



安全理事会

PROVISIONAL

S/PV.3683
26 July 1996

CHINESE

第三六八三次会议临时逐字记录

1996年7月26日星期五,下午3时25分

在纽约总部举行

主席: 德雅梅先生

成员国: 博茨瓦纳

智利

中国

埃及

德国

几内亚比绍

洪都拉斯

印度尼西亚

意大利

波兰

大韩民国

俄罗斯联邦

大不列颠及北爱尔兰联合王国

美利坚合众国

(法国)

勒格瓦伊拉先生

索马维亚先生

秦华孙先生

埃拉拉比先生

艾特尔先生

凯塔先生

马丁内斯·布兰科先生

维比索诺先生

费拉林先生

弗洛索维兹斯先生

朴先生

戈列利克先生

约翰·韦斯顿爵士

奥尔布赖特夫人

本记录包括中文发言的原文和其他语言发言的译文。定本将刊印在安全理事会正式记录。

更正应只对发言的原文提出。更正应作在印发的记录上,由有关的代表团成员一人署名,在本记录印发日期后的一个星期内送交逐字记录处处长(C-178)。

下午3时25分开会。

通过议程

议程通过。

1996年2月24日两架民用飞机被击落

秘书长的说明(S/1996/509)

主席(以法语发言): 我谨通知安理会,我收到了哥伦比亚、古巴、老挝人民民主共和国和越南代表的来信,他们在信中要求邀请他们参加关于安理会议程上项目的讨论,按照惯例,并征得安理会同意,我提议根据《宪章》有关条款和安理会暂行议事规则第37条,邀请这些代表参加讨论,但无表决权。

没有人反对,就这样决定。

应主席邀请,阿拉尔孔·德克萨达先生(古巴)在安理会议席就座;加西亚先生(哥伦比亚)、基迪昆先生(老挝人民民主共和国)和吴光春先生(越南)在安理会会议厅一侧为他们保留的座位就座。

主席(以法语发言): 安全理事会现在开始审议其议程项目。安全理事会是根据其事先磋商中达成的谅解开会的。

安理会成员面前有1996年7月1日秘书长的说明(S/1996/509),其中转递1996年6月28日国际民用航空组织理事会主席给秘书长的信。

安理会成员面前还有文件S/1996/596,其中载有美利坚合众国提交的一项决议草案的案文。

我谨提请安理会成员注意下列其他文件:S/1996/152,1996年3月1日古巴常驻联合国代表给安全理事会主席的信,以及S/1996/154、370、448、449、458、470、498、499、520、525、532、570和577,其中载有古巴常驻联合国代表分别于1996年

3月1日,5月22日,6月18日、21日、25日和28日及7月2日、3日、4日、16日和17日给秘书长的信。

奥尔布赖特夫人(美利坚合众国)(以英语发言):我们今天开会审议我国、安理会成员以及所有关心全球同民航有关者安全的所有的人严重关切的问题。

摆在我们面前的问题并不是美国对古巴。它并不要求安理会成员对古巴政府的镇压本性或对35年来美国-古巴关系的是非作出判断。这个决议草案涉及国际法的根本问题以及遵守或不遵守国际标准。

正因为这个理由,决议草案谴责2月24日古巴卑劣、惨无人道地击落由救援兄弟操作的两架无武装的民用飞机,并宣布这次击落是对国际法的违反。决议草案还对受害者的家属表示安理会最深切的悼念和慰问。我还要感谢会见2月24日受害者家属的那些同事,他们能更好地理解这一悲剧的人性方面。决议草案还要求所有各国,尤其包括古巴在内,在未来遵守有关民航的国际法律标准。

几个月前,在击落事件之后,美国和古巴代表各自发表了对2月24日事件的说法。这些说法在关键方面不同。为解决分歧,每个政府都保证同将由国际民用航空组织(民航组织)进行的调查进行充分合作。每一方的保证中都含有接受该调查结果义务。

美国接受该项调查的结果。的确,我们认为它提供了对事实的准确叙述。

这些事实是清楚的。古巴军方先是认明这两架无武装的塞斯纳飞机是民用飞机,然后知情故意用空空导弹将其击落。古巴人没有按照民航组织标准或他们本身公布的拦截飞机的程序。古巴人没有打算同任何一架飞机保持无线电联系,也没有指示飞机在指定地点降落。根据最可靠的情况估计,飞机最后约在古巴领空9至10英里处被摧毁。

古巴以其行动违反了习惯国际法关于各国必须避免对飞行中民用飞机使用武器的原则--这个原则适用于在本国或国际领空中的飞机。古巴违反了民航组织关于只能将拦截民航飞机作为最后手段的原则。古巴未能遵循适当的警告程序。并且,如

民航组织在其6月27日的决议中所指出，古巴使我们的4个同胞--巴勃罗·莫拉雷斯、卡洛斯·科斯塔、马里奥·德拉佩纳和阿尔曼多·亚历杭德雷--丧生，违反了对人类的基本考虑。

尽管我们今天面前的决议草案是由5个月前发生的悲剧促成的，但是其最大的价值关系到未来。安理会的首要任务是维护国际和平与安全。通过呼吁所有各国不要击落违反国际法律标准的民用飞机，决议草案为这一目标效劳。

但是古巴政府仍拒绝承认它在2月24日行动的非法性质。它未对被害死的4人表示遗憾，也未对其家属受到的无可弥补的损失表示慰问。它还继续扬言，它可能再次击落民用飞机。

坦率地说，古巴的立场是冷漠和可鄙的。他们击落民用飞机，然后指责受害者。他们呼吁进行调查，然后指责调查者。他在这个案例中是侵略者。然而他们却声称他们受到迫害。他们一贯不变的只是拒绝承认真相和决心一而再、再而三地欺骗全世界。

显然，古巴政府没有履行或接受遵守《芝加哥公约》和惯用国际法的责任，它们规定了关于民航的国际行为标准。相对比的是，我国政府承认其一般责任和对于控制美国飞机方面的责任。

早在2月24日之前，我们发出警告和通告，敦促美国飞行员不要在未受权的情况下进入古巴领空。7月，当一架在美国注册的民用飞机驾驶员飞越哈瓦那时，我们采取行动，暂停了他的飞行执照。

我们一直要求古巴政府提供关于所谓对其领空入侵的情况，而且我们也一直将我们的行动通报古巴。而古巴以前一直承认我们在这方面的努力与合作。

如我在发言开始时所说，这并非美国对古巴的问题。每个国家的人民都易受到无法无天行动的攻击，不论是恐怖主义行动或是由各国政府有意违反国际法的行为。安全理事会的目标正是帮助保护各国人民免于这种行动。我们在这里是为了保护国际安全与和平。

对我而言,古方军方在2月24日的所作所为是犯罪,古巴政府的任何借口、理由和指责都无法改变这一判断。如果我们让这种行为发生而不表示谴责,我们就没有履行我们对国际社会的责任。如果我们对古巴不断扬言要击落飞行中的民用飞机保持沉默,我们就会恭请这种悲剧重复。如果我们不坚持所有各国都应履行有关民航的责任,我们就把乘飞机旅行的所有人的生命置于危险之中。

在近几周,我们大量看到并听到飞机坠毁中造成亲人丧身所能引起的痛苦。在有些案例下,我们知道悲剧是由于我们所能处理的机械缺陷造成的。在其他案例中,我们不知道原因,也无能为力。在本案例中,我们知道原因,而且我们知道补救办法是接受并遵循法治。

这就是我们对古巴的全部要求。这就是我们大家应该永远相互要求对方并要求我们自己作到的标准。

主席(以法语发言):下一名发言人是古巴共和国人民权力国民大会主席里卡多·阿拉尔孔·德克萨达先生阁下,我欢迎他并请他现在发言。

阿拉尔孔·德克萨达先生(古巴)(以西班牙语发言):首先,请允许我表示满意看到你主持本月分安理会的工作。我要感谢你对我的欢迎,并感谢你在我们为筹划安全理事会本次会议进行联系期间给予我的礼遇。

我还要对你的前任埃拉拉比大使表示感谢和欣赏,我要感谢他上个月的合作。

也是在7月的一个下午--根据故事,在一个比今天更炎热的日子--小艾丽丝听到女王清晰但难以理解的训斥:

(以英语发言)

“‘不对,不对。’女王说,‘先定刑,后审判。’”(卡洛尔,《艾丽丝漫游奇境记》,第十二章)

(以西班牙语发言)

那个信号左右了美利坚合众国2月以来控制信息,捏造数据的种种尝试,使之实际上不可能,或至少极为难以分析2月24日事件,以及造成该事件的环境和情况。伴

随着这种尝试的是一场激烈的不分青红皂白就兴师问罪的舆论高潮,为了防止真相大白能够做的事情都做了。

出于对该机构成员的尊重,也出于对该组织全体代表的尊重,他们尽管不是安理会的成员,但安理会必须给他们一个答复,我想澄清几个问题。在“先定刑,后审判”的精神下,安理会于2月仓促开会。一项主席声明得到通过,其中要求国际民用航空组织(民航组织)调查该事件,并向安理会提交其结论,安理会并保证它将毫不延误地审议这些结论。

国际民用航空组织(民航组织)理事会于3月6日在蒙特利尔开会,并通过了一项要求其秘书长组织调查并在60天之后提交结果的决议。1996年5月6日--60天之后,民航组织理事会开会审议该文件,即关于击落等调查的进展的临时报告。该报告表明,3月19日,即民航组织理事会通过关于调查的决议的13天之后,同样的信函曾发给美利坚合众国政府和古巴共和国政府。随之发出的有要求有关当局提供信息的一系列请求,以及要求在美国或在古巴采取行动以拟订一份报告的诸多请求。在同样一封信函中,曾要求让有关的机构为了工作的进行而访问双方国家。

古巴共和国立即回应这一信函,邀请民航组织调查组在其愿意的时候访问古巴。调查组于1996年3月24日在信函发出后五天抵达哈瓦那。

临时报告说,1996年3月30日,古巴当局全面响应调查组所提出的请求。随后报告叙述了古巴在1996年3月30日之前满足所有所提请求的情况。该份最初报告也说明民航组织调查组于4月2日至4日访问了华盛顿。调查组返回蒙特利尔,随后又回到了美国--到佛罗里达的迈阿密,在那里调查组从4月14日一直停留到4月19日。调查者在该报告中没有说,他们也不可能说,美国象古巴一样对他们的所有请求都予以满足。

