

Distr.
GENERAL

S/1996/154
2 March 1996
ARABIC
ORIGINAL: SPANISH

مجلس الأمن



رسالة مؤرخة ١ آذار/مارس ١٩٩٦ موجهة الى الأمين العام
من الممثل الدائم لكوبا لدى الأمم المتحدة

يشرفني أن أتوجه اليكم بالتماس تعميم الوثيقة المرفقة طي هذه الرسالة كوثيقة من وثائق مجلس

الأمن.

(توقيع) برونو رودريغز باريا
السفير
الممثل الدائم

المرفق

مدى تعلق الأمر بالصكوك القانونية الدولية

عمدت الولايات المتحدة - بهدف تنبيه مجلس الأمن والمجتمع الدولي الى ضرورة إدانة كوبا للأحداث التي وقعت يوم ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦ - الى إعلان نفسها الوديع والكفيل، بحكم الواقع، لصكين قانونيين دوليين، هما اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤ بشأن الطيران المدني وبروتوكولها لسنة ١٩٨٤.

فما هو القصد من هذه الانتقائية القانونية؟ والجواب هو إيجاد المبرر القانوني للمناورة الفجة بما جعلته الولايات المتحدة يندرج تحت مبدأ "سيادة" تلك الدولة ويبرر، بحيلة قانونية، حجة افتراض مغالاة كوبا في استعمال القوة ضد الطيران المدني.

أما كوبا فلم تنتهك القواعد الأخلاقية الدولية الخاصة باستعمال السلاح ضد الطائرات المدنية، كما أنها لم تنتهك أي قاعدة أو مبدأ قانوني دولي يتعلق بحماية الطيران المدني الدولي، كما أنها لم تنتهك اتفاقية شيكاغو، ناهيك عن أحكام المادة ٣ مكررا من بروتوكول مونتريال لسنة ١٩٨٤، وذلك لسببين محددين ومؤكدين تماما:

- ذلك أنه لا توجد معاهدة تحظر قطعيا استعمال السلاح ضد طائرة مدنية تقوم بعملية إغارة؛

- كذلك، فإن اتفاقية شيكاغو بشأن الطيران المدني الدولي لا تتضمن أي حظر بشأن هذا الجانب. ولهذا السبب، اقترحت بعض الدول التفاوض على تعديل للاتفاقية عن طريق بروتوكول سنة ١٩٨٤ (المادة ٣ مكررا).

ومع ذلك، فإن البروتوكول المذكور، ومن ثم التعديل، لم يدخل حيز النفاذ على الصعيد الدولي. فالفقرة (ب) من البروتوكول تنص على أنه لدخول البروتوكول حيز النفاذ، يلزم تصديق ١٠٢ دولة عليه. وحتى الآن، وبعد مرور ١١ سنة على فتح باب التصديق على البروتوكول، لم يصدق عليه سوى ٨٣ دولة.

ولكن الى أن تدخل الفقرة ٣ مكررا حيز النفاذ الدولي، فإن التدابير التي اتخذتها الحكومة الكوبية تظل غير محظورة، وذلك لسببين متواضعين، أولهما ذو طابع فني رسمي أساسي، وثانيهما يستند الى قاعدة قانونية لا يتطرق الشك الى سلامتها:

١ - فكوبا لم تصدق على بروتوكول سنة ١٩٨٤. وبالتالي، فإن هذا الصك القانوني لا يشكل جزءاً من تشريعاتها الداخلية ولا يمثل التزاماً قانونياً دولياً عليها.

إلا أن أكثر الأمور لفتاً للنظر حتى الآن، في إطار حملة المناورة السياسية هذه ضد سيادة كوبا، هو أن الولايات المتحدة لم تصدق على بروتوكول سنة ١٩٨٤ - الذي أكثرت من الاستشهاد به - بالمادة ٣ مكرراً منه. كما أن رئيس الولايات المتحدة لم يوقع على هذا الصك ولم يعرضه على مجلس الشيوخ للتصديق عليه.

فما الذي ترمي إليه، إذن، الولايات المتحدة، بمطالبة الدول الأخرى بتنفيذ أحكام مصادر القانون الدولي التي لم تدخل حتى الآن حيز النفاذ على الصعيد الدولي، والتي لم تدخل الولايات المتحدة حتى الآن طرفاً فيها؟

٢ - أما الولايات المتحدة فقد استشهدت بالمادة ٣ مكرراً من اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤ وكأنها قانون دولي سار. والواقع أنها ليست كذلك.

