

Distr.  
GENERAL

A/50/1008  
S/1996/577  
22 July 1996  
ARABIC  
ORIGINAL: SPANISH



مجلس الأمن  
السنة الحادية والخمسون

الجمعية العامة  
الدورة الخمسون  
البند ١٤٠ من جدول الأعمال  
عقد الأمم المتحدة للقانون الدولي

رسالة مؤرخة ١٧ تموز/يوليه ١٩٩٦ موجهة إلى الأمين العام  
من الممثل الدائم لكوبا لدى الأمم المتحدة

أتشرف بطلب تعميم الوثيقة المرفقة بهذه الرسالة المؤرخة ١٧ تموز/يوليه ١٩٩٦، بوصفها وثيقة  
من وثائق الجمعية العامة في إطار البند ١٤٠ من جدول أعمال الدورة الخمسين ومن وثائق مجلس الأمن.

(توقيع) برونو رودريغز باريا  
السفير  
الممثل الدائم

## المرفق

[الأصل: بالانكليزية]

من : مايكل كرنسكي ولاري هيلفر  
التاريخ: ١٦ تموز/يوليه ١٩٩٦  
الإحالة: الإجراءات التي كان باستطاعة إدارة الطيران الاتحادية اتخاذها قبل يوم ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦ لمنع عمليات الطيران التي قام بها إخوة النجدة

في مذكرة سابقة مؤرخة ٢١١٢ آذار/مارس ١٩٩٦، قدمنا تحليلاً أولياً لشتى الطرق التي كان باستطاعة الولايات المتحدة أن تمنع بها قبل يوم ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦ عمليات الطيران التي قام بها إخوان النجدة. ولقد أتممنا حالياً استعراض (١) تقرير منظمة الطيران المدني الدولي المؤرخ ٢٠ حزيران/يونيه ١٩٩٦ فيما يتعلق بأحداث يوم ٢٤ شباط/فبراير؛ و(٢) أمر الإلغاء الطارئ الذي أصدرته إدارة الطيران الاتحادية يوم ١٦ أيار/مايو ١٩٩٦ القاضي بإلغاء رخصة طيران خوسيه باسولتو؛ و(٣) القرار الذي أصدره في ٥ تموز/يوليه مسؤول الاستماع الإداري التابع لمجلس سلامة النقل الوطني بتخفيض الأمر الصادر عن إدارة الطيران الاتحادية إلى وقف رخصة باسولتو لمدة ١٥٠ يوماً. وهذه المواد تؤكد وتعزز النتيجة الأصلية التي توصلنا إليها والتي مؤداها أن الولايات المتحدة كان لديها السلطة والأساس الواقعي لمنع إخوان النجدة من الطيران يوم ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦.

ونقدم التحليل التالي في شكل قد يكون ملائماً لاستخدام الجمهور كلياً أو جزئياً، للطرق التي كان من الممكن أن تتبعها الولايات المتحدة لمنع الرحلات الجوية التي تمت يوم ٢٤ شباط/فبراير. ونعتقد أن النتائج المعروضة أدناه سليمة ويمكن الدفاع عنها ولذلك أدرجت الحجج في عبارات قوية.

١ - الولايات المتحدة كان لديها السلطة القانونية اللازمة لمنع عمليات الطيران التي قام بها إخوان

النجدة يوم ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦

كان باستطاعة إدارة الطيران الاتحادية اتخاذ عدة إجراءات إنفاذية ممكنة ضد باسولتو وإخوان النجدة لمنع الرحلات الجوية التي تمت يوم ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦.

أولاً، كان باستطاعة إدارة الطيران الاتحادية وقف رخصة طيران باسولتو أو إلغاؤها إذا ما إرتأت أن "سلامة التجارة الجوية أو النقل الجوي أو المصلحة العامة تتطلب اتخاذ هذا الإجراء". المادة ٤٤٧٠٩ (ب) (١) (ألف) من قانون الولايات المتحدة رقم ٤٩. وكان باستطاعة الإدارة عمل ذلك دون إخطار باسولتو أو السماح له بجلسة استماع إذا ما اعتبرت أن الحالة "حالة طارئة". المادة ٤٤٧٠٩ (ج) من قانون الولايات المتحدة رقم ٤٩. ووفقاً للموضح باستفاضة أكبر أدناه، كان لدى الولايات المتحدة مبررات وفيرة لاعتبار الحالة "حالة طارئة" تستدعي إلغاء أو وقف رخصة باسولتو فوراً منذ تموز/يوليه ١٩٩٥، أو، على أية حال، في اليوم السابق لعمليات الطيران التي تمت في ٢٤ شباط/فبراير.

