



大 会
安 全 理 事 会

Distr.
GENERAL

A/50/984
S/1996/470
25 June 1996
CHINESE
ORIGINAL: SPANISH

大会
第五十届会议
议程项目140
联合国国际法十年

安全理事会
第五十一年

1996年6月25日古巴常驻联合国代表给
秘书长的信

谨随函附上古巴当局关于国际民用航空组织小组对侵犯古巴领空一事进行调查所采取程序和关于该调查报告的审议情况的文件,请将文件作为大会第五十届会议议程项目140“联合国国际法十年”的正式文件和安全理事会的正式文件分发给荷。

常驻代表

大使

布鲁诺·罗德里格斯·帕里利亚(签名)

附 件

(原件：西班牙文和英文)

古巴当局关于国际民用航空组织小组对侵犯古巴领空一事 进行调查所采取程序和关于该调查该调查报告的审议情况 (1996年6月24日,纽约)

1944年《国际民用航空公约》附件13附录明确规定根据本《公约》对航空事故或事件进行调查必须使用的方法和调查报告每一章的组成要素。这次使用的方法相当不适合和不完整。由于不遵守上述附录的规定,处理事实的一节不平衡和忽略了重要的因素,例如事件的起因和先例、关于活动的资料和“救援兄弟”组织的性质。

古巴共和国政府根据规定稍微提前得到处理事实的那一节的报告。为了回应,适当和及时地编写和送交了调查小组要求的评论和建议。可是,向国际民用航空组织(民航组织)理事会成员分发的最后文本中却没有考虑到这些评论和建议。

根据调查小组拟订的程序,该小组、古巴代表团和美国代表团必须于1996年6月20日至21日举行技术会议。古巴在这些会议开始时认为这些会议毫无用处,因为已经知道这些会议徒具形式,而且在这些会议的范围内,除了纯粹事实上的错误外,根本不能提出其他修正案。换言之,根本无法纠正调查小组报告中出现的忽略事实、自相矛盾、含糊不清和篡改事实。

依照民航组织理事会1996年3月6日通过的决议订下的时间表,本应于1996年5月6日完成调查。由于美国在提供要求的资料、包括雷达图象等重要证据方面拖延,迫使民航组织理事会就在5月6日决定报告的完成和提出延期。由于美国在提交证据方面进一步拖延,日期继续延后。

数星期前、即早在我们获悉第一部分的报告之前,有人对美国方面拒不交出

证据这种奇怪和可疑的作法提请民航组织理事会和安全理事会成员注意。大会和安全理事会1996年5月23日的文件(A/50/959-S/1996/370)在下文中反映：

“民航组织小组要求美国政府提出七件证据，作为资料和补充材料的一部分。美国没有及时提出所要求七件证据，迫使民航组织理事会延期提出最后的调查报告以及比该组织决议规定的时间晚一个月审议此事件。

由于民航组织小组要求美国提出的证据是事件发生期间的技术性证据的一部分，因此美国航空当局和政府拖延提出那些证据值得我们注意。”

大会和安全理事会1996年6月19日的文件(A/50/980-S/1996/449)又重复了这项警告，其中表示：

“很不幸，美国一方很不干脆，它扣留和迟迟不提供有些证据，而且还不提出任何理由，拉长了调查过程，使民航组织两度延期审议。

我们知道，政治压力和卑鄙的竞选利益渲染了这个事件。我们也注意到煽风点火的竞选演讲以及种种的国内政治花招。这一切的阴险行径对上述非法活动提供了政治支助，不然，至少也大力促成了不受惩罚而逍遥法外的情况……”。

由于上述原因，调查过程花费了3个多月，以至到1996年6月20日星期四下午才把报告分发给民航组织理事会成员。然而，却打算在1996年6月26日、即在报告仅分发五天之后，由理事会审议该报告，而更糟的是，蒙特利尔这五天中有三天是假期。这种最后一分钟的仓促作法，与美国为拖延进程所表现的宽松和灵活态度形成鲜明对比，令人怀疑。民航组织理事会成员审查和分析报告、把报告送回其各自首都和接受必要的指示所余的时间显然短得可笑。古巴认为这种不必要、甚至有害的仓促是不可理解的。

调查小组在理事会5月6日会议上(根据该会议决定延迟有关报告的完成和提出)提交的报告草稿承认，“到1996年3月30日(预计调查小组访问古巴的日期到期之前一天)古巴当局充分满足了小组关于面谈、声明、民用和军用数据、文件和信件以及通讯记录和抄本等提出的每项要求”。换言之，早在当时古巴共和国政府已按时

和最公开地提交了手上的每一份证据。

然而,调查小组在上述报告草稿所说明的日期内不仅访问了美国,而且继续与美国代表团在蒙特利尔举行“会议和审议”,直至最近的1996年6月3日和4日。奇怪的是,这些“会议和审议”只与美国一方举行,而没有请古巴当局与调查小组进行新的会谈。

特别引人注意的是,报告充满了毫无根据的结论、忽略事实、失实、不正常做法和自相矛盾,把这份报告变成了一份不平衡、不公正和不客观的文件。这种不公平的对待各方提供的情报的做法、有选择地重视证人的声明和第三方提供的“证词”、使用一方提供未经证实的情报而无视另一方提供的情报、报告的某些章节列入不适当的要素使读者产生先入为主的结论以及某些章节的结构等证明了该文本的不公正性。

民航组织小组提交的报告实际上在所有案件中均倾向于削弱古巴共和国提供证据的可信性并在这些证据前加上“据古巴当局称”一句,但在提供其他有些甚至令人怀疑的要素时,其语气似乎认为这些是无可辩驳的证据。

