn bis zum letzten Tag zurückzubehalten, um' zu verhindern, daß die Ratsmitglieder ihn lesen können.

Es handelt sich u. a. um eine Debatte zwischen jenen, die eine Diskussion sofort abzuschließen und die Schlußfolgerungen zu beschleunigen wünschen, und jenen, die, wie wir, zwar vorschlagen, die Angelegenheit solle nun nicht weiter verzögert werden, die nicht verlangen, daß die Angelegenheit bis zum Sankt-Nimmerleinstag hinausgezögert wird - man hat sie bereits zweimal verschoben -; das einzige, worum wir bitten, ist, daß die internationale Gemeinschaft respektiert wird, daß die Meinung der Mitglieder des ICAO-Rates respektiert wird, daß sie eine gewisse Selbstachtung an den Tag legen und das Elementarste auf der ganzen Welt tun, nämlich die Angelegenheit eingehend zu untersuchen und sich vor allem genügend Zeit für eine ernsthafte und gründliche Analyse der Frage zu nehmen, und die Diskussion nicht, wie es die US-Amerikaner beabsichtigen, an einem Nachmittag aus der Welt zu schaffen.

Journalist Homero Campa, Zeitschrift Proceso, Mexiko. Die Frage ist nicht zu verstehen ... **Hat sich Kuba noch Beweismaterial zurückgehalten und wurde dies der ICAO übergeben?**

Alarcón: Beweise zum Zwischenfall, gegen die *Hermanos al Rescate*, zur Vorgeschichte, Beweise in bezug auf die Untersuchung der ICAO, haben wir alle der ICAO übergeben. Beweise zur Motivation der USA, über ihr reales Verhalten, über die Art und Weise, auf die sie all dies handhabten, dazu haben wir selbstverständlich noch andere. Wir können beweisen, daß sie wesentlich lügen. Vom 24. Februar bis zur Pressekonferenz in der vergangenen Woche. Doch wir, die wir der ICAO nichts verheimlicht haben, sehen keinen Grund dafür, jetzt gewisse Elemente preiszugeben, über die wir verfügen und die beweisen können, daß das, was Herr Tarnoff neulich sagte, völlig falsch ist, und wir können außerdem beweisen, daß er das selbst weiß.

Wir haben jedoch das Recht, uns diese Information vorzubehalten, und sie steht auch nicht in direktem Bezug zu der Untersuchung der ICAO als solche. Sie bezieht sich auf das, was die USA wußten, was die USA taten, was die USA wissen und was die USA tun. Zum gegebenen Zeitpunkt werden Sie es erfahren. Bei einem Mindestmaß an Vernunft, einem Mindestmaß an Klugheit würden sie uns wahrscheinlich nicht dazu zwingen, soweit zu gehen. Trotz allen Drucks auf uns, trotz der ungerechten Aggression, der wir in diesem Moment im Zusammenhang mit dieser Angelegenheit ausgesetzt sind, würden wir es vorziehen, ein bestimmtes Maß an Besonnenheit, an Gelassenheit, an Vernunft zu wahren, das der Gegenseite offensichtlich ziemlich abhanden gekommen ist.

Journalist Victorio M. Copa, Presseagentur DPA, BRD. Was

erwartet Kuba von der Versammlung der ICAO am Mittwoch?

Alarcón: Ich erwarte eine Versammlung, die von einem ungeheuren Druck auf ihre Mitglieder gekennzeichnet ist, um sie dazu zu bringen, eine schnelle, auf die US-amerikanischen Interessen zugeschnittene Entscheidung zu fällen, genauso wie der Bericht auf ihre Interessen zugeschnitten ist. Ich hoffe, daß sich Mitglieder der ICAO finden werden - und ich bin sicher, daß dem so sein wird -, die an den Prinzipien und Normen dieser Organisation festhalten und versuchen, eine angemessene Entscheidung herbeizuführen. Darauf beschränken sich meine Erwartungen. Ich weiß nicht, zu welchem Ergebnis es kommen wird. Hoffentlich wird es möglich sein, zu erreichen, daß der Rat seine Funktionen wahrnimmt und verhindert, daß man ihn bei so einem plumpen Manöver, wie wir es jetzt gerade erleben, als Instrument benutzt, und daß er eine Untersuchung vornimmt, eine ernsthafte und tiefgreifende Analyse, ohne Übereilung und ohne die Voreingenommenheit, die ihm die USA aufzudrängen versuchen.