ثانيا، كان باستطاعة إدارة الطيران الاتحادية مصادرة طائرة إخوان النجدة بإجراءات موجزة. المادة ٤٦٣٠٤ (ب) من قانون الولايات المتحدة رقم ٤٩ والمادة ١٣-١٧ من ١٤ C.F.R. وهذه المصادرة مسموح بها في حالة انتهاك قوانين وأنظمة الولايات المتحدة المتعلقة بأمر منها سلامة التجارة الجوية ومؤهلات الطيارين. المادتان ٤٤٧٠١ (أ) (٥) و ٤٤٧٠٣ من قانون الولايات المتحدة رقم ٤٩. ووفقا للمناقشة الواردة أدناه، أوضحت الولايات المتحدة أن انتهاك المجال الجوي الكوبي يعد سببا كافيا لمصادرة الطائرة المدنية فورا.

ثالثا، نظرا إلى أن باسولتو وإخوة الإنقاذ قاموا في ١٣ تموز/يوليه ١٩٩٥ ثم في ٩ و ١٣ كانون الثاني/يناير ١٩٩٦، بتقديم خطط طيران تتضمن بياننا زائفا للمسار أو جهة المقصد، كان باستطاعة الولايات المتحدة اعتقالهم ثم محاكمتهم بمقتضى تشريع جنائي عام يحظر الإدلاء ببيانات زائفة إلى أي وكالة حكومية:

أي فرد يقوم عامدا ومع سبق الإصرار، في أي موضوع يدخل في اختصاص أي إدارة أو وكالة تابعة للولايات المتحدة، بتزييف أو إخفاء أو تغطية واقعة مادية بطريق الحيلة أو التآمر أو بأداة ما، أو الإدلاء بأي بيانات أو عرض زائفة، أو عمل أو استخدام أي كتابات أو وثائق زائفة عالما أن هذه الكتابات أو الوثائق تتضمن أي بيانات أو قيود زائفة أو وهمية أو تنطوي على الغش، يتعرض بموجب هذه المادة للغرامة أو السجن لمدة لا تزيد عن خمس سنوات أو كليهما.

المادة ١٠٠١ من قانون الولايات المتحدة رقم ٤٩.

وبالإضافة إلى التدابير المذكورة أعلاه، كان باستطاعة الولايات المتحدة أن تبدي بقوة عزمها على إنفاذ قوانينها برفع دعوى قضائية ضد إخوان النجدة وباسولتو بتوقيع غرامة مدنية قدرها ١٠٠٠ دولار عليهم لانتهاكهم القوانين والأنظمة المذكورة أعلاه. المادة ٤٦٣٠١ (أ) (١) من قانون الولايات المتحدة رقم ٤٩. وتعتبر المخالفة حادثة بصفة منفصلة عن كل يوم تستمر فيه المخالفة، أو عن كل رحلة جوية تنطوي على تلك المخالفة. المادة ٤٦٣٠١ (أ) (٤) من قانون الولايات المتحدة رقم ٤٩. وبالإضافة إلى ذلك، كان باستطاعة الولايات المتحدة رفع دعوى جنائية ملتزمة فرض غرامات جنائية على باسولتو وإخوان النجدة لانتهاكهم الأنظمة الصادرة عن إدارة الطيران الاتحادية. المادة ٤٦٣١٦ من قانون الولايات المتحدة رقم ٤٩.

٢ - أقرت الولايات المتحدة بأنه كان لديها السلطة القانونية اللازمة لمنع الرحلات الجوية التي تمت يوم ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦

اعترفت الولايات المتحدة صراحة، بما اتخذته من إجراءات في أعقاب أحداث ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦، بأنه كان لديها السلطة اللازمة لاتخاذ التدابير الإنفاذية المذكورة أعلاه لمنع انتهاكات قوانين وأنظمة الولايات المتحدة، بما فيها على وجه الخصوص انتهاكات المجال الجوي الكوبي.