民航组织在5月6日的临时报告第4页第3.2.4段中也表示,关于提交特别是它所列的信息所进行的进一步接触和会谈都暂停。我不想宣读,因为它有一页之长。我只想突出4月19日之前美国尚未答复的几个问题:陆地控制中心的通话录音抄录,这

指的是截击机。5月6日,民航组织说,它仍在等待美国提供陆地控制中心和截击机之间的通话录音抄录。如果有人想看这些抄录本,我国代表团有这些通话的复制本,它们是美利坚合众国常驻联合国代表团于2月27日在纽约这座建筑物中向该国新闻界散发的。尽管如此,该信息在5月6日尚未提交给民航组织的调查人员。我们随后就能想到那是为什么了。

美国政府要提供的信息还有:美国海关调度中心的雷达数据;位于南佛罗里达的加勒比区域中心所记录的该事件雷达数据;迈阿密空中交通管制中心的雷达数据以及佛罗里达空军设施的雷达数据;位于基韦斯特的美国海军空运控制中心所记录的雷达数据;是日位于24度纬线北的某架飞机的雷达跟踪图;以及针对侵入古巴领空的先前事件而采取的措施的维持情况。

你们可以看出,民航组织为接收和审议调查报告规定了日期,然而当这个日期届时,民航组织不得不指出,它尚未从美利坚合众国收到无线电通讯的记录,也没有收到任何雷达资料,也没有收到任何关于为早先侵犯古巴领空而采取的措施的资料,虽然据说在2月24日之前早以采取这些措施。由于这种情况,民航组织理事会不得不于5月6日同意将进行这种调查的最后期限延长一个月,因此民航组织要求其调查组继续工作。换言之,工作小组不得不继续等待美国向其提供这种基本资料,而据说这种资料自2月份以来都一直存在,民航组织不得不将其会议推迟到6月6日。6月6日,民航组织理事会唯一能做的就是对该报告的审议再次推迟,因为报告并没有完成,其原因是工作组一直在等待美国方面提供资料,而他们没有接到所有的资料。因此,理事会不得不将其工作推迟到其届会的最后一个星期。这次届会甚至不得不延长一个星期,以应付这种局面,看看能否终于可以获得美国的合作。刚好在民航组织届会最近一次会议闭幕的前夕,该组织理事会终于得以完成安全理事会向其提出的要求:审查这次事件并向之提出报告。

此后竟然发生了这样的怪事。如果安理会于6月25日开会,那么你们其中很多人很可能早在6月20日就从北美媒体了解到,美国已经确定安理会在接到报告之后将对

审议工作作出什么样的结论,而事实上安理会并未收到这份报告。6月20日,美利坚合众国副国务卿在白宫发表声明,并向任何感兴趣的人分发据说是调查小组的最后报告,而蒙特利尔没有任何人收到这份报告,他并且事先向媒体表示,他认为联合国将作出这样的决定:先判刑,后定罪。那个周末,民航组织理事会成员终于收到调查小组的报告,因此他们得以在6月26日和27日进行讨论,经过讨论,他们商定向你送交一份你现在已经收到的决议,该决议是联合国这个专门机构成员进行分析和讨论的结果,该专门机构情不得以地拒绝核可调查小组的这份报告;该机构拒绝核可这份报告,而只是将其转交联合国这个主要机构,这并非偶然,正如民航组织理事会主席所指出,该机构要向你们提供国际民用航空组织成员国的集体裁决,集体观点,这种观点和裁决已经体现在你们收到的决议之中,任何其他文件都不能算数。

然而,由于联合国许多会员国--虽然并非安全理事会成员或民航组织理事会成员--可能希望了解为什么调查工作会发展到这种地步,为什么会向民航组织理事会提出这样的报告,为什么安理会会作出我刚才提到的决定,我想至少谈一谈我在会议开始时提到的据称已经得到证实的资料的某些关键方面。

我请安全理事会成员打开调查小组报告第77页。在这里,你们可以看到调查小组成员如何解释他们是如何分析事发地点的问题,他们是用了哪些因素来计算或估计这个地点。在第2.3.7.3段,他们解释他们是通过下述手段提出结论的。

“美国提供的通讯记录”(S/1996/509,附件,附录B)

这项记录2月份有了,但直到5月份才公布,

“尤其是其中提到一艘大的客运船和一艘渔船”。(同上)

调查人员补充说,这三项因素

“支持这样的观点,击落飞机事件发生在这些船只的附近”。同上

在下述段落里,有如下的文字:

“海王号和三线号轮船上目击者的叙述相互佐证。”

报告接着说:

“因此，三线号轮船与海王号轮船的相对位置以及由此而推断击落地点的位置可以认为是最可靠的估计位置。”（第2.3.7.4段）

三项基本因素--无线电通讯、某些船只、更具体的说就是海王号船上目击者，以及据说当时在该地区的一艘渔船，三项因素的综合，以及这两艘船只位置的相互关系，加上无线电通讯，从这些因素里可以得到最可靠的估计。请允许我阐述一下这三个因素的某些重要问题。我已经指出，我们向你们分发一份文件，这份文件是美利坚合众国常驻代表团2月27日在纽约市联合国这栋大楼里分发的，文件每一页旁边都有一段奇怪的警告。该警告是：

（以英语发言）

“这是截至1996年2月27日12时止权威性的记录版本。请销毁所有其他版本。”

（以西班牙主发言）

或许这种说法也被攻破，因为只须读一下民航组织的报告就可以看出，向民航组织提交的是一份录音文字记录，据称同美国早些时候提供的这份文本同样正式，却却少了6分钟。无线电通讯的头6分钟出现在2月份的文件中，却在5月份最后把情况慷慨地交给调查小组时消失了。而恰巧这6分钟专门涉及侵入古巴领空的飞机的位置以及“海王号”船只的位置。

它提到“海王号”和“Tri-Liner号”上的目击者。我请求安理会成员仔细审议报告的案文。实际上，检查一下对我所讲的情况进行冗长讨论的民航组织理事会会议的逐字记录，是极为有益的。在5月的初步报告和6月的最后报告中，没有一处提到调查小组直接与“海王号”或据称名为“Tri-Liner号”的美国渔船上的任何目击者亲自面谈。调查人员指出，当他们于4月去迈阿密时，他们同涉及该事件的一架飞机上的个人谈话。在民航组织理事会的会议上，民航组织秘书处所任命的调查小组组长弗罗斯特尔先生表示：他们未曾与“Tri-Liner号”船上的任何船员谈话，他们也曾登上该船。

因此,甚至没有任何证据表明据称名为“Tri-Liner号”的所谓渔船的存在。然而,在我所提到的部分中,该报告利用这只渔船上的所谓目击者所提供的说法来确立该船与“海王号”的位置--“海王号”的存在无人否认--以企图估测击落的可能地点。

鉴于报告该部分及其结论如此清楚地表明该小组面对可质疑的情况,为了使事情更加清楚,他们指出他们无法提供有关“海王号”位置的独立证据。

关于通讯录音,我谨指出报告所载并且在民航组织理事会会议上得到冗长讨论的情况:该文件的奥秘非但没有通过调查小组的努力而解开,反而在调查过程中变得更加复杂。我这里指的是2月份的版本;美国实际上并未向民航组织秘书处提交5月份的录音版本。他们表明,他们在5月份有机会听到美国所称的这些无线电通讯的录音,录音随后被文字记录下来。文字记录清楚地显示出同早先于2月份文字记录和分发的文本之间的差别:即被删除了6分钟,以及两个美国版本之间的其他不甚重要的差别。

至于古巴,报告指出,古巴于3月30日之前不仅提交了其雷达数据,而且提交了它的无线电通讯情况。它还使该小组得以与它想要面谈的任何目击者面谈。我们还向他们提交了古巴方面录下这些无线电通讯的原始录音带。此外,我们还提交了用来进行这种录音的设备。

现在是7月份。民航组织的调查已经完成;在蒙特利尔进行的讨论已经完成;安全理事会即将结束其工作;而民航组织调查小组无法改变它在蒙特利尔所说的话以及报告中的阐述:即从美国方面,他们当着美国政府代表的面聆听了--仅仅是聆听了--一盘插入一架录音机的磁带,而报告表明这些代表是该录音带的保管者。有鉴于此,甚至美国也表明:他们在5月份获准听到的情况显然不同于2月份的情况--即录音记录缺少6分钟,我不知道我们为什么应对调查人员仅被允许聆听的版本的其它部分抱有更大的信任,而美国政府从未提交该版本的原始录音带。

这就是无线电通讯的所有细节。关于目击者,我已经表明报告本身所提到的情

况。雷达情况也同样有意思：事件发生两个月后，美国当局却仍然无法提供其任何雷达上的数据，而报告本身表明，事实却是美国当局于前一天，即2月23日得到警告：即2月24日将有一次或多次飞行，应受到所有雷达设施的适当追踪和记录。

报告第2.2.2段说，在2月13日午后不久--2月13日，即11天之前--国务院古巴事务科同国际航空办事处的联邦航空管理局办公室联系，通知它这些飞行可能出现某些情况，应预先提醒他们。以下段落说在2月23日，美国各通讯管制中心从当局接到指示--预告，大意是将在次日举行的某些飞行应作适当文件记载。

尽管如此，这些设施中没有一个在调查组去美国的4月19日之前能提供任何资料。据报道，美国政府代表和调查组之间在5月21日在蒙特利尔还是举行了会晤，看看该组最终能否取得余下的资料。安理会成员可以看看报告的前言并看到--我将逐字宣读该段--它说：

“要求取得补充资料，美国当局在1996年5月21日提供了有关P-3型 Orion 飞机的任务以及基韦斯特海军航空站、加勒比区作战中心和北美防空和东南防空分区的雷达数据”。(S/1996/509,附件,附录B,第12段)

报告接着正是解释了关于基韦斯特海军航空站雷达数据所提交的内容。提交的是5月21日的新闻，即基韦斯特设施抹去了其雷达数据，消除了这一资料，它是大约在3月6日，即事件发生的15天之内这么做的--几乎是在该设施的工作人员被告知正在进行调查、有人将来索取这一具体数据之后立即这样做的。我完全理解为什么直到5月21日才将诸如消除数据这样的确凿的情况告知调查组。

