

**Совет Безопасности**

Distr.: General
26 January 2018
Russian
Original: Arabic

Письмо Временного поверенного в делах Постоянного представительства Бахрейна при Организации Объединенных Наций от 16 января 2018 года на имя Председателя Совета Безопасности

По поручению правительства моей страны обращаюсь к Вам с настоящим письмом, с тем чтобы привлечь Ваше внимание к идентичным письмам Постоянного представителя Катара при Организации Объединенных Наций от 2 января 2018 года (S/2018/6) и 5 января 2018 года (S/2018/23) на имя Генерального секретаря и Председателя Совета Безопасности, в которых Катар утверждает, что самолеты Объединенных Арабских Эмиратов якобы нарушили катарское воздушное пространство. В этой связи я хотел бы настоящим препроводить доклад Министерства транспорта и телекоммуникаций Бахрейна, к которому прилагаются карты и другие документальные доказательства, опровергающие утверждения Катара в вышеупомянутых письмах. Анализ данных гражданского авиадиспетчерского центра Бахрейна свидетельствует о том, что эти самолеты пролетали либо над учебной зоной Объединенных Арабских Эмиратов, либо над участком международных вод (исключительная экономическая зона), который контролируется районным диспетчерским центром Бахрейна; эти самолеты не пролетали над районом, на который, по утверждению Катара, распространяется его суверенитет.

С учетом информации, изложенной в вышеуказанном докладе, я хотел бы обратить внимание на нижеследующее:

- что касается идентичных писем от 2 января 2018 года с утверждениями о том, что 21 декабря 2017 года военный самолет Объединенных Арабских Эмиратов (регистрационный номер 0403) нарушил катарское воздушное пространство, пролетев над исключительной экономической зоной, то в докладе компетентных органов Бахрейна четко отмечается следующее:

Вопреки утверждениям Катара, этот самолет находился в участке воздушного пространства, который относится к району полетной информации Бахрейна и управление которым Международная организация гражданской авиации (ИКАО) поручила Бахрейну, с тем чтобы обеспечивать безопасность полетов над международными водами (исключительная экономическая зона). В статье 58 части V Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву говорится, что «в исключительной экономической зоне все государства как прибрежные, так и не имеющие выхода к морю, пользуются, при условии соблюдения соответствующих положений настоящей Конвенции, указанными в статье 87 свободами судоходства и



полетов, прокладки подводных кабелей и трубопроводов и другими правомерными с точки зрения международного права видами использования моря, относящимися к этим свободам, такими, как связанные с эксплуатацией судов, летательных аппаратов...». В статье 87 части VII Конвенции говорится, что «открытое море открыто для всех государств, как прибрежных, так и не имеющих выхода к морю. Свобода открытого моря осуществляется в соответствии с условиями, определяемыми в настоящей Конвенции, и другими нормами международного права. Она включает, в частности, как для прибрежных государств, так и для государств, не имеющих выхода к морю: а) свободу судоходства; б) свободу полетов...».

- Что касается идентичных писем от 5 января 2018 года с утверждениями о том, что 3 января 2018 года военный самолет Объединенных Арабских Эмиратов (позывной UAF2276, тип ДН-6) пролетел над исключительной экономической зоной Катара, то в докладе авиадиспетчерского центра Бахрейна четко отмечается следующее:

Самолет Объединенных Арабских Эмиратов находился в участке воздушного пространства, который относится к району полетной информации Бахрейна и расположен над международными водами. Он направлялся на бахрейнскую авиабазу Шейх-Иса, совершая полет на высоте 8000 футов и находясь в непосредственном контакте с центром полетной информации Бахрейна. Самолету были переданы радиолокационные данные, необходимые для совершения посадки на авиабазе Шейх-Иса. Что касается полетного плана вышеупомянутого самолета, то в соответствии с установленными оперативными процедурами он был заранее направлен в катарский орган по вопросам контроля воздушного движения через автоматизированную систему планирования воздушного движения.

27 декабря 2017 года два самолета военно-воздушных сил Катара осуществили перехват двух военно-транспортных самолетов Объединенных Арабских Эмиратов. Один самолет (рейс UAF812) был в 37 милях от побережья Катара и направлялся на авиабазу Шейх-Иса, а другой (рейс UAF813) был приблизительно в 30 морских милях от побережья Катара и направлялся в Амман (аэропорт Марка). Кроме того, представитель сил противовоздушной обороны Катара связался с пилотами двух военно-транспортных самолетов Объединенных Арабских Эмиратов, приказав им изменить свой курс. Первый самолет (рейс UAF1211) был в 12 морских милях от побережья Катара и направлялся на авиабазу Шейх-Иса, а второй (рейс UAF1226) был в 45 морских милях от побережья Катара и также направлялся на авиабазу Шейх-Иса.