فاعتباراً من عام ١٩٧٣، قام مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، بموجب الفصل الرابع من اتفاقية شيكاغو، بإصدار "توصيات خاصة" و "معايير وممارسات موصى بها" بشأن مسألة اعتراض الطائرات. غير أن الفصل الرابع نفسه يبين أن هذه الأحكام ليست لها قوة القانون ولا تشكل التزامات بأي مفهوم، وذلك لأنها مجرد توصيات.

فالقانون الدولي لا يرسى قاعدة الحظر القطعي لاستعمال السلاح ضد "الطيران المدني".

كما أن القانون الدولي لم ينتهك على يد كوبا. فالواقع أن القانون الدولي يؤكد حق كوبا في القيام بما فعلته.

وكما خلص استاذ القانون الدولي المرموق أوليفر ج. ليستسن (الولايات المتحدة) في مقاله الكثير الاستشهاد المعنون "معالجة عمليات الاقتحام الجوي في الممارسة الحديثة والقانون الدولي"، فإن:

"في أوقات السلم، لا يجوز مهاجمة الطائرات المقتحمة التي تكون نيتها معروفة لدى الدول ذات السيادة على أنها غير هجومية، حتى إن لم تنصاع للأمر بالهبوط أو العودة أو الطيران في اتجاه محدد ... وفي حالة توافر ما يدعو إلى الاعتقاد بأن نوايا الاقتحام يمكن أن تكون معادية أو غير مشروعة، توجب، بطبيعة الحال، إصدار أمر أو إنذار بالهبوط. وفي حالة عدم الانصياع، يجوز مهاجمة الطائرة المقتحمة".

ومن بين "النوايا غير المشروعة"، أشار الاستاذ ليستسن الى "مساندة الأنشطة التخريبية أو التهريب أو التحدي العمد للسيادة الإقليمية".

وحكومة كوبا لديها أدلة قانونية وسياسية مؤكدة ودامغة على أن انتهاكات المجال الجوي الكوبي التي ترتكب منذ ما يزيد على ٢٥ عاما، ثم مؤخرا من قبل طائرات حركة "أشقاء وقت الشدة" - لها طابع تخريبي ومعاد وعدواني وإرهابي.

وترى كوبا أن أفعال حركة "أشقاء وقت الشدة" تتصل بمفهوم "التحدي العمد للسيادة الإقليمية" المذكور آنفا.

وهذه بالذات هي الصلة التي تبين تلاعب الولايات المتحدة السياسي بطابع طائرات حركة "أشقاء وقت الشدة" المفترض كونها "طائرات مدنية".

وهذه بالذات هي الصلة التي تسخر من حجج الولايات المتحدة وتبدها فنيا وسياسيا، فيما يتعلق بالطابع "التعسفي" لاستخدام القوة من جانب كوبا ضد الطائرات المذكورة.

ففي المقام الأول، لا يمكن اعتبار أن طيران حركة "أشقاء وقت الشدة" هو "طيران مدني"، لا بموجب اتفاقية شيكاغو لسنة ١٩٤٤، ولا بموجب بروتوكول سنة ١٩٨٤، ولا في ضوء القانون الدولي.

فالصكوك القانونية الدولية المعنية تنطبق، حصرا، على "الطيران المدني". وتؤيد هذه الصكوك، في نصها وروحها، المعيار الذي يتفق عليه خبراء مرموقون في القانون الدولي - ومنهم الأستاذ الشهير مايكل مايلد، مدير معهد ومركز شؤون قانون المجال الجوي بجامعة ماكغيل الكندية، والمدير السابق للمكتب القانوني في منظمة الطيران المدني الدولي - وهو المعيار المتعلق بأنه من أجل تحديد "طابع" طائرة ما، ينبغي الاستناد الى المفهوم الوظيفي لها، لا الى المفهوم الرسمي.

فالمسألة لا تكمن في تحديد طبيعة الطائرة وفقا لتصميمها الفني، أو شهادة تسجيلها، أو ملكيتها، أو طاقمها. فما يحدد طبيعة الطائرة وطابعها هو الوظيفة التي تستخدم من أجلها، أي الهدف من استخدامها.