美国应该解释它们联邦机构在工作中的小心谨慎和严肃性的水平，因为尽管华盛顿曾经预先通知应该对一次飞行进行记录，因为它可能发生事件，然后一旦在最靠近发生事件的设施的地方发生事件时，介入这一事件的设施--因为人们可以在报告中看到飞机必须飞越基韦斯特并可能在任何时间降落在那里--就把这个数据抹去。此外，报告表明，美国雷达数据在描述那次飞行的最后几分钟就是发生事件的最后几分钟都没有用。

对我来说不难理解美国处理这些数据 and 它必须提供的信息的方式，它摆弄和掩盖这些信息的方式，它搅和无线电联络的方式，它没有为调查人员同据说在该地区的据说是捕鱼船只的所谓证人之间的联络提供方便，但是没有人看见，也没有人跟这些船员说过话--所以这一切都是为了能够声称这个事件发生在其他地方，而不是发生在它真正发生的地方--换言之，把这个案件说成似乎是国际水域上发生的破坏问题而不是事实所表明发生在深入古巴共和国的领土上。

此外，美国代表团正试图就所谓有关飞机的民用性质坚持耍弄手法和混淆的努力。在这方面我必须作出一些澄清。我不认为我能改善国际民航组织所认为的应愿来确定一架飞机是否具有民用地位的标准。正如应其理事会的要求而编写的国际民航组织秘书处的一份文件所表明，这份文件正是为了尽量明确这一基本问题：

“有关飞机的使用是决定因素”--我重复一遍：有关飞机的使用是确定标准--“而不是诸如飞机的注册和标志等其他因素……”

换言之，第一个问题应是，2月24日事件中有关飞机是作什么用途的？美国方面武断地坚持向对这些飞机表示合理关注以保护和发展国际民航，但在这样做之前需要明确上述问题。它们的使用和任务都同运输旅客、邮件和货物无关；它们同国际民航无关而同滥用国际民航大大有关，同使几千架具有民用性质的飞机处于危险大大有关--其中大多数是美国飞机--这些飞机有权在那块领空中飞行，它们为此目的得到古巴的充分合作，美国当局对此应予适当注意。

这些当局应关心真正的民航并关心在这方面没有滥用的情况，因为它们自己的飞机使用那片领空最多，它们的国民飞越那里--每年有数十万乘客，所有的人都享有古巴当局的技术援助和合作。在每天飞越那些连接古巴和美国之间的走廊的数百架美国民用飞机中从来没有发生过一个事件。

确保离其领土如此之近的这一地区名副其实的国际民航不受任何东西的侵犯、危害或者歪曲应该是美国政府主要关心的问题，特别是现在，但在其他任何时候也一样。

我已讲了飞机的任务,但是这里所涉及不仅是这些。负责2月24日飞行的团体所使用的飞机都属于一种机型,即“塞斯纳337型”飞机。然而,任何熟悉飞行行业的人都知道,正是这一型号的塞斯纳飞机恰巧具有双重用途的设计:民用和军用。如果一个对飞行感兴趣的人翻阅一下发行相当广泛的《简纸世界飞机大全》,他就会在任何一个版本中发现一段对塞斯纳337型飞机的描述--或者用美国空军的命名是02型。这种飞机在用于运载乘客、货物或邮件时称337型;而美国军队在越南和中美洲使用时称02型。换句话说,这一飞机是同样为军事任务或使命而设计和研制的。在任何一本美国军事航空手册中都能找到同样的描述,手册中从来不提这是一架民用飞机,而只说它是用于某种军事任务的飞机型号之一,美国政府也一直是这样使用这种飞机的。那次飞行任务与国际民用航空毫无关系;根据美国自己的手册,这种飞机所使用的设备也可以用于军事目的。

不仅如此。三年前或者更早一些,在1992年和1993年,一名来自佛罗里达的美国女众议员在迈阿密组织一次重大运动,请愿五角大楼向参与2月24日事件的团体提供数架塞斯纳337型,或叫02型飞机。她直言不讳,非常活跃,多次讲话,并采取若干行动。看来她似乎成功了,因为在那年的7月19日,《迈阿密先驱报》评论版上发表了一篇不是由普通的记者,而是由《先驱报》编辑大卫·劳伦斯先生执笔编写的报道。

在这篇报道中,劳伦斯先生叙述了他同当事团体,即所谓的“救援兄弟”一起做的一次旅行。同任何出色的记者一样,他的报道配有照片,其中包括这次旅行所使用的飞机的一些照片。在其中一张照片中,“N2432S”的标志相当醒目;在另一张照片中,机翼上四个字母明显可见:“USAF”。换句话说,这不仅仅是军方使用的一种飞机型号;并不象那位女众议员所说,自从中美洲冲突结束以来,同样的飞机在佛罗里达的机场上到处可见;事实上,大卫·劳伦斯先生乘坐的是一架涂有N2432S标志的飞机,机身上的美国空军标志甚至还没有被涂掉。

这是一点。另一点是,在今天7月26日下午4时25分,这架飞机就停在迈阿密的奥

帕洛克机场。机身上仍然有美国空军的标志；它仍然属于“救援兄弟”组织，明天、后天或今后某一时间，这架飞机可能参与该组织的某一行动。

1996年6月26日，在民航组织理事会的会议上，我刚才在这里说的情况得到弗罗斯泰尔先生的承认，他说，这架飞机确实仍然停在奥帕洛克机场，而且机身上仍然有美国军方标志。确实，“F”字母已经比较暗淡，看来似乎正在开始退色，但是仍然可以辨认。这架飞机仍然属于“救援兄弟”，任何时候都可能用来参与对古巴的挑衅。

我不知道各位能否想起安理会或者任何其他国际机构早先是否审议过任何与国际民航有关的事件。但我可以说，国际社会还没有处理过其他由一个并非从事民用航空活动，而是进行非法活动，不仅违反国际法、美国条例和古巴主权，而且同侵犯古巴人民的严重罪行相关的组织所进行的预谋行动。

古巴具有同来自美国领土的小型飞机反对古巴及其人民的行动作斗争的长期经验。古巴的甘蔗地曾经被小型飞机烧毁。古巴的城市曾经受到小型飞机的袭击。小型飞机曾扔下爆炸物。小型飞机曾进行破坏。小型飞机曾经把生物物质带进我国。从类似该团体所使用的那些飞机上，曾经并且正在策划破坏古巴共和国设施的行动。

在这方面，让我们看看报告第83页，其中描述美国当局同胡安·巴勃罗·罗克先生之间的接触，罗克先生同联邦调查局有联系，并曾为联邦调查局工作，从1993年夏季开始，到1995年11月为止，为联邦调查局提供情报。可以合理地说，联邦调查局应该在各种地方有线民，包括在这一团体中；我想象，即使现在仍有许多线民在。联邦调查局一定掌握大量情报。这个人为调查局提供他属于的该团体的情报。我将引用调查组报告的内容，因为这些话加有引号，我只能假设它们是联邦调查局向调查组提供的情况。

它指出：

“其中十二项合同与‘救援兄弟’组织有关。这些报告讨论了向古巴偷运

或空投武器的可能的计划,以及侵犯古巴领空的其他计划。”(S/1996/509,附件,附录B,第2.6.9段)

安理会刚听到的解释试图给听的人一种印象,即情况是偶然、突发和没有先例的,美国政府在2月24日以前一直在对它采取措施,因为它对可能的侵犯行为有一些了解。

调查组的报告说了带有这种含意的话。但情况还不只于此,有人正竭力将它精心掩盖起来。我手中还有一份美国1996年7月5日的文件。我没有全文,因为文件很长,有几千页。这是美国国家运输安全局的一份文件。新闻界常常提到该机构。它在7月5日研究了奥尔布赖特大使提到的问题。她提到了吊销一名飞行员的执照的问题。原先执照是被无限期吊销,但现在吊销期已缩短到150天。这意味着,如果情况没有变化,那个人到10月份又可以飞行。

该机构在7月5日星期五下午8时35分举行了一次会议。它的一名行政法官出席会议,审理吊销巴苏尔托先生的执照的问题。有意思的是在同一次会议上,巴苏尔托先生作了我们认为是十分相关的发言,似乎对美国驻联合国大使先发制人。美国把它吊销一名飞行员执照的伟大、勇敢和强硬的行为树为它大力施行其法律的榜样。

在这份文件的第1785页,巴苏尔托先生本人指出了美国当局的一些做法不一之处。他指出,他的执照在2月24日后被吊销82天,但在这期间他又驾驶了他的飞机,没有针对这一情况采取任何行动。他还提到,美国政府在吊销执照时所作的指控中提到了另一个事件--该事件是美国当局承认的唯一事件。安理会今天可能会通过的一份比较决议草案的文本提到了这一点,他涉及1995年7月13日进入古巴领空的一架飞机。每个人都知道这是谎言。每个人都知道这是对人类不可接受的嘲弄。它甚至是对安全理事会的嘲弄,因为案文提到1995年7月的一架飞机只是由于那天所发生的情况而被公开。它在好几个月以前就已公布,并由美国电视作了报道。正如他所说的那样,“我在这件事上遭到指控,但当天有另外8架飞机与我一道飞行。”这是一个有趣的细节,我是在7月5日的报告中发现这个细节的。然而,还有一些其他有趣的方

面安理会应该考虑到。报告还提到了美国早些时候采取的措施。

担任美国联邦航空局迈阿密办事处主管的美国调查员查尔斯·史密斯先生提到了他在1992、1993、1994当然还有1996年与这个团体的人的举行的会议,他试图说服他们不要违反国际法或美国条例,警告他们,他们正在犯会受到惩罚而且应该受到的罪行。

奥尔布赖特大使说,在2月24日之前已采取了步骤。一些调查员或负有责任感的地方当局意识到这些侵权行为也危及其他美国乘客,他们也许与这些人谈过话。史密斯先生怎么说?他说,由于侵权行为已被公开并且是众所周知,他在1995年7月收到了该集团负责人的答复。该负责人说,他不得不做他必须做的事情,他确实做了。这就是说他蓄意要无视各种规章条例,蓄意要侵犯古巴领空。这个人年复一年地受到当局的警告。但他没有理由相信会对他进行任何惩罚。

“救援兄弟”组织成员之一威廉·舒尔茨先生的证词载在第1839和1840页。他在美国运输安全局行政法官面前说,他也侵犯了古巴领空。他在7月13日飞过哈瓦那上空。他还说,他带了迈阿密第10频道一名记者和一名摄影师。他还说,他没有被联邦航空局指控犯有任何侵权行为。他也解释到,在到达迈阿密后,他在电视上看到好些飞机,其中包括他自己的那架飞机在哈瓦那上空飞行,显然在12英里范围内,因为它们实际飞到古巴共和国首都的上空。

我已谈了《迈阿密先驱报》编辑之行。但是丹尼斯·海斯大使之行又是怎样呢?谁是丹尼斯·海斯?我不知道他是否已经是大使了,还是正处于由美国参院听证的过程中。1996年5月8日,美国参院外交关系委员会正在审议他可能被批准为驻某个加勒比海国家大使。在该委员会面前,克里斯托弗·多德参议员(他是北美政治中的知名人士)对他所得到的材料表示震惊,材料说,这位丹尼斯·海斯先生到去年夏天止,他任国务院古巴事务局局长。有人告诉多德参议员(他是有修养和消息灵通的政治人物),或者他发现,迈阿密报纸说海斯先生也曾乘救援兄弟组织飞机。他任古巴事务局局长时也曾是这些飞机的一名机组人员。多德参议员在参院面前问及此

事,所问的级别我想在美国一定会受到认真对待的。

多德参议员作了详尽解释之后问道:

(以英语发言)

“你究竟有没有乘救援兄弟组织的飞机?”