Участок воздушного пространства, в котором, по утверждению Катара, действует его суверенитет и незаконно находились самолеты Объединенных Арабских Эмиратов, — это часть района, который контролируется компетентными органами Бахрейна. Такая практика предусмотрена статьей 3 Соглашения об обслуживании воздушного движения, которое было подписано Бахрейном и Катаром в 2000 году. В этой статье говорится следующее: «Договаривающиеся стороны согласились с тем, что центр полетной информации Бахрейна должен отвечать за контроль движения самолетов в воздушном пространстве над территориальными водами Катара (согласно определению статьи 2 Соглашения), за исключением авиатрасс или более низких высот, за которые отвечает Катар в соответствии с техническими договоренностями, достигнутыми органами гражданской авиации обеих стран, и в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения, которая должна пересматриваться по согласию сторон в случае возникновения для этого оперативных потребностей».

При этом самолеты Объединенных Арабских Эмиратов не нарушали воздушное пространство Катара. Все воздушные суда, упомянутые в вышеуказанном докладе, находились по меньшей мере в 12 морских милях от побережья Катара в соответствии со статьей 3 раздела 2 части II Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву, в которой говорится, что «каждое государство имеет право устанавливать ширину своего территориального моря до предела, не превышающего двенадцати морских миль, отмеряемых от исходных линий, определенных в соответствии с настоящей Конвенцией».

Таким образом, информация доклада указывает на необоснованность утверждений, сделанных Катаром в вышеупомянутых письмах. В этих письмах фальсифицируются факты и представлена неверная информация, которая противоречит международному праву и международным соглашениям. Кроме того, эти утверждения ведут к неоправданной эскалации напряженности со стороны Катара, который нарушает принцип добрососедских отношений. Осуществив перехват самолетов Объединенных Арабских Эмиратов, катарские военные самолеты создали угрозу для безопасности авиации и прямо нарушили международное право. Все самолеты Объединенных Арабских Эмиратов находились в международном воздушном пространстве, которое признается ИКАО, и в воздушном пространстве Бахрейна. Кроме того, тревогу вызывает тот факт, что Катар продолжал попытки установить связь с самолетами Объединенных Арабских Эмиратов даже после их прибытия на бахрейнскую авиабазу Шейх-Иса.

В этой связи Катар должен руководствоваться соображениями точности, поскольку такие безответственные действия и утверждения подрывают его авторитет, противоречат закрепленному в Уставе Организации Объединенных Наций принципу добрососедских отношений и оказывают негативное воздействие на международный мир и безопасность.

Буду признательна за распространение настоящего письма и приложений к нему в качестве документа Совета Безопасности.

(Подпись) Хайфа Али Ахмад **Матар**
Временный поверенный в делах

**Приложение к письму Временного поверенного в делах
Постоянного представительства Бахрейна при Организации
Объединенных Наций от 16 января 2018 года на имя
Председателя Совета Безопасности**

Министерство транспорта и телекоммуникаций

Доклад

1. В четверг, 21 декабря 2017 года, ровно в 09 ч 53 мин по местному времени в учебной зоне OMR54, которая находится в воздушном пространстве Объединенных Арабских Эмиратов, был замечен военный самолет (регистрационный номер 0403). Этот самолет покинул учебную зону и приблизительно на семь миль углубился в район полетной информации Бахрейна. Находясь на высоте 33 000 футов, он в течение одной минуты летел над международными водами, а затем повернул на юго-восток и проследовал обратно в учебную зону. Этот самолет не поддерживал связь с центром полетной информации Бахрейна (см. карту № 5).