Karen Wall, Journalistin beim Green Left, Australien. **Erstens, ob der Fakt, daß Basulto von der Zivilluftfahrt der USA selbst verurteilt wurde, weil er am gleichen Tag in den kubanischen Luftraum eingedrungen war, im Bericht berücksichtigt wurde? Zweitens, wenn dieser Bericht als solcher am Mittwoch angenommen wird, ob es irgendeine Möglichkeit gibt, Berufung einzulegen? Und drittens, wenn man in Betracht zieht, daß man all dies so verstehen muß, daß dieser gesamte Prozeß mehr mit den Wahlen in den USA zu tun hat, als mit sonst etwas, ob dann Kuba nicht daran gedacht habe vorzuschlagen, all das bis Dezember zu verschieben, wenn die Wahlen in den USA vorbei sind?**

Alarcón: In der ersten Frage geht es um den Entzug der Fluglizenz des Herrn Basulto. Leider äußerte der Unterstaatssekretär auf der Pressekonferenz von voriger Woche im Weißen Haus, als er gefragt wurde, ob die jetzige US-amerikanische Haltung die Aufhebung des Entzugs der Fluglizenz zur Folge habe - und ich glaube, das ist einer der bedauerlichsten und ernsthaftesten Punkte dieses Interviews -, er werde diese Möglichkeit weder bestätigen noch ausschließen.

Der Entzug der Fluglizenz war nichts weiter als ein Trick, um den Eindruck zu erwecken, daß die USA etwas unternehmen, um ihre Gesetze umzusetzen.

Die Frage, ob das bis nach den Wahlen im November verschoben werden sollte. Ehrlich gesagt, wenn die Welt im Takt der Wahlspektakel der USA leben sollte, müßte man den gesamten Planeten anhalten, und das würde die gesamte Menschheit in eine sehr unangenehme Lage bringen. Zum Glück tun sie das nur einmal alle vier Jahre und nicht jedes Jahr. Wir sind der Ansicht, daß der ICAO-Rat so bald wie möglich seiner Pflicht nachkommen muß, diesen Vorfall eingehend und vollständig zu untersuchen und darüber zu informieren.

Das heißt, wir haben keine Vertagung beantragt, keine Verzögerung, wir haben etwas Grundsätzliches ge-

fordert ... - wir haben kein Stimmrecht -, und wir werden sehen, ob diejenigen, die im Besitz des Stimmrechts sind, es zulassen werden, daß man sie unter der Aufsicht der US-Amerikaner zwingt, einen Beschluß zu fassen, indem sie ihren Befehlen Folge leisten, oder ob sie tun werden, was sie tun müssen, nämlich sich die nötige Zeit nehmen und angemessene Bedingungen für eine ernsthafte Untersuchung schaffen.

Was auf dem Spiel steht, ist unter anderem das Prestige und die Glaubwürdigkeit einer internationalen Organisation.

Sie wird unter Beweis stellen müssen, ob sie als internationale, unabhängige und ernsthafte Organisation besteht oder ob sie sich prügeln läßt, als wäre sie eine Einrichtung von einer niedrigeren Kategorie.

Der Rat ist einer Generalversammlung der ICAO untergeordnet, und diese tritt 1998 zusammen. Das wichtigste ist letztendlich, daß der Beschluß des ICAO-Rates an den UN-Sicherheitsrat weitergeleitet wird (vor langer Zeit hat Frau Albright sogar schon das Datum erwähnt, zu dem man dort den Bericht erhalten würde)... Auf alle Fälle gibt es wichtigere Berufungen, als die, die man rein technisch vor internationalen Organisationen einlegen kann, und das sind Appelle an die Völker, an die Weltöffentlichkeit, an die Geschichte. Eines Tages werden Sie es in unserem eigenen Pressemedium lesen - ich weiß nicht, ob man das dann Basultogate, Airgate oder Gusanogate nennen wird -, aber eines Tages werden Offenbarungen darüber ans Licht kommen, was sie getan haben, wie sie es getan haben, wen sie bestochen haben, wen sie gekauft haben, wer bestimmte Tonbänder gelöscht hat, wer bestimmte Tonbänder erfunden hat. Das hat sich doch in Deinem Herkunftsland mit fast allem Irdischen und Überirdischen ereignet. Ich zweifle nicht im mindesten daran, daß das geschehen wird, und dann wird man viel über die Gusanogate-Affäre sprechen, und diese infame, ekelerregende Story wird bis ins letzte Detail aufgedeckt werden.