海斯先生回答说:

“是的,先生。我想是93年晚期和94年。我的前任也乘过。”

(以西班牙语发言)

这是个传统。海斯先生被任命为古巴事务局局长,他的任务中的一项任务就是也要陪乘飞机,这些飞机很可能有北美标志;很可能要侵犯古巴领空;很可能要进行破坏。美国难道真的认为它能使任何人深信它作过任何事情来劝阻或防止这些事情呢?不,古巴不指控受害者,它不将受害者变为有罪者。主要罪犯是美利坚合众国政府。

应负主要责任的一方是这样一个政府:它不仅未能遵守国际法,这是它必须负起的责任,而且甚至未能确保其本身的航空准则条例和规定受到尊重。

这个文件提供了同国家交通安全局行政法官的讨论情况。这一文件有十分详尽的描述,它补充了调查组关于美国期待2月23日发生事件的说法。这一说明不仅是2月13日作出的。若干美国民航官员对这名法官作证说,背景情况的日期甚至更早。在第1796页,这些官员中的一人,霍利亨先生说,2月24日前一周,换言之,2月17日,叫他支开会,在会上预告他说,在2月24日,即一周后,巴苏尔托先生和名为救援兄弟组织的其他飞行员将向古巴飞去,目的是制造一个政治事件:一周前,2月17日。

在2月23日和2月24日早上7时45分一再告诉他这点,他被告知将进行那一目的的那次飞行。美国当局真的那么清白吗?它是否真的拥有道义权威,以热情捍卫法律、关切他人生命、积极促进国际航空安全和以有权对每个人建议如何对待这些可能事件的面貌出现?或者它是对发生这一事件应负责任的当局?它事先知道此事。它至少在一周前通知了霍里亨先生。在发生前夕重复了此信息,在整个事件中,它知道正在

发生的情况。

我请各位成员翻到民航组织报告第5页。这是篇幅巨大的报告,不易通篇看完。但是,第5页在报告最开始。它是这份报告中出现的第一幅地图。还是以美国材料绘制的一份地图。它简单表明佛罗里达半岛、佛罗里达海峡、古巴共和国的轮廓和两条线。一条是预计航线。飞机本来会朝向古巴中心在佛罗里达半岛东部往下飞,然后西行飞回基韦斯特。这是预定的航线,授权它们2月24日从奥帕、洛卡起飞的航线。

另一条航线是实际航线,是它们实际上飞的航线。它同授权的航线无关。它们不在佛罗里达东海岸下降,而是飞越佛罗里达半岛到基韦斯特,从那里向南,然后再往西--所有这一切都在美国空中交通管制区内--然后沿直线飞到古巴首都。我重复:这两条线来自美国;这两条线是美国的材料--

美国提出的要求和美国实际上的所作所为。考虑一下某些时间选择。下午1时15分,它们从奥帕·洛卡起飞;下午2时55分,它们几乎到达北纬24°。还有一条距离要走。它们已在航线上达1小时45分钟了,整个事件。要的时间,即从奥帕、洛卡起飞到飞机被击落和第三架飞机的返回。要的时间,1小时45分钟。在那里?在古巴领土上空、在古巴领空内,还是在美领土上空还是在美领空内?

美国作了什么来避免一次事件或者避免一次事件的完成?这里有一项侵犯,大使夫人:从起飞之时起,得到授权的飞行计划便受到了忽视。

它在整个飞行中都被置之不理。它被置之不理长达一小时四十五分钟,而拦截手册的专家们--那些懂得最多,那些大言不惭、那些建议世界上其他人使用什么样的机制和平顺利地避免事故的人,他们怎么一事不做?那些权威的无线电通讯在哪里?他们自己的说法是什么?他们在哪里?奥帕洛卡说什么?迈阿密说什么?基韦斯特说什么?它们给那些飞行的警告在何处?要他们返回、要他们着陆或者要他们在自己有权飞行的范围内飞行的信号在何处?大使夫人,您想到吗?无权飞越一个他们未经授权飞越的地区会危及任何合法使用同一领空的美国公民的生命?您想到吗,有一小

时零三刻钟,这些人不无视美国当局,而美国当局是警觉的,它受到过警告,它正在记录此事--为什么?--美国当局允许他们直接飞越古巴共和国首都、然后又说具体信息到此就没了,最后几分钟不是被抹掉就是消失了、或是他们精密的技术手段未能确定这些飞行的最后阶段发生了什么事情。

但这些权威完全了解该飞行的最初过程,并且象事先预备的那样,不仅彻底不管,而且似乎在袖手旁观--当然连雷达都关闭了--等待着事件的发生和被宣布,这样一来,他们在安理会前就成了国际法的卫士,民航的卫士,人道主义原则的卫士等等。

美国隐瞒信息,捏造数据,阻碍分析,甚至运用令人十分遗憾的程序试图使安理会对此项目的审议尽可能艰难。

安理会现在面前有一项决议草案,其执行部分第一段将核可国际民航组织的报告的结论以及国际民航组织理事会通过的决议。换句话说,成员们将核可民航组织理事会拒绝承认的结论。它要求安理会批准一份报告的结论而与此同时核可负责研究该报告机构的决议。该机构拒绝了某些方面一再提出的要它核可该报告的建议,它之所以拒绝是因为该报告有许多不一致,矛盾和漏洞。

安理会将在决议草案的第五段中被要求重申以下原则:

“每个国家都应采取适当措施,禁止蓄意使用任何民用飞机”(S/1996/596,第5段)

等等。该作者就是美国。如果安理会接受了一个显然没有采取任何措施禁止以与《芝加哥公约》目标相违背的方法蓄意使用民用飞机的国家的提法,那又有什么实际意义呢?什么是“适当措施”?难道安理会也应向违反民航规则的人提供军用飞机吗?难道它应指派大使陪伴挑衅者吗?难道它应容忍、允许、纵容、煽动这些行为吗?美国有什么道德权威谈论它日复一日地有系统地违反的事情?

第七段敦促

“所有仍未批准的国家尽快批准在《芝加哥公约》增添第3条之二的《议

定书》”(S/1996/596,第7段)。

美国会这样做吗?它会树立榜样吗?它已经采取步骤批准该《议定书》了吗?既然它是该决议草案的唯一提案国,人们会认为一个告诫和要求全世界做些事的国家自己会愿意坚持到底。至少这是可能的。但是,该段结尾真是一个蹩脚的笑话。

“并在《议定书》生效前遵守该条的所有规定”(同上)。

美国真在运用第3条之二的规定吗?曾几何时它真正运用了该条的任何部分?它现在会这样做吗?它会改变它的政策吗?它会采取真正措施防止蓄意使用美国注册为民用但一心想违反国际民航规定的飞机吗?

我想说以下几点:我了解有些亦是安理会成员的代表团--不是所有代表团,因为一些在儿的国家没有批准该条--非常重视这一问题。古巴共和国想要向它们全体提出显示它们真诚地而不是仅仅口头上遵守第3条之二的可能性。古巴共和国建议并已经采取有关步骤要求国际民航组织理事会在其下一届会议上分析与在我们地区滥用民航、并且违反《芝加哥公约》不正当使用在美国注册为民用的飞机相关的问题。我们希望国际民航组织将同意讨论此问题,它将意味着对在世界某一特定地方遵守该条规定所必需的条件作一分析。

我们希望所有维护第3条之二并希望它得到执行的国家与我们共同合作,以使该条及其正当目的能在实践中得到真正应用,而不只是用来让某个尚未批准它并不遵守它的国家能够蛊惑人心地利用它,告诫其它国家接受它。我再说一遍,国际民航组织理事会很快应古巴的请求调查在这个使我们联合又使我们分离的地区内不正当使用民航的关键问题,特别是违反国际民航及其准则的行为。我顺便提一下,这不仅仅意味着对古巴共和国主权的侵犯--美国对此可能感兴趣--也意味着对作为古巴共和国国际空中走道的大多数使用者的美国公民的安全的威胁,这占飞越古巴的飞机多数的美国飞机的威胁,以及对占使用飞越古巴共和国领土的航空公司的乘客多数的美国乘客的威胁。

一个月前,民航组织理事会审议这个问题并且通过了载于其决议之中的决定。

我清楚地记得开始审议这个问题时的情形。主席先生,我听到贵国代表--法国驻民航组织代表--提请注意这个事实:除民航组织当时审议的具体问题外,摆在民航组织理事会面前的问题首先关系到民航组织的威望和信誉。民航组织理事会大多数成员多次重申这个最初由法国代表在讨论过程中提出的问题。遗憾的是,无法向各成员提供当时会议的逐字记录,而且也没有采取步骤以提供这些记录。当然,我国代表团当然掌握这些资料,愿意向任何希望了解蒙特利尔各项活动所有真相的人提供这些资料。