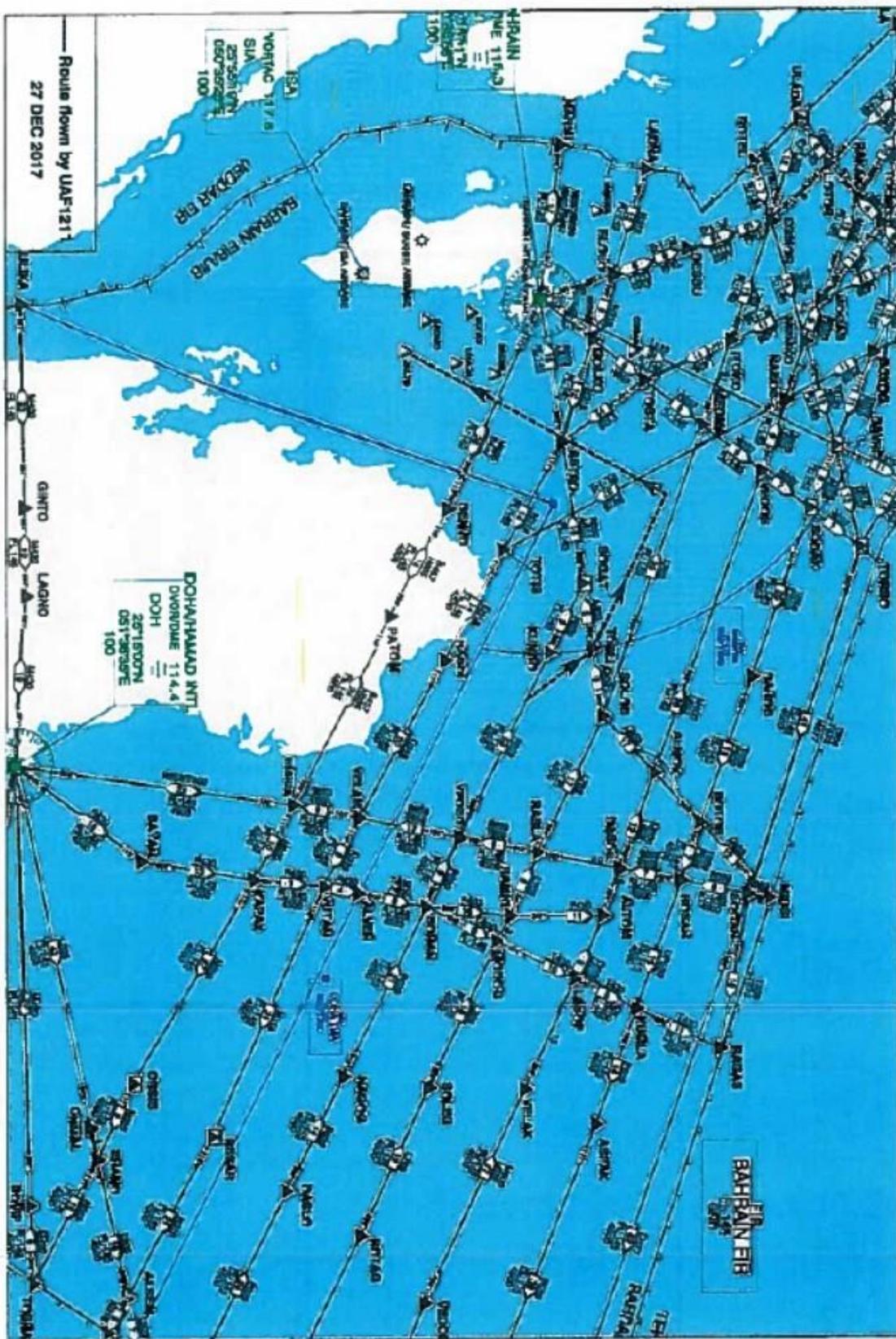
2. Записи переговоров авиадиспетчеров от 27 декабря 2017 года свидетельствуют о том, что имели место следующие события:

- Приблизительно в 08 ч 50 мин по местному времени пилот военно-транспортного самолета Объединенных Арабских Эмиратов C-130 (рейс UAF1211), который направлялся из аэропорта Абу-Даби на авиабазу Шейх-Иса, сообщил о том, что он несколько раз получал от Катара указание свернуть со своей авиатрассы (UP699) вправо. В то время его самолет находился приблизительно в 50 милях к северо-востоку от международного аэропорта Бахрейна и в 12 милях от побережья Катара. Самолет изменил курс и повернул вправо, с тем чтобы оставаться на отдаленном расстоянии от побережья Катара (см. карту № 1).
- Приблизительно в 09 ч 17 мин по местному времени военно-транспортный самолет Объединенных Арабских Эмиратов CN-35 (рейс UAF812) направлялся из аэропорта Абу-Даби на авиабазу Шейх-Иса, следуя по авиатрассе UP699. Этот самолет находился выше точки NAGOG и приблизительно в 37 милях от катарского побережья, когда его перехватили и затем начали сопровождать два самолета военно-воздушных сил Катара «Мираж». Когда самолет достиг точки VEDED, расположенной в 15 морских милях от побережья Катара, пилот самолета, выполнявшего рейс UAF812, получил указание повернуть вправо, с тем чтобы не приближаться к воздушному пространству Катара. Примерно в 09 ч 38 мин, когда этот самолет был в 8 морских милях от точки SOGAT и 18 морских милях от побережья Катара, осуществившие перехват два самолета удалились и проследовали в восточном направлении (см. карту № 2).
- Приблизительно в 09 ч 39 мин по местному времени военно-транспортный самолет Объединенных Арабских Эмиратов CN-35 (рейс UAF813) направлялся из Абу-Даби в Амман (аэропорт Марка), следуя по авиатрассе UL768. Авиадиспетчерский центр Бахрейна изменил его курс и дал ему указание отдалиться от побережья Катара в надежде на то, что это позволит ему избежать перехвата. Однако, когда самолет был в пяти морских милях от точки MODOG и приблизительно в 30 морских милях от побережья Катара, те же самые два катарских самолета осуществили его перехват и сопровождали его до тех пор, пока он не оказался в 10 милях к северу от точки

SOGAT и приблизительно в 20 морских милях к северу от побережья Катара. В этот момент осуществившие перехват самолеты развернулись и направились в сторону Катара (см. карту № 3).

