



Совет Безопасности

Distr.
GENERAL

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

ПИСЬМО ПОСТОЯННОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЯ КУБЫ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ
НАЦИЙ ОТ 1 МАРТА 1996 ГОДА НА ИМЯ ГЕНЕРАЛЬНОГО СЕКРЕТАРЯ

Имею честь обратиться к Вам с просьбой распространить приложение к настоящему письму в качестве документа Совета Безопасности.

Бруно РОДРИГЕС ПАРИЛЬЯ
Посол
Постоянный представитель

ПРИЛОЖЕНИЕ

Когда речь идет о международных правовых документах . . .

Соединенные Штаты, чтобы заставить Совет Безопасности Организации Объединенных Наций и международное сообщество осознать необходимость осуждения Кубы за инцидент, который произошел 24 февраля 1996 года, самопровозгласили себя *de facto* депозитарием и гарантом двух международных правовых документов – Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 года и Протокола к ней 1984 года.

В чем смысл проявления такой юридической избирательности? Он заключается в том, чтобы дать правовое обоснование для грубой манипуляции принципом суверенитета государств и, прибегнув к юридическим ухищрениям, аргументировать утверждение о применении Кубой чрезмерной силы в отношении гражданских воздушных судов.

Куба не нарушила существующие международные этические нормы в вопросе применения оружия в отношении гражданских воздушных судов и не нарушила никакие международные правовые нормы и никакие предписания, касающиеся обеспечения безопасности международных гражданских воздушных судов, так же, как не нарушила Чикагскую конвенцию, не говоря уже о статье 3 bis Монреальского протокола 1984 года. Для такого вывода есть весьма конкретные и очевидные причины:

- не существует никакого договора, который категорически запрещал бы применение оружия против вторгшегося гражданского воздушного судна;
- в Чикагской конвенции о международной гражданской авиации вообще не содержится никаких запретов в этом отношении. Поэтому некоторые государства предложили провести переговоры по вопросу о внесении поправки в Конвенцию с помощью Протокола 1984 года (статья 3 bis).

Однако ни вышеупомянутый Протокол, ни, следовательно, поправка пока не вступили в силу. В пункте b постановляющей части Протокола говорится, что для вступления упомянутого документа в силу необходимо, чтобы его ратифицировали 102 государства. К настоящему времени этот документ, который был открыт для ратификации 11 лет назад, ратифицировали лишь 83 государства.

Но даже если бы статья 3 bis уже действовала, она не запрещала бы мер, принятых кубинским правительством, по двум простым причинам. Первая из них носит чисто технический, формальный характер, а вторая причина является бесспорной с нормативно-юридической точки зрения:

1. Куба не ратифицировала Протокол 1984 года. Следовательно, этот правовой документ не является частью ее внутригосударственного законодательства и не составляет для Кубы международного правового обязательства.

Однако еще более примечательным в этой кампании политических манипуляций, направленных против суверенитета Кубы, является тот факт, что Соединенные Штаты сами не ратифицировали неоднократно упоминаемый Протокол 1984 года с его статьей 3 bis. Президент Соединенных Штатов даже не подписал этот документ и не представил его в сенат Соединенных Штатов для ратификации.

Как в таком случае могут Соединенные Штаты требовать от других государств, чтобы они соблюдали положения документов международного права, которые еще не вступили в силу и которые Соединенные Штаты, к тому же, не ратифицировали?

2. Соединенные Штаты ссылаются на статью 3 bis Чикагской конвенции о международной гражданской авиации 1944 года, как будто она является частью действующего международного права. Но на самом деле это не так.

Начиная с 1973 года Совет Международной организации гражданской авиации (ИКАО), действуя на основании главы IV Чикагской конвенции, промульгировал "специальные рекомендации" и затем "стандарты и рекомендуемую практику", касающиеся вопроса о перехватах. Однако, как явствует из самой главы IV, эти положения не обладают силой закона и ни в коей мере не носят обязательного характера; они являются лишь рекомендациями.

В международном праве не содержится оснований для категорического запрещения применения оружия против "гражданских воздушных судов".

Куба не нарушила международное право. По сути дела, право Кубы действовать именно таким образом подтверждается международным правом.

Как заключил в своей часто цитируемой статье "Обращение с воздушными нарушителями в свете последней практики и международного права" известный американский профессор международного права Оливер Дж. Лисицын:

"В мирное время нельзя атаковать воздушное судно-нарушитель, если территориальному суверену известно, что его намерения безвредны, даже если такое судно не подчиняется приказам идти на посадку, повернуть назад или лететь строго по определенному курсу ... В тех случаях, когда есть основания полагать, что намерения нарушителя могут оказаться враждебными или противоправными, следует, как правило, вначале дать предупреждение или приказ идти на посадку, и, если нарушитель не подчиняется, то он может быть атакован" (подчеркнуто нами).

Профессор Лисицын поясняет, что в число "противоправных" намерений входят "содействие подрывной деятельности, контрабанда или умышленный вызов территориальному суверенитету".