最后,6月27日,正如我当时所指出,我认为民航组织理事会终于维持了其信誉。理事会面临了各种阴谋,但终于保持了信誉,使其免遭损坏。现在该轮到安理会采取行动了。为了这个机构的信誉和威望,安理会各成员应该作出反应。

主席(以法语发言):我感谢古巴共和国全国人民政权代表大会主席对我说的客气话。

下一位发言者是哥伦比亚代表。我请他在安理会议席就座并发言。

加西亚先生(哥伦比亚)(以西班牙语发言):主席先生,首先,我谨向你表示,我们很高兴地看到你主持安理会今天的会议。我们赞赏你担任7月份主席期间的作为。

我国代表团希望参加这次辩论,以帮助避免国际民用航空组织(民航组织)理事会通过的决议所针对的这种事件的重演,并且避免围绕事件所发生的事情。

我们认为,国际社会应该反省这些事件和事实的导因,更重要的是反省可能触发更多事件的诱因,以避免仅仅相互指责的态度,因为这种态度不符合各国避免这种事件的责任。

国际民用航空组织理事会的积极目标是使各国认识到必须尊重国际民用航空原则,基于这种目标,理事会努力达成一项适度、较好、慎重的决议,我国代表团谨向理事会表示赞赏。

在这方面,由于其重要性,我们谨强调民航组织理事会1996年6月27日决议执行部分第2段和第3段,其中指出这些相辅相成的原则是不可避免地相互联系的。一项

原则规定,各国必须避免对飞行中的民用飞机使用武器,另一项原则规定各国必须采取适当措施,禁止在其国家注册的民用飞机有意识地用于不符合《国际民用航空公约》宗旨的目的,这两项原则同样重要。然而,虽然国际社会十分关切避免再发生悲惨事件,但从预防和实际的角度看,现在亟须尊重后一项原则,从而保证,各国主权不会受到违反《公约》和《联合国宪章》原则的行为的影响。

我国代表团认为,安全理事会可以利用审议我们面前项目的机会,突出地重申,联合国致力于维护各国主权不可侵犯原则和个人的生命权利。

关于目前审议的决议草案,我们感到遗憾的是,草案没有采纳安全理事会成员中的不结盟运动成员小组提出的一些修正案。同样,安全理事会没有理由无休止地审议该事项。如果要作出这样的决定,我们认为在作出决定时应该考虑到导致事件的许多因素,同时也不歧视性地忽略事件的前因后果。

最后,我国代表团谨重申,各国必须尊重和遵守《芝加哥公约》各项原则和准则。

主席(以法语发言):我感谢哥伦比亚代表对我说的客气话。

下一位发言者是老挝人民民主共和国代表。我请他在安理会议席就座并发言。

基迪昆先生(老挝人民民主共和国)(以法语发言):主席先生,首先,我与其他发言者一样,祝贺你担任7月份安全理事会主席。我了解你在国际事务方面的技能和丰富经验,因此我认为安理会的工作将富有成果。我还谨祝贺埃及常驻代表,他出色地指导了上个月的安理会工作。老挝代表团要求参加关于安理会面前这个问题的重要讨论,安理会准许所求,因此老挝代表团也非常真诚地感谢安理会各成员。

古巴政府在其外交部1996年2月26日的照会中向全世界告知:1996年2月24日下午3点21分至3点28分之间,两架由佛罗里达起飞的塞斯纳飞机被古巴空军飞机击落,它们当时侵犯了哈瓦那以西、巴拉科亚海滩以北8至12公里处古巴领海上空。古巴政府在同一照会中还提供了一个情况:即在这之前的上午10点15分至11点27分之间,三架同类型飞机侵犯了古巴领空和领海。一架古巴飞机于是迎上前去,迫使其离开

该地区。这些飞机于是向北飞去。根据古巴所称,其中一架飞机于1点21分再次飞往古巴,而哈瓦那空中交通中心已警告它:如它决定闯入该地区,就面临极大危险。除侵犯领空和领海情况之外,古巴还提到设在佛罗里达的古巴裔团体把武器和炸药带进其领土,并派遣突击队在该国各地传播暴力。简言之,这种侵权行为已犯下多次,而对此负责者已被警告多次:古巴的耐心是有限度的,这种侵入再不会被容忍。

根据古巴当局所称,所有劝告避免这种行为的手段已经用尽。因此古巴政府决定制止这种危害古巴主权和威胁古巴公民生命的飞行。

老挝人民民主共和国十分密切地注视这一不幸事件。我们认真聆听了古巴政府对国际社会的解释。我们对该事件造成的生命损失深感遗憾,我们衷心希望此事不会再出现。

全世界都知道,我们面前的问题并不容易。相反,它是微妙和尤为复杂的。然而,我们坚信在各种情况下,各国或各主权国家在认为其独立和领土完整受到威胁或侵犯时,都有权及神圣责任予以捍卫。这是最简单和最基本的国际法行为。然而,鉴于在此阶段大量技术问题--我强调是大量的--尚未澄清,我们并不认为具有解决问题实质的基础,即知道谁为此事件负责,它是如何发生的和为什么发生。我国代表团认为,这一不幸事件不幸反映了古巴共和国与美国之间存在三十多年的困难关系。两国似乎并未用尽一切现有手段来争取解决其问题。缺乏相互信任基本上主宰其关系。国际社会对这种无利于任何一方、却相反损害两国人民合法利益的局势,只能感到震惊。诚然,如我们早些时候所说的一样,我们面前的问题是极为复杂的,但我们也知道它并非无法解决。只要冲突各方有真正的政治意愿,就一定能实现理想的目标。在这种背景下,忠实于其和平、独立、与世界各国友好合作政策的老挝人民民主共和国,呼吁古巴共和国和美利坚合众国双方表现出巨大智慧,努力改善其双边关系并和平解决其争端,这将有利于在该区域及世界其它地区维持和平及促进合作。

以上是我国代表团愿就有关此一不幸事件的议题而向安理会提出的看法。

主席(以法语发言): 我感谢老挝人民民主共和国代表对我讲的客气话。

下一位发言者是越南代表。我请他在安理会议席就座并发言。

吴春光先生(越南)(以法语发言): 主席先生,我无首先谨祝贺你并感谢你召开这次我国代表团认为十分重要的会议。

(以英语发言)

对于所讨论的项目,我国代表团要重申: 我们作为联合国成员国,一贯强调本组织最基本原则,即国家无论大小,均尊重其国家独立,主权和领土完整,不干预和不干涉其内政。

作为一个不结盟国家和古巴的好朋友,越南支持古巴政府执行的符合尊重和平、友谊、民族独立、主权、领土完整、不干预和不干涉别国内政的原则的外交政策。在这方面,我国代表团完全支持包括不结盟国家在内的国际社会正在进行的努力,以期维护上述原则。

主席(以法语发言): 我感谢越南代表对我说的友好的话。

我的理解是,安理会准备对我们面前的决议草案进行表决。如果没有人反对,我将把决议草案付诸表决。

没有人反对,就这样决定。

我首先请那些想在表决前发言的安理会成员发言。

约翰·韦斯顿爵士(联合王国)(以英语发言): 我必须说,今天下午听古巴代表发言,我不禁觉得是否在听《爱丽丝漫游奇境记》,那故事中一切都是颠三倒四,前后倒置,你可以称之为奇境或镜子国。我想他在开始发言后不久就向我们引用刘易斯·卡罗尔的话。但是,借用莎翁的话说,这位大使也是确是牢骚太盛了。

安全理事会即将对决议草案进行表决,以表明安理会谴责对飞行中的民航飞机使用武器。因此,我国代表团将投票赞成这一决议草案。 联合王国谨借此机会对1996年2月24日遇难的家属表示最深切的哀悼。

安理会在1996年2月27日的主席声明中强烈痛惜古巴空军2月24日打下两架民航

飞机并请国际民航组织调查这一事件,并向安全理事会报告其调查结果。联合王国强烈支持决议草案对国际民航组织报告和决议的赞同。我想根据今天下午讨论的情况,我们不妨回忆一下这份报告的某些结论是什么。

结论3.12是第一架飞机是被一架古巴米格29式飞机发射的空对空导弹击毁。结论3.13是第二架飞机是被一架古巴米格29式军机发射的空对空导弹击毁。结论3.18是除拦截之外,古巴尚有其它手段可以使用,但没有加以利用。结论3.19是在拦截过程中,没有试图将它们引导开或命令其在指定机场降落。结论3.20是拦截军机没有遵循标准操作程序并发出信号。结论3.22是已编入《芝加哥公约》第3条之二的国际习惯法关于各国不得对飞行中民航飞机动用武器的规则,不论飞机是否位于该国领空以内,均需遵守。

毫无疑问,古巴对民航飞机使用武力并在拦截这种飞机中不遵循既定的国际程序是侵犯了国际法原则。这一决议草案的信息是明确的。这种事件是国际社会所无法接受的。

所有国家都有义务遵守国际法规定以及《芝加哥公约》及其附件所规定的标准和建议的做法,并同国际民用航空组织充分合作。联合王国希望所有国家在这方面遵守其义务。

联合王国提请安理会注意它面前的决议草案执行部分第7段。我们敦促所有仍未批准的国家尽快批准在《芝加哥公约》增添第3条之二的《议定书》。

本决议草案的目的首先是提请注意在这一事件中非法使用武器。我想根据下列背景在今天下午忆及这一点确是重要的,这一背景我想称之为我们刚才不得不聆听的“不知所云”——滔滔不绝发表长篇大论的艺术的精彩表演。我听到古巴代表在发言中说古巴有很多长期的这样、那样经验。我想安理会也有很长期经验——其中之一是在这个大厅中采用对付古巴政府政策的经验。我本人清楚记得1962年秋天某日就在这个大厅里听到了那种做法。这使人想起我要称为弥天大谎的策略。我不指责谁。但是弥天大谎策略是在这种时候使用的:有人想颠倒是非而不是搞点丘吉尔所

谓的用词不当,弥天大谎策略的要求是,如果你长时期说谎,说大谎,也许有人会相信一部分,那怕只是因为疲劳的缘故。一切都没有变,还是老样子。

但是,这一决议草案还希望并谋求防止使今后乘坐民航飞机旅行的人生命处于危险之中的类似行动的重演。我国代表团希望所有国家将适当注意,承认他们的义务并采取一切可能措施确保2月24日的悲惨事件不再重演。