- Приблизительно в 10 ч 34 мин по местному времени военно-транспортный самолет Объединенных Арабских Эмиратов C-17 (рейс UAF1226), который направлялся из Абу-Даби на авиабазу Шейх-Иса, находился в 8 милях к северу от точки NAGOG и в 45 морских милях от побережья Катара, когда его пилот получил от представителя сил противовоздушной обороны Катара указание не приближаться к территориальным водам Катара. После переговоров с гражданским авиадиспетчерским центром выяснилось, что расстояние является достаточным, в результате чего самолет продолжил свой курс (см. карту № 4).

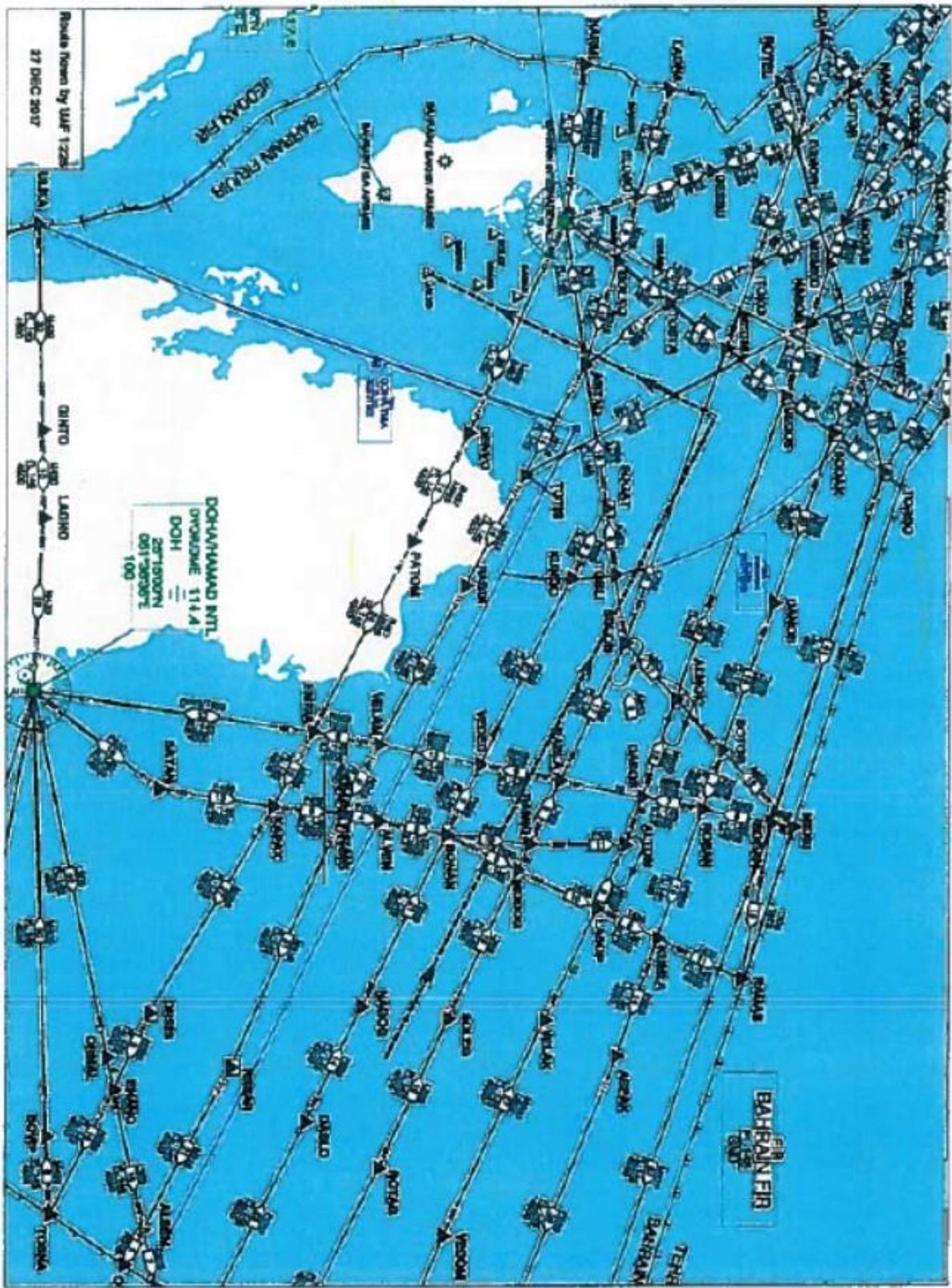
3. В среду, 3 января 2018 года, ровно в 10 ч 38 мин по местному времени был замечен военно-транспортный самолет Объединенных Арабских Эмиратов DH-6 (позывной UAF2276), который направлялся на бахрейнскую авиабазу Шейх-Иса. Находясь в районе полетной информации Бахрейна, он летел на высоте 8000 футов над международными водами и поддерживал прямую связь с центром полетной информации Бахрейна. Как предусмотрено процедурами контроля за воздушным движением, этому самолету были переданы радиолокационные данные, необходимые для пролета между авиатрассами UM600 и UL768 и последующего совершения посадки на авиабазе Шейх-Иса. Что касается полетного плана вышеупомянутого самолета, то в соответствии с установленными оперативными процедурами он был заранее направлен в катарский орган по вопросам контроля гражданской авиации через автоматизированную систему планирования воздушного движения (см. карту № 6).