ومما له أهمية خاصة، في هذا الصدد، عنصر توفر النية واحتمال وجود خطأ في المصدر والموافقة، الأمر الذي قد يساعد أو يشجع على تسهيل قيام سلطات الملاحة الجوية المختصة في دولة ما بإصدار واعتماد تراخيص وتصاريح الطيران لما يفترض أنه "طائرات مدنية"، يكون مقرها وتسجيلها في أراضي هذه الدولة وتحمل علمها.

ويتوفر لدى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية أدلة كثيرة وقاطعة قدمتها حكومة كوبا ذاتها على مر أكثر من ٣٧ عاماً من الاعتداءات المتكررة - وبخاصة في الشكاوى الأخيرة التي قدمتها الى سلطات الولايات المتحدة فيما يتعلق بأحداث ٢٤ شباط/فبراير - على الطابع التخريبي والعدواني والإرهابي لعمليات تحليق الطائرات التابعة لحركة "أشقاء وقت الشدة" ضد كوبا.

وكان ينبغي على حكومة الولايات المتحدة الأمريكية وسلطات الملاحه الجوية بها أن تكفل الحيلولة دون احتمال تكرار ارتكاب أعمال جديدة من العدوان والقرصنة الجوية ضد كوبا، والتي أرتكبت هذه المرة من جانب طائرات التنظيم الإرهابي المعني.

ونظراً لأن خطأ المصدر، في عرف القانون، لا يُفترض وإنما يبرهن، فإن حكومة كوبا لديها أدلة قاطعة تستطيع أن تبرهن بها الخطأ في المصدر والموافقة، الذي كان ضمنياً طوال سنوات، والذي توفر في حالة السماح غير المسؤول برحلات طائرات حركة "أشقاء وقت الشدة".

ووفقاً لأحدث نظرية في قانون الملاحه الجوية الدولية، فإن أي طائرة تكون مصممة للنقل الجوي "لمدنيين" وتكون تابعة لخطوط جوية خاصة وعلى متنها طاقم مدني، يمكن في حالة خاصة أن تعتبر "طائرة حكومية" إذا كانت تقوم بمهام عسكرية أو جمركية أو من اختصاص الشرطة. كما يمكن اعتبار طائرات أخرى، بخلاف تلك التي تقوم بخدمات عسكرية أو جمركية أو من اختصاص الشرطة، على أنها "طائرات حكومية"، وذلك لأن القائمة الواردة في الاتفاقية لا تستثنيها.

وأكدت حركة "أشقاء وقت الشدة" أنها كانت تقوم بعمليات مسح لمياه مضائق فلوريدا على أمل إنقاذ أشخاص في خطر - وبخاصة كوبيين يحاولون الفرار من كوبا في مراكب وبوسائل أخرى - وإلشعار خفر سواحل الولايات المتحدة بضرورة القيام بعمليات الإنقاذ. وقد درجت العادة على أن تكون هذه الوظيفة من اختصاص الحكومات. وكان سلاح خفر سواحل الولايات المتحدة يقوم بالفعل بمهام الاستطلاع والإخطار هذه بشكل منتظم.

فلماذا سمحت حكومة الولايات المتحدة لحركة "أشقاء وقت الشدة" بالاضطلاع بمثل هذه المهام الحكومية.

وبالإضافة الى ذلك، فإذا كانت طائرات حركة "أشقاء وقت الشدة" "طائرات مدنية"، لما قامت كوبا بانتهاك القانون الدولي في أعمالها ضدها.

ووفقاً للمعايير المعمول بها، لم تكن طائرات حركة "أشقاء وقت الشدة" تتمتع بما تمنحه اتفاقية شيكاغو من حماية للطائرات المدنية" عند دخولها المجال الجوي الكوبي.

ويجب، كحد أدنى، أن تتحمل حكومة الولايات المتحدة مسؤولية استخدام السلاح و "المغلاة المفترضة في استخدامها له" ضد حركة "أشقاء وقت الشدة"، وذلك لأنها سمحت لهذا التنظيم بالاشتراك في أعمال قرصنة وعدوان ضد المجال الجوي الكوبي. وهذا لا يمثل انتهاكا لنص وروح الصكوك الدولية ذات الصلة فحسب، وإنما يمثل أيضا انتهاكا سافرا وجليا لأحد المبادئ الأساسية للقانون الدولي والعلاقات الدولية والتعايش السلمي بين الدول، ألا وهو مبدأ السيادة.