安全理事会今天采取行动只是维护了国际法原则和履行其保障国际和平与安全的职责。正是基于这一考虑,我向安全理事会的所有成员推荐这一决议草案。

艾特尔先生(德国)(以英语发言):德国将投票赞成应安理会要求由国际民用航空组织就1996年2月24日发生的事件提交的来文的决议草案,这一事件导致古巴空军击落两架以美国为基地的非武装民航飞机。

对本决议草案的表决是经过几星期的紧张讨论和审议后进行的。该问题的所有不同方面都受到了严格仔细的审查。在这方面,我们要赞扬民航组织的决议及其报告。这里涉及的主要问题是国家必须避免对飞行中的民用飞机动用武器的基本准则。鉴于古巴代表详尽解释的情况,让我补充说,击落非武器的民用飞机--不管在哪里击落:不论是在领海上空还是在公海上,都清楚地违反了国际法--如果不是编纂和批准的国际法,那么就是习惯国际法--这是决不能容忍的。

让我借此机会向这些飞机上被害人士家属表示我们的衷心哀悼。

我们希望法律讨论现在可以结束,而且将不再发生违反这项基本规则的情况。我们希望最近的讨论提高了那些对此事件负有责任的人的觉悟和认识,而且我们由衷地希望今后情况依然如此。

秦华孙先生(中国):民用航空问题既涉及各国人民的生命安全,也同一国的主权密切相关,必须予以重视。因此,安理会对我们面前的决议草案进行了多次的讨论。

中国代表团对于两架民用飞机被击落造成人员死亡表示遗憾。我们认为国际法的原则应得到全面、公正、平衡的执行。一个国家不能仅仅根据本国的需要决定取舍。因此,我们主张国际法中对民用飞机不使用武力的规定应予尊重,同时,不容侵

犯领空和不得滥用民用航空的规定也须予遵守。

国际民航组织理事会对这一问题进行了全面的审议并通过了决议。我们认为，这一决议是平衡、公正的，代表了国际民航组织各成员国的集体意愿。因此，中国代表团在磋商中一再强调安理会在采取行动时应以此为基础，也同样采取公正、平衡的态度。中国代表团据此提出了合情合理的修正意见。

令人遗憾的是，虽然提案国作出了一些努力，但并未采纳有关各方的主要修正意见，致使现决议草案有失偏颇，鉴此，中国代表团将对我们面前的决议草案投弃权票。

勒格瓦伊拉先生（博茨瓦纳）（以英语发言）：首先让我就在2月丧生的飞行员向美国代表团同事表示我们的衷心哀悼。

我们今天讨论的是一个极其敏感和微妙的技术问题。我们不得不译读和消化各种图表上的资料，但是我们当中有人不精于此事。民航组织的报告的性质并没有使我们的任务变得容易。它使人们能对审查的问题作出相互矛盾的解释，1996年2月24日事件发事地区的历史则使上述事态变得更加复杂。因此，我们今天下午的发言是根据我们的理解综合分析民航组织的报告提供的事实，并提出我们对《国际民用航空公约》及其附件的解释。

关于各国绝对必须避免对民用飞机使用武器，我国代表团今年早些时候已经非常明确地阐明了其立场。在我们看来毫无疑问，不论在任何时候，当民用飞机未经宣布或经由非宣布的入境点进入任何国家领空时，应该向它们提供它们可能需要的任何协助。在正常的操作情况下，这种飞机一定是迷路了。通常应该拦截并引导它们在跑道降落，随后查明它们为何进入本地区的事实真相。

同样，绝不能利用民用飞机来达到与《芝加哥公约》的精神和含义不符的目的。从注册国起飞，不使用它们向控制塔登记的空中走道，蓄意进入另一个国家领空以煽动那里社会动乱或骚乱的飞机应该受到严重警告，不得从事这种挑衅行为。虽然国家确实应该避免对民用飞机使用武器，它们也不应该受到不必要的挑衅，致命它

们采取它们否则会通常避免采取的行动。

简言之,在任何情况下都不应该利用民用飞机对国家进行挑衅,而国家也不应该见到这种飞机就将其击落,因为这将便机上人员生命和飞机处于危险中。

摆在我们面前的决议草案是我国代表团基本上可以接受的,因为它重申了《国际民用航空公约》及其附件中所载各项原则。如果执行部分第2和第6段措辞不同,我们则会感到更加高兴。

1996年2月24日事件确实极为不幸,我们希望今后不会发生类似悲剧。

凯塔先生(几内亚比绍)(以法语发言):我国代表团非常认真地考虑了为审议1996年2月24日击落两架在美国注册的私人民用飞机问题而召开的国际民用航空组织(民航组织)理事会会议的审议情况。被击落的两架飞机属于《救援兄弟组织》。我们愿对这次事件造成的4人死亡再次表示遗憾。

这一行径再度违反《国际民用航空公约》第3条,其中规定,在任何情况下不得以任何理由对飞行中的民用飞机使用武器。

我国政府认为,尊重国际法的各项规则是维持国际和平与安全的不可缺少的条件。在这方面,我们认为,我们面前的决议草案,尤其是第4和第5段发出了一个明确的信息,其目的在于在今后避免此类事件。我国代表团将支持这项决议草案。

马丁内斯·布兰科先生(洪都拉斯)(以西班牙语发言):洪都拉斯认为,所有爱好和平的国家都必须使它们的行为符合一般性、条约和习惯国际法的原则和准则。因此,我们对1996年2月24日古巴空军击落两架民用飞机的事件感到遗憾。这些行为显然违背这些国际原则和准则。

安理会在2月27日的主席声明中对这一事件感到痛惜,同时它在其中还指出,各国不得对民用飞机使用武器,不得危害机上人员的生命和飞机的安全,各国有一切情况中尊重国际法和各项人权准则,尤其是《国际民用航空公约》的第3条之二。

应安全理事会的要求调查这一事件的国际民用航空组织的报告不仅重申这些原

则,而且申明,尽管每个国家对其领空享有领土主权,但它有义务遵守习惯国际法中公认的原则,即不对飞行中民用飞机使用武器,而且在拦截此类飞机时,它的行为必须遵循1944年12月7日《芝加哥公约》及其附件所规定的准则。

与此同时,报告提醒我们,任何国家都不得违背其国际义务,允许蓄意自其领土利用在该国注册的民用飞机侵犯另一国的领土主权,《芝加哥公约》第4条明确规定:

“缔约各国同意不将民用航空用于和本公约的宗旨不相符的任何目的”。

我国代表团认为,在2月24日的事件中,《国际民用航空公约》中规定的责任和义务遭到了双重的违反。我们认为,国际社会不能允许此类行为继续下去。因此,洪都拉斯在谴责对民用飞机使用武器的同时,谨呼吁有关各方遵守其国际义务,采取措施避免今后犯下与《公约》的宗旨不相符的行为,并批准《公约》的第3条之二。因此,我国代表团同意安理会面前的决议草案的内容,它将投赞成票。

弗洛索维兹斯先生(波兰)(以英语发言): 1996年2月27日,安全理事会在主席声明中请国际民用航空组织调查古巴空军1996年2月24日击落两架民用飞机的悲惨事件。

我们面前有民航组织理事会的决议和本组织秘书长的报告。我国代表团十分赞赏地欢迎这两份文件。这些文件证实了我们的坚定信念,即各国不得对飞行中民用飞机使用武器。尽管这项原则在《芝加哥公约》第3条之二中已有规定,但它的确是以习惯国际法为其牢固基础的。但我们真的有必要引用国际法的规则来证明不得击落不携带武器的民用飞机吗?毕竟民航组织理事会1996年6月27日通过的决议清楚确认对飞行中民用飞机使用武器违反了对人命的基本考虑。今天我们将在安全理事会的决议草案中谴责此类行为,希望它们永远不再发生。

我们面前的决议草案重申了这样一项原则:各国应采取适当措施,禁止蓄意将其飞机用于与《芝加哥公约》的宗旨不相符的任何目的,我们珍视这一原则。

在结束发言之前,请让我借此机会向1996年2月24日悲惨事件受害者的家属表示

我国代表团最深切的同情。我们由衷希望今天的辩论和波兰将投票赞成的决议草案将防止今后发生此类事件。

崔先生(大韩民国)(以英语发言):我国政府一贯坚持强调民用航空安全的坚定立场。我们深信,在任何情况下,对飞行中民用飞机使用武器都是不可接受的。此类行为违反了目前《芝加哥公约》第3条之二中所订立的有关国际民用航空的习惯国际法的规定本着这一看法,我国代表团今年2月加入了安理会的协商一致,通过了主席声明,对两架民用飞机被击落深感痛惜。与此是时,我国代表团认为安全理事会重申所有国家应采取适当措施,禁止滥用民用飞机的原则是非常重要的。

我们面前的决议草案明确确认了有关民用航空安全的国际法原则。我国政府充分致力于遵守这些原则。决议草案正确地谴责对民用飞机使用武器的做法,并重申所有国家有义务采取措施防止任何民用飞机的滥用。因此我国代表团将对决议草案投赞成票。

最后,我国代表团要对事件受害者的亲属表示由衷的慰问。的确目前最重要的是防止今后再次发生类似事件,保障民用航空的安全。为此,所有国家都必须充分遵守决议草案中重申的原则。正是本着这一精神,我国代表团完全赞成决议草案第7段。该段敦促所有仍未批准的国家尽快批准在《芝加哥公约》增添第3条之二的《议定书》,并在《议定书》生效前遵守该条的所有规定。

维比索诺先生(印度尼西亚)(以英语发言):首先,印度尼西亚代表团谨对秘书长的说明(S/1996/509)表示欣赏,说明转递了国际民用航空组织(民航组织)的报告,题为“关于古巴军用飞机1996年2月24日击落两架美国注册私人民用飞机事件的调查报告”。报告是应安全理事会在1996年2月27日主席声明第3段要求调查整个事件之后产生的。那项声明还呼吁有关政府同调查进行充分合作。我国代表团还要赞扬民航组织理事会,它作为负责民用航空的联合国系统的政府间专门机构对其进行了解决。