ففي يوم ١٦ أيار/مايو ١٩٩٦ أصدرت إدارة الطيران الاتحادية، بشكل قاطع، أمر إلغاء طارئ ضد باسولتو لما ارتكبه من انتهاكات للمجال الجوي الكوبي في ١٣ تموز/يوليه ١٩٩٥ و ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦. وجاء بالأمر أن باسولتو قد حلق في مناطق "ممنوعة" أو "محظورة" خلال الرحلة الجوية التي تمت يوم ١٣ تموز/يوليه. وجاء بالأمر أيضا أن باسولتو قد استخدم طائرته في كلتا الحالتين "بطريقة تنطوي على الإهمال أو الطيش من أجل تهديد حياة أو ممتلكات آخرين" وأن هذه الأفعال دلت على أنه "يفتقر إلى صفات الحرص والتقدير والشعور بالمسؤولية المطلوبة في حامل شهادة الطيار التجاري". الفقرة ٢٣ (أ) و(ب) من الأمر. وأحد الجوانب الهامة للأمر الصادر يوم ١٦ أيار/مايو ١٩٩٦ هو أن إدارة الطيران الاتحادية قد تصرفت عملا بسلطات الطوارئ المخولة لها لإلغاء رخصة باسولتو. ونتيجة التصرف على أساس طارئ لم تعط الفرصة لباسولتو للطعن مقدما في إجراءات الإدارة، مما كان سيؤدي إلى تأجيل إلغاء رخصة الطيار التي يحملها.

والنتائج المستخلصة الواردة في الأمر الصادر يوم ١٦ أيار/مايو، التي اعتبرت كافية للإلغاء الطارئ، استخلصت أيضا بالنسبة لحادثي يوم ١٣ تموز/يوليه ١٩٩٥ ويوم ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦. ويستتبع ذلك حتما أن إدارة الطيران الاتحادية كان باستطاعتها إلغاء أو إيقاف رخصة باسولتو فورا عقب ١٣ تموز/يوليه ولم تكن بحاجة لأن تنتظر ما يزيد عن عشرة أشهر قبل اتخاذ إجراء. وفي الواقع أن مسؤول الاستماع الإداري التابع لمجلس سلامة النقل الوطني خلص إلى أن تصرفات باسولتو يوم ١٣ تموز/يوليه كانت أكثر شناعة وتشكل انتهاكا أخطر لقانون الولايات المتحدة من تلك التي وقعت يوم ٢٤ شباط/فبراير (مخطوطة النتائج، ٧٢-١٨٧١ و ٨٧-٢٨٨٢). ولو كانت الإدارة قد ألغت أو أوقفت بدون انتظار رخصة باسولتو في أي وقت قبل ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦، ما كان باسولتو قد استطاع قيادة الرحلة الجوية التي قام بها إخوان النجدة ذلك اليوم.

ومما يوضح الأمر بقدر مماثل إخطاران للطيارين نشرتهما إدارة الطيران الاتحادية في ١ آذار/مارس ١٩٩٦. فقد أخطر طيارو الطائرات المسجلة في الولايات المتحدة بأن انتهاكات المجال الجوي الكوبي سيعاقب عليها بإلغاء رخصة الطيارين على أساس طارئ. الفقرتان ٨-٧-٢ و ٩-٧-٢ من تقرير منظمة الطيران المدني الدولي. ويقدم هذان الإخطاران دليلا آخر على أن إدارة الطيران الاتحادية كان باستطاعتها التصرف قبل ٢٤ شباط/فبراير بوقت طويل بناء على انتهاكات يوم ١٣ تموز/يوليه ١٩٩٦.

وبالمثل، أصدرت إدارة الطيران الاتحادية، في ٢٩ شباط/فبراير ١٩٩٦ أمرا طارئا بالوقف والكف ومذكرة بشأن سياسة الإنفاذ أعادت فيهما التأكيد على أن الطائرات المدنية المسجلة في الولايات المتحدة محظور عليها العمل دون إذن في المجال الجوي الكوبي. الفقرة ٢-٧-٧ من تقرير منظمة الطيران المدني الدولي. وجاء بالأمر صراحة أن أي فرد ينتهك أوامرهما سيتعرض لإجراء إنفاذي "إلى أقصى مدى يسمح به القانون" بما في ذلك (١) الإلغاء الفوري لرخصة الطيران؛ و(٢) الحد الأقصى للجزءات المدنية؛ و(٣) مصادرة الطائرة المستخدمة في الانتهاك؛ و(٤) تطبيق وسائل الانتصاف القضائية الملائمة (التي تتضمن غرامات مدنية تصل إلى ١٠٠٠ دولار عن كل انتهاك لقانون الولايات المتحدة). ومن ثم كان من الممكن اتخاذ هذه الإجراءات نفسها على أساس الانتهاكات التي وقعت في ١٣ تموز/يوليه.