Das ist für uns die wichtigste Form der Berufung.

Patricia Grogg, Journalistin beim El Mercurio aus Chile. **Es ist mehr eine Klarstellung als eine Frage, Alarcón.**

Soweit ich verstanden habe, hatte Kuba über diplomatische Kanäle die USA auf die Aktivitäten dieser Flugzeuge, auf die Aktivitäten der Hermanos al Rescate und anderer Organisationen aufmerksam gemacht. Sie sprachen vorhin von der Besorgnis, die die USA in den Tagen vor dem 24. Februar zur Schau stellte. Die Hinweise, die Kuba - wenn mich die Erinnerung nicht trügt - über diplomatische Kanäle weitergab, wenn dem so war, und die mögliche Antwort, wenn es eine solche von Seiten der USA gegeben hat, sind sie auch in dem Bericht der ICAO enthalten?

Alarcón: Es gibt Hinweise auf den diplomatischen Austausch zwischen den beiden Ländern. In dem Bericht ist dies Teil der selektiven,

manipulierenden Haltung der Redakteure des Berichts. In welchem Sinn? In dem Sinn, daß es zwar wahr ist, daß auf Noten Bezug genommen wird, die es zwischen Kuba und den USA tatsächlich gibt, aber nicht immer werden diese ausführlich zitiert.

Es scheint so, als versuche man zu zeigen, daß die US-Amerikaner die ganze Zeit über sehr besorgt sind und daß sie in bezug auf die Luftraumverletzter Maßnahmen ergriffen haben, obwohl sie in Wirklichkeit objektiv nie etwas unternommen haben. Das einzige, was sie, ich glaube am 16. Mai, getan haben, war, einem Piloten, dem Herrn Basulto, die Fluglizenz zu entziehen.

Einige Noten, die ganz sympathisch sind, enthalten von US-amerikanischer Seite, von Seiten der US-amerikanischen Behörden, die Anerkennung einiger Luftraumverletzungen, auf die sich die Untersuchungskommission im Bericht jedoch nur in Begleitung der Wendung "den kubanischen Behörden zufolge" beziehen, während sie genauso gut gesagt haben könnten: und auch den US-amerikanischen Behörden zufolge, die in ihrer Note soundso vom Tag soundso das gleiche aussagten.

In einigen Fällen erfuhren wir von den Verletzungen durch die US-Amerikaner. Unsere erste Information, die uns darauf hinwies, daß dies und jenes passieren könnte, kam aus den USA, wie es auch jetzt wieder geschieht, wenn sie davon sprechen, es am 13. Juli erneut zu versuchen. Es gibt eine Note von Fräulein Ann Patterson, die an die Organisatoren dieser sogenannten Flotte gerichtet ist, wo ihnen das gleiche mitgeteilt wird: Soweit wir wissen, haben Sie dies und das vor.

Wie haben wir von dieser Note Kenntnis erhalten? Die US-Amerikaner haben sie uns selbst gegeben. Wir wissen, daß sie gerade jetzt in Miami davon sprechen, den gleichen Schabernack zu wiederholen, uns erneut zu provozieren, und wenn ich es dann sage, wenn dann Herr Acevedo einen Brief an die ICAO schickt, um dies anzuzeigen, dann sagen sie, wie es viele Pressemedien getan haben: "die kubanischen Behörden haben verlauten lassen", "den kubanischen Behörden zufolge"... Warum, zum Teufel, sagen sie nicht, daß die Informationsquelle Fräulein Ann Patterson, Unterstaatssekretärin der USA, ist. Fragen Sie doch bei ihr nach, warum sie behauptet, daß sie, soweit sie weiß, dies und das tun werden. Es gibt Hinweise auf diese Fälle, doch nur in dieser Form. Ganz vorsichtige Hinweise, wobei man die US-amerikanischen Noten nicht als Beweismittel für die Verletzungen nimmt, die von Kuba denunziert worden sind, und deshalb bestehe ich darauf: Es war *tai-lor made* (maßgeschneidert), wie sie das mit den US-Amerikanern abgefaßt haben, was sie hauptsächlich benutzt haben, um eine Besorgnis, einen Zusammenhang aufzuzeigen, ein US-amerikanisches Handeln vor dem Zwischenfall, auf eine Art und Weise, wie es sich wirklich nicht zugetragen hat, und leider war es wirklich nicht so.

Vielen Dank.