在先前关于主席声明要求作出报告的讨论期间,印度尼西亚表达了深切关注的

立场,并大力哀叹古巴空军击落两架飞机,因为这同《芝加哥公约》第3条之二不相符。但是,应以全面方式来看待《芝加哥公约》第3条之二的规定,因为它们也包含了其它主要原则。因此,我们谨忆及《芝加哥公约》第3条之二(d),除其他外,称,

“每一缔约国应采取适当的措施,禁止蓄意将在该国登记的……任何民用航空器用于和本公约的宗旨不相符的任何目的。”

这一原则应得到严格遵守,因为我们认为,滥用或歪曲民用飞机于其他目的损害合法民用飞机的安全。因此,确认1996年2月24日飞行的真正目的是重要的。保持民用飞机的神圣不可侵犯是必不可少的。在这方面,我们高兴地从美国运输部长费德里科·佩纳先生处得悉,美国将采取适当步骤劝阻事先未得到授权的流亡驾驶员进入古巴领空。

我国代表团认为,所有各国的责任是避免阻碍合法民用航空的发展的任何行动和促进全世界的空中安全。在这方面,我国代表团认为,国际航空安全应由安全理事会以建设性方式来对待:安理会不要谴责一国的行动,而应强调提供安全民用航空条件的原则,同时尊重和促进各国对其领土,包括其领空的主权。我国代表团坚信,一国的领空完整必须受到他国的尊重,民航飞机对古巴领空的不重侵犯的确会是古巴关切的原因。

应注意到每天有340多架民用飞机飞越古巴领空而未发生事件,其中一半多是美国飞机。因此,我国代表团对决议草案第6段有保留,因为它敦促古巴遵守它一贯主张的原则,缺乏最基本的客观性。的确令人不能容忍的是,民用注册飞机用于同《国际民用航空公约》不相符的目的,并竟然侵犯国家主权及其领空。因此,我们呼吁所有各国毫无例外地严格遵守《芝加哥公约》及其附件以及其他国际文书所规定的关于国际空中航行的原则、准则、规则和条例。

印度尼西亚代表团认为,安理会的反映应以全面、平衡的方式表达。因此,安全理事会必须果断确保所有各方将《芝加哥公约》及其附件作为一个整体来遵守。我们坚信,国际法应对所有主权国家同等适用,而不应为一方的解释服务。如果安理会

赞同这样一种有选择的作法,这只会破坏国际法的可信程度。格奥尔格·施瓦曾伯格教授的著作中反映了国际法庭的话,国际法规则的存在

“是为了调节共存的独立社会的关系,或是为了达到共同的目的。”

2月24日事件在1996年6月26日至27日民航组织理事会中得到透彻的讨论。甚至在调查3个月后,民航组织仍未获得使它能判断事件发生的确切地点的确凿证据。有关各方提供的数据资料中有巨大差别。某些方面需要得到进一步澄清。考虑到上述情况,民航组织理事会发现难以赞同调查组的报告。在这方面,我们必须对决议草案第1段表示保留,因为民航组织理事会本身也未赞同该报告。因此,我们认为安全理事会在此时刻核准该报告是不适当的。同样,关于第2段,民航组织理事会的决议也未对1996年2月24日的事件定性。

此外,我国代表团还认为决议草案可以改进,以便有一平衡的案文。除对我国代表团造成困难的其他因素以外,是在第6段第2部分所载只要求一方遵守有关决议和国际民用航空法的要求。我们认为不应只单单挑出一方。好几个代表团,包括不结盟运动核心小组,作出努力改进决议草案。但是,我国代表团不能不表示失望的是,所建议的若干旨在达到公正、平衡案文的修正没有得到充分考虑。

我们坚信,安全理事会和民航组织的责任是防止未来这种事件再次发生。在这方面,必要的是所有国家履行作为整体的《芝加哥公约》及其附件所规定的义务。在这方面,1996年6月27日民航组织理事会所通过的决议执行部分第9段具有最巨大的重要性,因为它

“请所有缔约国在任何时候向安理会报告对载于《国际民用航空公约》中的上述规则的任何违犯。”

我们认为民航组织作为称职的机构将立即采取措施防止进一步违反已通过的原则、规则、标准和建议的做法。民航组织必须这样做以有条不紊和安全地发展国际航空,从而防止发生进一步事件。

我们对过份使用武力造成人命死亡表示遗憾。在这方面,我国代表团向受难者

家属的损失表示同情。我们真诚希望这一事件今后不再发生。因此,我国代表团谨重申其立场:任何国家都没有理由使用武器对付飞行中的民航飞机;任何国家都不应危害机上人员生命和飞机的安全。此外,必须遵循一切可采取的措施防止这类事件发生,并遵循引导飞机脱离险区的标准程序。从原则出发,印度尼西亚的立场是谴责对民用飞机使用武器,因为此种做法,依照《芝加哥公约》第3条bis和国际民航组织关于截击民用飞机的规则所立法,明显地违反了普通国际法的准则。这些准则必须得到各方的尊重,不管某飞机是否位于那个国家的领空。对民用飞机不动用武器的原则在目前决议草案现行段落6中的确得到体现。

根据这些考虑,印度尼西亚代表团将投票支持我们今天审议的该项决议草案。

索马维亚先生(智利)(以西班牙语发言):经过了积极的磋商后,我们得到了面前的决议草案,我国将投赞成票。

自从安理会得悉2月24日的可叹事件以来,我们的行动便是以下列基本原则为基础的:首先,我们力求表达我们对事件的人道主义方面的感受。其次,我们着力于维护国际法的原则和准则;其三,在程序方面,我们要求一项明确的调查进程,以向我们提供到底发生了什么事情的准确背景资料。

关于第一点,我们的立场是从一开始就很明确的。作为一个特别重视人道主义问题的国家,我们对今年2月24日两架在美国注册的飞机被击落造成四条人命的损失不能不深表遗憾。我们认为是不可能为这些死亡开脱责任的,我们只能希望这些死亡有助于避免此类事件的重演。

关于第二点,我们也自始就确认必须遵照管理民航问题的国际法准则,在这方面,我们是支持1944年《芝加哥公约》的原则和准则,该公约明确订定其第三条作为习惯法准则的有效性。在此范畴内,我们的目标之一就是重新确认所有国家都尊重该准则的绝对必要性,以确保民航的正当使用与安全。关于第三点,我们同意安理会在对事件表示痛惜之余,应该要求国际民航组织对本案进行调查并把结论提交安理会。

我们仔细研究了关于这个问题的技术性报告、其建议和结论以及民航组织6月27日的决议。我们对民航组织的技术小组的努力表示赞赏,然而我们认识到由于调查性质本身的限制,该小组在得出一份结论性文件方面所遇到的种种困难。

尽管如此,我们对民航组织理事会通过的决议表示赞赏,因为它为我们提供了重要的实质因素和重申了我们认为是基本的原则。

大家都知道除了事实和事件本身外,这场争议来自两个不同的问题:一方面是没有武装的民用飞机被击落,另一方面是以不符合《芝加哥公约》的方式使用民航。在衡量这两个问题的恰当关系的重要性时,我们认为显然人民是我们必须保护的最高价值,一如我们必须通过维护和重申国际法的可用准则以保护此案所涉的民航安全一样。因此我们对这项决议草案投赞成票。

但同时我们希望此案会让我们反省,使将来每一个人都可以避免类似的情况。我国代表团希望各国将采取适当的额外措施,避免民航被不当使用,正如决议草案执行部分第5段所重新确认的一样。

同样重要的是民航组织理事会已决定设立一个在可能采取有违第3条的行动前提供情报的机制,并通过它告知民航组织。我们也希望民航组织对关于截停民用飞机的建议标准、作法和其它规则的安全方面的研究将有助于防止将来发生这类的悲剧。

最后我们对此大家都痛惜的事件深表哀痛,智利宁愿此事从未发生,坚决希望安理会今后无须再度处理这件事,并充分声援遇难者的家属。

费拉林先生(意大利)(以英语发言):安全理事会2月27日的主席声明已对古巴空军击落两架民用飞机表示强烈痛惜,该事件发生于声明的三天以前并造成四人死亡。

同时,安理会要求国际民航组织调查该事件并把结果提告安理会。民航组织证实了两项基本事实、两架没有武装的民用飞机被击毁,而,

“古巴仍拥有除截击以外的手段,如无线电通讯,但却未有予以利用”。

意大利政府的立场充分反映在2月26日欧洲联盟外长发表的声明中:

“无论事件发生的情况如何,也不能有不尊重国际法和人权准则的任何借口”。

意大利政府对此悲惨事件造成的人命损失深表遗憾。

因此我国代表团充分支持重申国家不能对飞行中的民用飞机使用武器的原则,这也载于民航组织通过的决议,并连同报告提交安理会。如此使用武器当然是违反习惯国际法的规则的,不管飞机是否在该国的领空内,而且不管该国是否已批准了介绍《国际民航公约》第3条的《议定书》。

另一方面,我们也认为,民航组织理事会正确地强调了以下原则:每个缔约国都应采取适当措施,禁止为了与上述《公约》目标不符的任何目的蓄意使用任何民用飞机。安理会面前的决议草案含有一段重要文字,提到这项原则。

事实上,决议草案案文主要以民航组织理事会通过的决议为基础,其中具体地提到与正在审议的问题有关的所有国际民用航空原则,同时在关键段落指出,古巴空军非法击落民用飞机,违反了这些原则中的最基本原则。

基于上述原因,意大利将对安理会面前的这项决议草案投赞成票。

埃拉拉比先生(埃及)(以阿拉伯语发言):在对决议草案表决之前,埃及代表团谨发表下述看法。

首先,我国代表团认为,我们今天讨论的问题是一个法律问题。即使这个问题具有重要的政治方面,但它涉及的是必须保证尊重1944年《芝加哥公约》及其各项《议定书》特别是增添第3条之二文本的1984年《议定书》制订的国际法。该条庄严地载入了下述习惯法准则:各国承诺不对飞行中的民用飞机使用武器。该条款文--我个人参加了其起草工作--是全球性的,不允许基于任何理由的例外。第3条之二确认,各国权利根据国际民用航空组织(民航组织)通过的程序,迫使没有正当理由飞越其领土的任何飞机在机场降落,以保护其主权。但这样做的前提是不危及该飞机上乘客的生命。