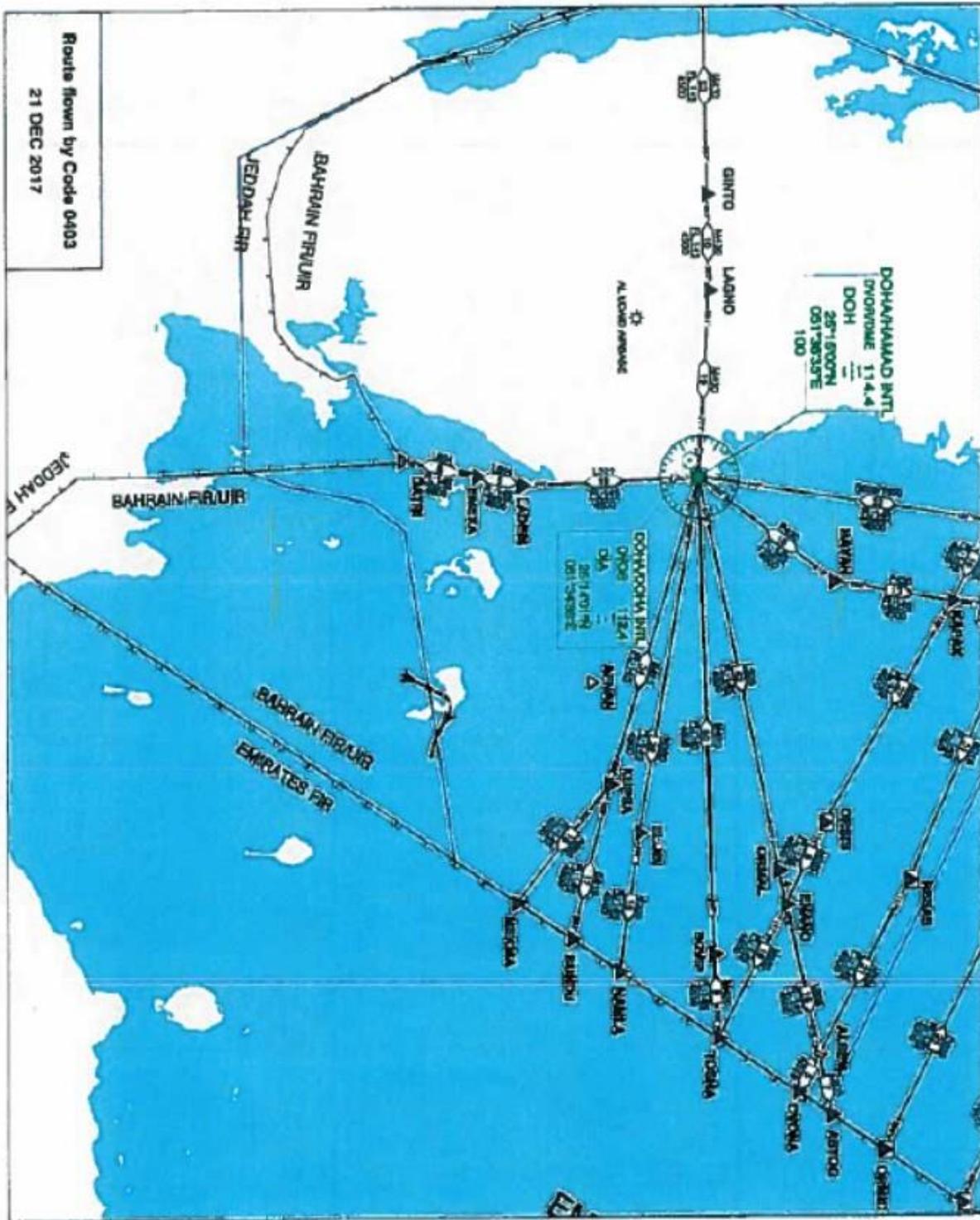
КАРТА № 1



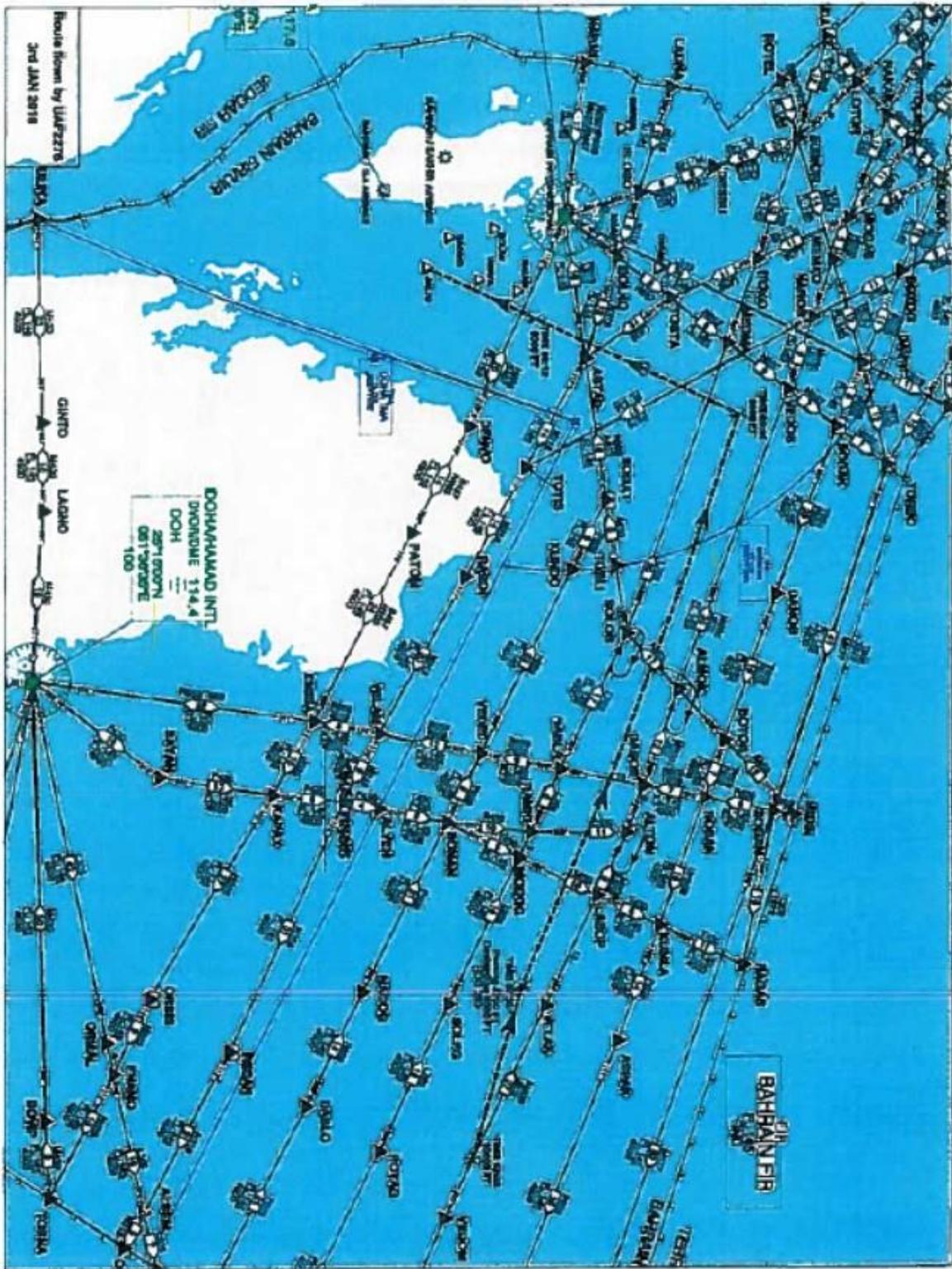
КАРТА № 3



KAPTA № 4



КАРТА № 5



КАРТА № 6

خط الطيران

(1)