٣ - قبل ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦ بوقت طويل، كان لدى الولايات المتحدة أساس أكثر من كاف لاتخاذ إجراءات

من الأمور التي لا جدال فيها وثبتت ثبوتا قطعيًا من خلال الشهادة التي أدلى بها أمام مسؤول الاستماع الإداري التابع للمجلس الوطني لسلامة النقل وعن طريق المعلومات التي قدمت لمنظمة الطيران المدني الدولي أن باسولتو قد انتهك المجال الجوي الكوبي في ١٣ تموز/يوليه ١٩٩٥. وعلاوة على ذلك، لا شك في أن إدارة الطيران الاتحادية كانت تعلم حينئذ أن طيران باسولتو داخل المجال الجوي الكوبي كان انتهاكا متعمدا لقانون الولايات المتحدة وأنه من المحتمل أن يتكرر. ومن ثم فقد كان لدى إدارة الطيران الاتحادية في ذلك التاريخ وبعده أدلة أكثر من كافية لاتخاذ تدابير طارئة لمنع قيام باسولتو بأي رحلة جوية أخرى.

ورغم أن الحوادث اللاحقة لم تكن ضرورية على الإطلاق لكي تقوم الولايات المتحدة باتخاذ إجراءات، فإن تلك الحوادث شككت دعائم إضافية تبرر قيام الولايات المتحدة باتخاذ الإجراءات المناسبة ضد باسولتو. وكان من هذه الحوادث اختراق المجال الجوي الكوبي في ٩ و ٣١ كانون الثاني/يناير ١٩٩٦، فضلا عن اعتقاد الولايات المتحدة ذاتها آنذاك، في ٢٣ شباط/فبراير ١٩٩٦ بأن من المحتمل أن يحدث انتهاك آخر للمجال الجوي الكوبي لو سمح لباسولتو بالطيران في اليوم التالي.

#### (أ) انتهاك المجال الجوي الكوبي في ١٣ تموز/يوليه ١٩٩٥

تؤكد الشهادة التي أدلى بها أمام مسؤول الاستماع الإداري التابع للمجلس الوطني لسلامة النقل أن الولايات المتحدة كانت تعلم علم اليقين أن انتهاك باسولتو للمجال الجوي الكوبي في ١٣ تموز/يوليه كان انتهاكا متعمدا، وكانت تعلم أنه غير نادم على ذلك، وأنه لم يكن يحس بأي مانع من انتهاك المجال الجوي الكوبي مرة أخرى تحقيقا لأغراضه السياسية.

وقد اعترف باسولتو في جلسة الاستماع بأنه قصد الطيران داخل المجال الجوي الكوبي في ١٣ تموز/يوليه ١٩٩٥. (مخطوطة النتائج، ١٨٥٥ و ١٨٦٩). وذكر أيضا أنه اجتمع مع مسؤولي إدارة الطيران

الاتحادية قبل يومين من الرحلة التي كان مقررا القيام بها في ١١ تموز/يوليه ١٩٩٥ و "أخبرهم بنوايا إخوان النجدة" لأنه "يريد أن يتيقن من أن الإدارة لن تمنع طائرات إخوان النجدة من الإقلاع في اللحظة الأخيرة". المرجع السابق، رقم ١٨٥٣. وحسب شهادة باسولتو، فقد ذكر مسؤولو الإدارة "أنهم سيعتبرونه مسؤولا عن التقيد بالأنظمة الاتحادية للطيران"، رغم أنهم لم "يذكروا تحديدا ما هي الجزاءات التي ينبغي تطبيقها في حالة عدم الامتثال". المرجع نفسه. كما أن باسولتو ومسؤولو الإدارة قد "خرجوا من الاجتماع وهم متراضون" والإدارة "لم تعترض" سبيل الرحلات غير القانونية التي جرت بعد ذلك بيومين. المرجع نفسه.