我们今天生活的世界必须要有法治,任何违反国际法的行为就是侵犯每个国家

权利的行为。我们安全理事会成员必须步调一致,明确地、具体地处理任何违法行为。再则,安全理事会核准该报告的结论--即使我们看到报告某些部分的矛盾之处,即使安全理事会以协商一致方式核准民航组织理事会通过的报告--主要目的在于确保尊重和充分支持这个领域的国际法。另一个目的是保证各国--无论它是否已批准《公约》--遵守国际上通过的关于拦截进入其领空的任何飞机的程序和措施。

埃及已经批准第3条之二,并促请尚未批准的国家尽快批准。我们认为,所有国家都必须尊重该《议定书》制定的规则。埃及代表团认为,正如决议草案所提到的那样,必须不列任何例外,尊重地重申,每个成员国都必须采取适当措施,禁止为了与《芝加哥公约》以及相关《议定书》目标不符的任何目的,特别是为了政治目的,蓄意使用在该国注册、或由以该国为主要营业地点或永久住所者操作的任何民用飞机。

基于这种原因,埃及代表团将对该决议草案投赞成票。

戈列利克先生(俄罗斯联邦)(以俄语发言):今天,安全理事会正在审议一个非常重要的问题,这个问题具有若干相互密切关联的方面。其中许多方面最近已成为国际社会注意的焦点。

我们面临一个问题:如何在实践中确保适当地遵守和融合人道主义、国家安全、国家主权和民用飞机飞行等原则。在这些原则之间取得最佳平衡是一项极其复杂但又刻不容缓的任务。

经过长期的艰苦努力,国际社会为解决这一系列问题建立了一个国际法律框架。众所周知,这些努力已庄严地反映在《国际民用航空公约》第3条之二中。令人遗憾的是,并非所有国家迄今已批准该条。

关于具体问题,安全理事会正在努力了解今年2月24日不幸事件的所有情况,这些事件造成生命损失。我们谨重申,我们对生命损失深表遗憾,并向死者家属表示慰问。

这里的主要教训是,所有国家都必须毫无例外地充分遵守第3条之二的所要

求。无论是在安全理事会还是在国际民用航空组织(民航组织),我们正是从这个角度看待审议2月24日悲剧的实质。关于民航组织工作的结果,我们可以说,在民用航空领域最有权威的这个机构根据专家对事件的分析采取了建设性的办法,即:将主要精力放在今后如何防止类似事件上。

安全理事会面前的决议草案重申民航组织理事会的结论,即:各国必须避免对飞行中民用飞机使用武器,在拦截民用飞机时,绝不能危及机上人员生命。这项申明非常重要。

决议草案谴责对飞行中的民用飞机使用武器,因为这违反人道主义精神、习惯国际法规则、标准和建议的做法。我们深信,这适用于所有国家。

但在这方面,安全理事会肩负重任,必须有效和及时地采取措施,保证遵守国际法,其中包括不允许侵犯会员国主权,以及不允许违反国际民用航空的标准和规则。

我们面前的决议草案尽管比初稿有实际的改进--而且我们满意地注意到美国代表团为此所作的努力--却不幸仍然背离符合国际社会全体成员利益的大方向。该文本从政治和国际法律角度上讲仍是不平衡的。它显然未在两项根本原则之间取得平衡:不对民用飞机使用武器和不把这种飞机用于非法目的。我们认为,这为未来确立了不幸的先例。国际法必须受到各方和全面的遵守。在坚持坚定地遵守《芝加哥公约》第3条之二规定的其中一项原则时,重要的是确保完全遵守该条中另一同样重要的原则。

实际的情况是,该决议草案避开事件的根本原因而主要强调后果。然而,人所共知的是,救援兄弟组织的飞行性质及通过其追求的目标,根本不符合《芝加哥公约》为使用民航所规定的目的。然而,安全理事会的任务是通过其权威决定,鼓励采取及时和全面的措施来避免今后再出现这种悲剧。

就与调查事件有关的某些专业问题而言,安全理事会实际绕过民航组织理事会的意见。我们也感到不满的是,决议草案强调民航组织总干事的报告,甚于民航组织

理事会的决议。我们认为,该报告基本上是民航组织的一份技术文件,然而在审议时并未得到明确评估。民航组织理事会的决议表达了该组织成员国的政治立场。

我们认为,今天的决议草案在其构思平衡方面还不及民航组织理事会的决议。我们认为安全理事会不应自己对2月24日的不幸事件进行法律描述,而不充分考虑与这些问题有关的专门机构的看法。

换言之,我们感到遗憾的是,决议草案牺牲了准确和全面而想强迫作出决定。俄罗斯和其它国家代表团多次呼吁继续建设性努力,以商定一个充分反映这个多方面问题的全貌的文本,这种呼吁不幸无人注意。

我们确信,确实有机会取得一个广泛接受的文本--因而取得一项对未来这种事件的正确解释,我国代表团直到最后一分钟还为此努力。如果说它不成功的话,那不是我们的错。

有鉴于这些考虑,俄罗斯代表团无法支持目前形式的该决议草案,并将在表决中弃权。

主席(以法语发言):我现在将文件S/1996/596所载决议草案付诸表决。

进行了举手表决。

赞成: 博茨瓦纳、智利、埃及、法国、德国、几内亚比绍、洪都拉斯、印度尼西亚、意大利、波兰、大韩民国、大不列颠及北爱尔兰联合王国、美利坚合众国

反对: 无

弃权: 中国、俄罗斯

主席(以法语发言):表决结果如下:13票赞成、零票反对、2票弃权。决议草案获得通过,成为第1067(1996)号决议。

我现在以法国代表身份发言。

2月24日古巴空军击落2两架民用飞机的事件,导致四人死亡,促使安全理事会在2月27日的主席声明中表示情绪强烈的反应。

在情绪之外,有两件事必须做:确定事实和重温规则,遵守规则应保障这种悲剧不再发生。

国际民用航空组织(民航组织)已帮助达到这些目标。该组织总干事进行的调查报告陈述了导致2月24日事件的一系列事件。有两点尤为清楚。首先,这种事件是在由于这之前几个月中多次侵犯古巴领空而造成紧张局势的情况下发生的。其次,在不先借助可把飞机引开和避免致命结局的措施的情况下,蓄意对没有武装的民用飞机使用武器。

民航组织理事会通过的决议回顾了适用于这个案例的规则。这些规则编载于在《国际民用航空公约》中增加第3条之二的《议定书》中。该条规定不对飞行中民用飞机使用武器的基本原则。它还制定了若干原则,旨在保护各国不受把民用飞机用于不符合《公约》宗旨的目的之影响。民航组织理事会正确地回顾了这些规定,并呼吁批准增加第3条之二的《议定书》。

安理会今天通过的得到我国代表团支持的决议,完全符合民航组织工作的结果。它提出一项无可争议的事实:2月24日击落两架民用飞机的行为违反了不对飞行中民用飞机使用武器的原则。它还明确回顾了各国对其领土上空拥有完全和专有主权的原则,以及各缔约国应采取适当措施禁止把在该国登记的全体民用飞机用于不符合《芝加哥公约》宗旨的任何目的的原则。此外,法国代表团高度重视决议的呼吁:即尚未批准增加第3条之二的《议定书》的所有国家予以批准,并在其生效前予以执行。

因此,安全理事会通过的决议对加强和巩固国际法作出重要贡献,我们希望这将避免我们在今年2月看到的这种事件的重演。

我现在恢复我作为安理会主席的职能。

奥尔布赖特夫人(美利坚合众国)(以英语发言):我要感谢安理会成员的这种大力支持及对飞行员死亡表示的慰问。但我认为有义务作一简要的答辩发言。

古巴代表今天下午对我们说了许多话。但是,尽管我们听到了这些话,但我们没

有听到什么新东西。我们听到的没有改变这一事实：国际民航组织断定古巴在国际水域上空击落两架飞机。我们听到的没有改变国际民航组织的结论：这些是民用飞机。如果古巴代表继续怀疑这一事实，也许他应同古巴米格飞机的驾驶员们谈谈，他们在击落这些飞机前认明它们是民用飞机。我们听到的没有改变这一事实：国际民航组织断定古巴先射击然后才提问题违反了民航的一切准则。我们听到的也没有改变这一事实：安全理事会现在已赞同国际民航组织的结论并从而完全拒绝古巴的说法。

但是比这一切更重要的是，我坐在这里听古巴代表超过一个半小时，尽管说了我听到的所有这些话，但我没听到古巴政府对被杀害的四个平民表示遗憾。我没听到对家属的哀悼，我没听到古巴政府愿对安理会谴责的违反国际法的行为承担责任。

最后，我仔细倾听古巴代表说出这句话，“先判决--后判断”。我还不明白他的意思，因为安理会要民航组织确切调查并在对1996年2月24日事件进行客观研究后作出其最后判决。但可悲的是，我必须承认，确是“先判决--后判断”。因为肯定在5个月前的2月24日，古巴政府不作任何调查，不给任何警告，不顾法律和体面，在国际水域把四个我国同胞判决死刑。5个月过去了，现在的判断是：安理会宣布古巴犯有被控的罪--违反国际法罪。古巴接受这一判决是时候了。

主席（以法语发言）：古巴代表要求发言，我现在请他发言。

阿拉尔孔·德克萨达先生（古巴）（以西班牙语发言）：主席先生，我不想多占你的时间，也不必要。我们不需要开安理会会议来做美国代表认为安理会已经做了的事。6月20日，甚至在调查组报告发表前，我们听到白宫说过同样的话。昨天前安理会还有机会作出同它在2月所说的一致的决定。正如一位代表不久前所忆及，9个安理会成员提出了本来会同国际民用航空组织理事会的结论完全相一致的想法。

在安理会会议和民航组织会议之前很久，有一个代表团坚持重复其谎言和歪曲真相而回答具体问题：证人何在？录音何在？是2月分发的那份，还是5月给民航组织的经删改的那份？我的亲爱的朋友，真理何在？为什么你作为真理的捍卫者，如此

竭力掩盖真相？还有人对我们引用刘易斯·卡罗尔的光辉作品表示惊讶。

联合国专门机构民航组织在两天的工作中以四次长会审议这份报告，审议由民航专家主持。他们没有做安理会成员们在压力和操纵下在一两个小时里所做的工作。我想大多数成员需要好好休息一下。

主席(以法语发言)：没有人要发言了。安全理事会就此结束现阶段对其议程项目的审议。

下午6时35分散会。