FIX0095 270018
FF OBBSZTZ OBBICONS
270018 OMAAZPZX
(FPL-UAF1211-IM
-C130/M-SDFHILORUVY/ACS
-OMAA0500
-N0300F220 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0300F220 P699 SOGAT DCT
OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-OBBS0116 OEDF OBBI
-PBN/B48552T1 DOF/171227 REG/1211 EET/OBBB0034 SEL/AEHJ OPR/UA
AIRFORCE)

FIX1030 270338
FF OBBSZTZ OBBICONS
270338 KDENXLD B
(CHG-UAF1211-OMAA0500-OBBS-DOF/171227-8/IM-9/C130/M
-10/SDFHILORUVY/ACS
-15/N0300F220 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0300F220 P699 SOGAT
DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-18/PBN/B48552T1 DOF/171227 REG/1211 EET/OBBB0034 SEL/AEHJ OPR/UA
AIRFORCE RMK/MDCN OB JOC 330 2017)

FIX1047 270343
FF OBBSZTZ OBBICONS
270343 OMAAZPZX
(CHG-UAF1211-OMAA0500-OBBS-DOF/171227
-18/PBN/B48552T1 DOF/171227 REG/1211 EET/OBBB0034 SEL/AEHJ OPR/UA
AIRFORCE RMK/MDCN OB JOC 330 2017)

FIX1501 270505
FF OBBSZTZ OBBICONS
270505 OMAAZPZX
(DEP-UAF1211/A1733-OMAA0502-OBBS-DOF/171227)

(2)

FIX7135 262308
FF OBBSZTZ OBBICONS
262307 KDENXLD B
(FPL-UAF812-IM
-CN35/M-SDFGHILORTUV/C
-OMAA0500
-N0201F160 DCT BOSEV N563 ITKEV/N0205F180 N563 IMGUX P699
ORMID/N0205F180 P699 SOGAT DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-OBBS0138 OEDF OBBI

-PBN/B4B5 DOF/171227 REG/812 EET/OBBB0043 OPR/UAE AIRFORCE
E/0959 P/TBN R/UVE S/M J/LFU D/2 24 C ORANGE
A/GREY
C/)

FIX7193 262318
FF OBBSZTZ OBBICONS
262318 OMAAZPZX
(FPL-UAF812-IM
-CN35/M-SDFGHILORTUV/C
-OMAA0500
-N0201F160 DCT BOSEV N563 ITKEV/N0205F180 N563 IMGUX P699
ORMID/N0205F180 P699 SOGAT DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-OBBS0138 OEDF OBBI
-PBN/B4B5 DOF/171227 REG/812 EET/OBBB0043 OPR/UAE AIRFORCE)

FIX1604 270525
FF OBBSZTZ OBBICONS
270525 OMAAZPZX
(DEP-UAF812/A1753-OMAA0521-OBBS-DOF/171227)

(3)
FIX7217 262325
FF OBBICONS
262325 KDENXLD8
(FPL-UAF813-IM
-CN35/M-SDFGHILORTUV/C
-OMAA0500
-N0199F140 DCT BOSEV N563 ALPOB/N0199F140 UL768 ULADA/N0197F140
UL768 VATIM UL550 RASMO/N0197F160 UL550 NIMAR G662 GRY/N0191F150
UN318 GENEX/N0189F140 N318 ELOXI DCT
-OJAM0608 OJAI
-PBN/B4B5 DOF/171227 REG/813 EET/OBBB0042 OEJ00138 OJAC0551 OPR/UAE
AIRFORCE RMX/MDCN OB JOC 01 2017 OE 1709000011 OJ 22 1 7419
E/1115 P/TBN R/UVE S/M J/LFU D/2 24 C ORANGE
A/GREY
C/)

FIX7288 262340
FF OBBICONS
262340 OMAAZPZX
(FPL-UAF813-IM
-CN35/M-SDFGHILORTUV/C
-OMAA0500
-N0199F140 DCT BOSEV N563 ALPOB/N0199F140 UL768 ULADA/N0197F140 UL768
VATIM UL550 RASMO/N0197F160 UL550 NIMAR G662 GRY/N0191F150 UN318
GENEX/N0189F140 N318 ELOXI DCT
-OJAM0608 OJAI

-PBN/B4B5 DOF/171227 REG/813 EET/OBBB0042 OEJD0138 OJAC0551 OPR/UAE
AIRFORCE RMK/MDCN OB JOC 01 2017 OE 1709000011 OJ 22 1 7419)

FIX1723 270544
FF OBBICONS
270544 DMAAZPZX
(DEP-UAF813/A1754-OMAA0542-OJAM-DOF/171227)

(4)