وشهد مفتش سلامة الطيران، تشارلز ه. سميث، بأنه التقى بباسولتو في تموز/يوليه ١٩٩٥ وطلب منه أن يبتعد عن المجال الجوي الكوبي في ١٣ تموز/يوليه. ووفقا لما قاله سميث، فإن باسولتو قد "ذكر أنه يفهم ذلك، ولكنه يجب أن يفعل ما يجب عليه فعله. وقال سميث إنه فهم أن ذلك يعني أن (باسولتو) كان يقصد أن لديه مهمة وأنه سيؤديها، حتى وإن كان مؤدى ذلك انتهاك الأنظمة". (المخطوطة، ١٨٢٤) (التأكيد مضاف). وفي نفس اليوم التقى بباسولتو مايكل س. توماس، مدير المكتب المحلي لدائرة طيران ميامي التابعة لإدارة الطيران الاتحادية. وقد شهد بأنه ناقش مع باسولتو وجوب تقيد بالأنظمة الاتحادية للطيران وأنه قد أخبره بأنه "سيقف ضده إذا لم يتقيد بتلك الأنظمة، مهما كان نبل قضيته". المرجع نفسه، الرقم ١٨١٢. ووفقا لما قاله توماس، فإن باسولتو قد رد بأن "لديه قواعده وللإدارة قواعدها. وقال إنه يفهم الغرض الذي وضعت القواعد من أجله، ولكن أحيانا يكون من الضروري كسر القواعد". المرجع نفسه (التأكيد مضاف).

ومع ذلك فإن الإجراءات التي اتخذتها الولايات المتحدة ردا على ذلك لم تكن ملائمة إطلاقا. فكل ما فعلته إدارة الطيران الاتحادية هو أنها أصدرت رسالة موجهة إلى باسولتو مؤرخة ٣ آب/أغسطس ١٩٩٦ وذكرت فيها أنه "قيد التحقيق" بشأن الإخلال بقانون الولايات المتحدة نتيجة للطيران دون إذن داخل المجال الجوي الكوبي. وفي ٣١ آب/أغسطس ١٩٩٥، أصدرت إدارة الطيران الاتحادية "مذكرة باقتراح اتخاذ إجراء بشأن رخص الطيران" بيّنت فيها بالتفصيل الانتهاكات التي ارتكبتها باسولتو في ١٣ تموز/يوليه، ومنها تشغيل طائرة مدنية داخل بلد أجنبي بهدف تعريض سلامة آخرين أو ممتلكاتهم للخطر. واقترحت الإدارة إصدار أمر بوقف رخص الطيار التجاري لباسولتو لمدة ١٢٠ يوما. ومع ذلك، قررت الإدارة ألا تتصرف مع باسولتو على أساس طارئ. وكان مؤدى ذلك القرار أن أصبح باسولتو حرا في أن يطير بطائرته ريثما يتخذ مزيد من الإجراءات.

وبعد ذلك سمحت إدارة الطيران الاتحادية لإجراءاتها ضد باسولتو بأن تتعثر. وهكذا، ورغم أن باسولتو قد طلب في ٢١ أيلول/سبتمبر ١٩٩٥ عقد اجتماع غير رسمي مع الإدارة بشأن وقف الرخص، فإن ذلك الاجتماع لم يعقد قط. تقرير منظمة الطيران المدني الدولي، الفقرة ٢-٧-٣. والأهم من ذلك أنه لم تتخذ أية إجراءات أخرى لتنفيذ مذكرة اقتراح اتخاذ إجراء بشأن رخص الطيران. بل لقد أشارت وزارة الخارجية،

في مذكرة دبلوماسية، في يوم ٢٠ شباط/فبراير ١٩٩٦، إلى أن الإدارة تواصل تحقيقاتها بشأن باسولتو فيما يتعلق بالرحلة التي قام بها في ١٣ تموز/يوليه ١٩٩٥. تقرير منظمة الطيران المدني الدولي، الفقرة ٢-١-٣-٧.

(ب) اختراق المجال الجوي الكوبي في يومي ٩ و ١٣ كانون الثاني/يناير ١٩٩٦

في ٩ و ١٣ كانون الثاني/يناير ١٩٩٦، حلقت طائرتان تابعتان لإخوان النجدة فوق إقليم محافظة هافانا وأسقطت منشورات. تقرير منظمة الطيران المدني الدولي، الفقرة ٢-١-٣. وأكد باسولتو حدوث هذا التحليق، وإن كان قد ادعى، على نحو يصعب تصديقه، أن المنشورات قد أسقطت فوق المياه الدولية وأن الريح حملتها إلى هافانا. الفقرة ٢-١-٣-٢. وردت حكومة كوبا بمذكرة دبلوماسية مؤرخة ١٦ كانون الثاني/يناير ١٩٩٦ ذكّرت فيها الولايات المتحدة بالاختراقات السابقة وطالبتها بأن تتخذ التدابير الإضافية اللازمة للوقف الفوري لأي تحليق مقبل. الفقرة ٢-١-٣-٤. وردت الولايات المتحدة بمذكرة دبلوماسية أبلغت فيها كوبا بأن إدارة الطيران الاتحادية قد أخطرت بحادثي يومي ٩ و ١٣ كانون الثاني/يناير وأنها تقوم بجمع معلومات بشأنهما. الفقرة ٢-١-٣-٥.