我们必须指出,例如,在发生事件的当天,一艘正越过古巴海域的帆船船长的供词是如何遭到忽视和怀疑的,调查小组曾与他会晤并向他提出了他们认为有关的所有问题。我们还必须指出,有人却把“Tri-liner”渔船船员的所谓“证词”说成是无可辩驳的事实,而根据该小组报告所列其在美国开展的活动清单,民航组织小组根本就没有会晤这些船员。人们可以想象这些人士的所谓“证词”是美国当局提供给调查小组的。

同样人们也注意到该小组相信根据“Majesty of the Seas”游船点和“Tri-liner”渔船地点未经证实的情报所确定的所谓击落的地点,而这些情报又以未经小组亲自核实的情报作根据,与此同时,他们实际上全盘拒绝了古巴共和国所提供的所有有关证据。那些可疑的情报居然写入报告的部分结论中。

但是,更为严重的是,报告倾向于相信美国提供关于古巴截击机驾驶员与地面控

制台之间通讯的“情报”，极为可疑的是，这些情报与古巴当局提供的原文本相矛盾。

正如报告所极为明确地指出的，古巴“提供了军用截击机与其地面控制台之间无线电联络的录音原版带、这一录音的复制带以及进行原始录音的录音机”。

此外，关于美国提供的文本，该报告本身指出“民航组织小组听了美国提供的古巴军用截击机与其地面控制台之间通讯的录音。美国没有提交该录音的磁带，但向民航组织小组提供了一份西班牙文的抄件和英文翻译件”。该文件的其他部分还指出“1996年6月3日和4日民航组织小组分析了美国方面录下的古巴军用飞机与其地面控制台之间通讯的原版录音。”似乎十分清楚的是，美国只让民航组织小组听了美国方面关于有关通讯的版本，但并没有交出原版带。此外，也应提请大家注意，该小组只是在6月3日和4日才有机会“分析”所谓“原版带”，而这距1996年2月24日事件已有三个半月的时间了。

必须注意到这两种版本之间存在的差别。如果他们仔细地进行分析并与以下任意的结论联系起来，即以“*Majesty of the Seas*”和“*Tri-liner*”这两条船只的位置所确定的击落地点是最可靠的假设（这种说法已得到确立，但却没有得到证实）人们就可以看出在美国关于通讯的录音中的加进的对话节录十分可疑和荒谬，其目的是试图假飞行员口证实其关于击落地点的论点。这种做法表明美国当局篡改的证据，表明民航组织调查小组的同流合污。

上述情况并非该报告篡改事实的唯一清楚迹象。尽管调查小组曾在哈瓦那同古巴专家会晤，当时根本没有提到现在出现的“疑问”。而调查小组却试图对古巴海洋研究所关于该海域水流的研究报告提出质疑。上述报告是否重要无关宏旨，因为虽然该海域的水流朝外，而非流向古巴海岸，但被击落的飞机的仅有残骸在事件发生的第二天却是在古巴领水内发现的。

此外，调查小组决定自己计算飞机被击落时在古巴领水行驶的帆船位置和方向，但却不计算其他船只的位置，而是视其为理所当然，不加任何核实。同样，民航组织

调查小组极为主观、随意地无视古巴飞行员的证词和关于飞过被击落的飞机发出警告的其他证据。

美国提供的雷达资料无论多么可疑、不全面、含糊不清,却在如今公发的报告中被视为神圣教条。

同样,该报告对待不是由古巴共和国提供但有助于说明古巴在这一事件中的行动的资料时也是既篡改又忽略事实。例如,该报告对1996年1月9日和13日侵犯古巴领空的情况提出疑问。这些事件迫使古巴政府采取严厉措施保卫其领空和主权。该报告甚至只字不提美国官方文件所载的资料,如1996年3月的“停止飞行命令”,以及美国电视台关于这几天侵犯古巴主权行动的报道。

简言之,所能列举的这种篡改事实、自相矛盾、忽略事实的许多例子表明,这是一份专门用来歪曲事实及其起因和先例的报告,为反对古巴的行动制造借口,作为美国政府在37年前对古巴发动的“血仇”行动的一部分内容。甚至在民航组织理事会其他成员知道该报告内容之前,美国政府就已将报告内容泄露给新闻界。美国政府的这一做法也是这种阴谋伎俩的一部分。

最后,古巴共和国政府还表示关注的是,该报告没有提及与所涉事件及其起因和先例有直接关系的1944年《芝加哥公约》的明确规定。该公约前言明明指出,“滥用(民用航空)足以使一般安全感受威胁”;《公约》第4条规定“缔约国同意民用航空不用于和本公约宗旨不相符合的任何目的”。

显然,这个案件以及作为1996年2月24日事件的起因和先例许多记录在案的侵犯古巴领空的事件(自1992年以来有35起以上)都是明显“滥用民用航空”的例子。古巴政府难以理解的是,调查小组如果没有打算再次掩盖美国不履行《芝加哥国际民用航空公约》的责任和义务的事实,为什么不将这些要素纳入其报告的结论。

民航组织存在的理由和责任是防止和避免再次发生这类事件,即防止继续侵犯古巴主权和领空的事件。

由于美国不履行其义务,这种手段行为完全肆无忌惮。

是制止还是鼓励这种肆无忌惮的行为将是民航组织应作出的决定的主要结果。

这也是对该组织和国际社会的一个决定性考验。因为有人已公开宣布将于7月13日对古巴主权和领空进行新的侵犯。

- - - - -