FIX0142 270024
FF OBBSZTZ OBBICONS
270024 KDENXLDB
(FPL-UAF1226-IM
-C17/H-SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/HD1
-OMAA0600
-N0488F240 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0488F240 P699 SOGAT
DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-OBBS0046 OEDF OBBI
-PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OBBB0019 SEL/LQAJ
OPR/UAE AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL NUMBER 1226
E/1051 P/TBN R/UYE S/M J/F D/3 138 C CERISE
A/GREY
C/)

FIX0148 270025
FF OBBSZTZ OBBSPZX OBBICONS
270025 KDENXLDB
(FPL-UAF1226-IM
-C17/H-SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/HD1
-OBBS0900
-N0466F320 DCT JALYD DCT BAH UB457 NARMI/N0466F320 UN697 SILNO
G563 KIA G782 DURMA Z414 EMEKO/N0472F310 V40 ABH/N0475F300 V40
GIZ V395 LABNI/N0473F310 M999 PURAD UR775 SB DCT
-HHSB0250 OEGN HHAS
-PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OEJD0007 OYSC0224
HHAA0228 SEL/LQAJ OPR/UAE AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL
NUMBER 1226 MDCN OE ADNC 4489 HH ERCAA 820 2017
E/0856 P/TBN R/UYE S/M J/F D/3 138 C CERISE
A/GREY
C/)

FIX0149 270025
FF OBBSZTZ
270025 OBBIZQZX
(FPL-UAF1226-IM
-C17/H-SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/HD1

-OBBS0900
-N0466F320 DCT JALYD DCT BAH UB457 NARMI/N0466F320 UN697 SILNO
G663 KIA G782 DURMA Z414 EMEKO/N0472F310 V40 ABH/N0475F300 V40
GIZ V395 LABNI/N0473F310 M999 PURAD UR775 SB DCT
-HHS80250 OEGN HHAS
-PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OEJ00007 OYSC0224
HHAA0228 SEL/LQAJ OPR/UAE AIRFORCE ORGN/KDENXLD8 PER/D RMK/AGCS
EQUIPPED TAIL NUMBER 1226 MDCN OE ADNC 4489 HH ERCAA 820 2017 E/0856
P/TBN R/UVE S/M J/F D/3 138 C CERISE A/GREY C/)

FIX0239 270037
FF OBBSZTZ OBBICONS
270037 OMAAZPZX
(FPL-UAF1226-IM
-C17/H-SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/D1H
-OMAA0600
-N0488F240 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0488F240 P699 SOGAT DCT
OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-OBBS0046 OEDF OBBI
-PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OBBB0019 SEL/LQAJ
OPR/UAE AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL NUMBER 1226)

FIX1084 270350
FF OBBSZTZ OBBICONS
270350 KDENXLD8
(CHG-UAF1226-OMAA0600-OBBS-DOF/171227-8/IM-9/C17/H
-10/SDE1FGHIJ5KM1RTUWXY/HD1
-15/N0488F240 DCT BOSEV N563 IMGUX P699 ORMID/N0488F240 P699 SOGAT
DCT OBSAS DCT RIGAG DCT JALYD DCT
-18/PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OBBB0019 SEL/LQAJ
OPR/UAE AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL NUMBER 1226 MDCN OB JOC
329 2017)

FIX1107 270352
FF OBBSZTZ OBBICONS
270352 OMAAZPZX
(CHG-UAF1226-OMAA0600-OBBS-DOF/171227
-18/PBN/A1B1C1D1L1O1S1 DOF/171227 REG/00404A EET/OBBB0019 SEL/LQAJ
OPR/UAE AIRFORCE PER/D RMK/AGCS EQUIPPED TAIL NUMBER 1226 MDCN OB
JOC 329 2017)

FIX2281 270711
FF OBBSZTZ OBBICONS
270711 OMAAZPZX
(DEP-UAF1226/A1755-OMAA0709-OBBS-DOF/171227)

(5)

FIX1593 030532
FF OBBSZTZK OBBICONS
030532 OMAAZPZX
(FPL-UJAF2276-IM
-DHC6/L-SDRY/C
-OMAA0600
-N0181F100 DAXIB P553 UKUVO G462 TUMAK UL602 VEDOS DCT
RIGAG/N0183F090 DCT JALYD
-OBBS0216 OEDR
-PBN/B4 DOF/180103 REG/2279 EET/OBBB0106 OPR/UAE AIR FORCE RMK/ENTRY
VIA TUMAK DUE MILITARY RESTRICTION TO OPERATE AWY UP699 UL768 RQST
VECTOR VEDOS DCT RIGAG MDCN OBBS JOC 334 2017)

FIX1960 030626
FF OBBSZTZK OBBICONS
030625 OMAAZPZX
(DEP-UJAF2276/A3402-OMAA0625-OBBS-DOF/180103)