ويجب التأكيد على أنه على الرغم من أن حادثي ٩ و ١٣ كانون الثاني/يناير وفرا للولايات المتحدة، بذاتهما وكذلك مقترنين باختراقات يوم ١٣ تموز/يوليه، أساسا تستند إليه في المصادر الفورية لطائرات إخوان النجدة وإلغاء رخص الطيارين المشتركين في ذلك، فإن الولايات المتحدة لم تكن بحاجة إلى الاعتماد على هذين الحادثين. فاختراق يوم ١٣ تموز/يوليه وحده يوفر أساسا كافيا لاتخاذ إجراء على أساس طارئ.

(ج) تقييم الولايات المتحدة الصادر يوم ٢٣ شباط/فبراير ١٩٩٦ للخطر الذي يهدد السلامة

وفقا لما ذكرته السلطات في الولايات المتحدة، رفضت الحكومة الكوبية منح الإذن لمنظمة في كوبا بأن تعقد اجتماعا عاما كان مقررا عقده في ٢٤ شباط/فبراير ١٩٩٦. وقد أعرب إخوان النجدة علنا عن تأييدهم لتلك الجماعة. ونتيجة لذلك، اتصل مكتب الشؤون الكوبية بوزارة الخارجية بمكتب الطيران الدولي التابع لإدارة الطيران الاتحادية ليخبره بأنه "بسبب الحملة التي شنت ضد المنشقين في هافانا فإن إخوان النجدة قد يحاولون الطيران، في الأيام التالية، لإبداء تضامنهم مع المنشقين، متحدين بذلك الحكومة الكوبية". تقرير منظمة الطيران المدني الدولي، الفقرة ٢-٢-٢. (التأكيد مضاف). وأبلغت وزارة الخارجية إدارة الطيران الاتحادية أيضا بأن "المعلومات تشير إلى أن الكوبيين متعكرو المزاج". المرجع نفسه.

وقد أرسل مكتب الطيران الدولي بعد ذلك رسالة إلى مقر إدارة الطيران الاتحادية ومكتبها في ميامي مؤداها أنه

لن يكون مستبعدا أن يحاول إخوان النجدة الطيران دون إذن داخل المجال الجوي الكوبي  
غدا، متحدين بذلك (حكومة كوبا) وسياساتها المضادة للمنشقين. ولا تستطيع وزارة الخارجية أن

تؤكد أن ذلك سيحدث وهي على اتصال مع الأجهزة المحلية لإنفاذ القانون للتعرف على الحالة بصورة أفضل.

تقرير منظمة الطيران المدني الدولي، الفقرة ٢-٢-٣. (التأكيد مضاف).

وبناء على تقييم الحالة الصادر عن وزارة الخارجية وإدارة الطيران الاتحادية ذاتها، وكذلك الاختراقات السابقة، يتضح أن الولايات المتحدة كان يمكنها أن تعامل الحالة على أنها حالة طوارئ، تبرر القيام فوراً بوقف رخصة باسولتو أو إلغائها أو مصادرة طائرات إخوان النجدة قبل إقلاعها في ٢٤ شباط/فبراير، الذي رصدته عن كثب وزارة الخارجية وإدارة الطيران الاتحادية كلتاهما. الفقرتان ٢-٢-٤ و ٢-٣-١.

والمقولة الإضافية الواردة في الرسالة المذكورة أعلاه - والتي مؤداها أن "إدارة الطيران الاتحادية لا تستطيع منع الرحلات الجوية من قبيل الرحلة المحتمل القيام بها، ولكننا سننبيه ذوبنا في حالة حدوث ذلك وسنقوم بتوثيقه (على أفضل ما نستطيع) لأغراض الامتثال/الإنفاذ"، المرجع نفسه -- مقولة من الواضح أنها تقوم على غير أساس وتتعارض مباشرة مع أحكام قانون الولايات المتحدة التي وردت مناقشتها أعلاه ومع الإجراءات التي اتخذتها الإدارة فيما بعد على أساس طارئ ضد باسولتو، ومع مذكرة النوايا التي أصدرتها فيما بعد ومؤداها أنها ستمارس السلطات المخولة لها في حالات الطوارئ إذا ما حدثت انتهاكات للمجال الجوي الكوبي.

-----