С правовой и политической точки зрения правительство Кубы имеет веские и неопровержимые доказательства того, что акты нарушений и агрессии в отношении кубинского воздушного пространства, совершавшиеся на протяжении более 35 лет и совершенные совсем недавно самолетами организации "Братство спасения" носили подрывной, враждебный, агрессивный и террористический характер.

Куба считает, что действия организации "Братство спасения" связаны с концепцией "умышленных вызовов территориальному суверенитету", упомянутой выше.

Именно эта связь свидетельствует о политических манипуляциях Соединенных Штатов, утверждающих, что самолеты организации "Братство спасения" являются "гражданскими воздушными судами".

Именно эта связь делает нелепым и разбивает как с технической, так и с политической точки зрения довод Соединенных Штатов относительно "злоупотребления" Кубой применением силы против вышеупомянутых самолетов.

Прежде всего, надо сказать, что самолеты организации "Братство спасения" не могут считаться "гражданской авиацией" даже в соответствии с Чикагской конвенцией 1944 года или Протоколом 1984 года, или в соответствии с международным правом.

Упомянутые международные правовые документы применяются исключительно к "гражданской авиации". Они подтверждают – и буквой, и духом – точку зрения, разделяемую видными аналитиками международного права, включая известного профессора Майкла Майлда – директора Института и Центра воздушно-космического права Университета им. Мак-Гилла (Монреаль, Канада), бывшего директора Юридического комитета Международной организации гражданской авиации – относительно того, что при определении "характера" воздушного судна мы должны брать за основу функциональный критерий, а не формальную характеристику.

Таким образом, характер воздушного судна определяется не его технической конструкцией, не его бортовыми регистрационными знаками, не его принадлежностью или принадлежностью экипажа, а той функцией, для которой оно используется.

В связи с этим особое значение имеет элемент умысла и возможного вреда, обусловленного происхождением и согласием, который может стать условием или стимулом для выдачи или санкционирования лицензий и разрешений на полеты соответствующими государственными органами по вопросам авиации предполагаемым "гражданским воздушным судам", базирующимся и зарегистрированным на территории этого государства и под его флагом.

Правительство Соединенных Штатов имеет в своем распоряжении многочисленные и неопровержимые доказательства, которые представлялись самим правительством Кубы на протяжении более 37 лет непрерывных актов агрессии, в частности его последние жалобы, направленные властям Соединенных Штатов по поводу происшедших 24 февраля событий, связанных с подрывным, агрессивным и террористическим характером полетов самолетов "Братства спасения".

Правительству Соединенных Штатов и его органам по вопросам авиации следовало предупредить и предотвратить возможность неоднократного совершения новых актов агрессии и воздушного пиратства против Кубы, в данном случае самолетами упомянутой террористической организации.

В соответствии с нормами права изначальная вредоносность не презюмируется, а демонстрируется. Правительство Кубы располагает неопровержимыми доказательствами, с помощью которых оно может продемонстрировать изначальную и одобренную

вредоносность, которая подразумевалась на протяжении многих лет и которая присутствовала также в случае с безответственным санкционированием полетов, совершаемых организацией "Братство спасения".

Согласно самой современной теории международного воздушного права, воздушное судно, предназначенное для использования в качестве "гражданского" воздушного транспортного средства, принадлежащего частной авиакомпании и эксплуатируемого гражданским экипажем, в определенной ситуации может рассматриваться как "государственное воздушное судно", если оно выполняет военные, таможенные или полицейские функции . . . Поскольку перечисление в Конвенции не является исчерпывающим, "государственными воздушными судами" могут считаться и другие воздушные суда, помимо тех, которые выполняют военные, таможенные или полицейские функции.

Организация "Братство спасения" утверждает, что она осматривала воды Флоридского пролива в надежде спасти терпящих бедствие людей, в частности кубинцев, бежавших с Кубы на лодках или других средствах, и сообщить Береговой охране Соединенных Штатов о необходимости проведения спасательных операций. Это традиционная функция правительств, и Береговая охрана Соединенных Штатов действительно систематически выполняла как раз такие задачи по идентификации и передаче информации до недавнего времени.

Почему правительство Соединенных Штатов разрешило "Братству спасения" выполнять такие государственные функции?

Даже если самолеты "Братства спасения" были бы "гражданскими воздушными судами", Куба своими действиями против них не нарушила бы международное право.

В соответствии с установленными нормами самолеты "Братства спасения", когда они нарушили кубинское воздушное пространство, не были под защитой Чикагской конвенции, предусмотренной для "гражданских воздушных судов".

Соединенным Штатам придется по меньшей мере разделить ответственность за применение и "предполагаемое чрезмерное применение" оружия против "Братства спасения", поскольку Соединенные Штаты разрешили этой организации осуществлять акты пиратства и агрессии против воздушного пространства Кубы. Это не только нарушение буквы и духа соответствующих международных документов, но и вопиющее и явное нарушение одного из основных принципов международного права, международных отношений и мирного сосуществования государств, а именно принципа суверенитета.
