



Совет Безопасности

Пятьдесят первый год

3683-е заседание

Пятница, 26 июля 1996 года, 15 ч. 00 м.

Нью-Йорк

Предварительный отчет

Председатель:	г-н Дежамме	(Франция)
Члены:	Ботсвана	г-н Легваила
	Чили	г-н Сомавиа
	Китай	г-н Цинь Хуасунь
	Египет	г-н эль-Араби
	Германия	г-н Айтель
	Гвинея-Бисау	г-н Кета
	Гондурас	г-н Мартинес Бланко
	Индонезия	г-н Вибисоно
	Италия	г-н Феррарин
	Польша	г-н Влосович
	Республика Корея	г-н Цой
	Российская Федерация	г-н Горелик
	Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии	сэр Джон Уэстон
	Соединенные Штаты Америки	г-жа Олбрайт

Повестка дня

Уничтожение в воздухе двух гражданских самолетов 24 февраля 1996 года

Записка Генерального секретаря (S/1996/509)

Заседание открывается в 15 ч. 25 м.

Утверждение повестки дня

Повестка дня утверждается.

**Уничтожение в воздухе двух гражданских самолетов
24 февраля 1996 года**

Записка Генерального секретаря (S/1996/509)

Председатель (говорит по-французски): Я хотел бы сообщить Совету о том, что я получил письма от представителей Колумбии, Кубы, Лаосской Народно-Демократической Республики и Вьетнама, в которых они обращаются с просьбой пригласить их для участия в обсуждении пункта повестки дня Совета. В соответствии с установившейся практикой, я предлагаю с согласия Совета пригласить этих представителей принять участие в обсуждении без права голоса, согласно соответствующим положениям Устава и правилу 37 временных правил процедуры Совета.

Поскольку возражений нет, решение принимается.

По приглашению Председателя г-н Аларкон де Кесада (Куба) занимает место за столом Совета; г-н Гарсия (Колумбия), г-н Киттикхун (Лаосская Народно-Демократическая Республика) и г-н Нго Куанг Суан (Вьетнам) занимают места, отведенные для них в зале Совета.

Председатель (говорит по-французски): Совет Безопасности приступает к рассмотрению пункта повестки дня. Заседание Совета Безопасности проводится в связи с пониманием, достигнутым в ходе состоявшихся ранее консультаций Совета.

Вниманию членов Совета представлена записка Генерального секретаря от 1 июля 1996 года (S/1996/509), препровождающая письмо Председателя Совета Международной организации гражданской авиации от 28 июня 1996 года на имя Генерального секретаря.

В распоряжении членов Совета имеется также документ S/1996/596, в котором содержится текст проекта резолюции, представленного Соединенными Штатами Америки.

Я хотел бы привлечь внимание членов Совета к следующим другим документам: S/1996/152 – письмо Постоянного представителя Кубы при Организации Объединенных Наций от 1 марта 1996 года на имя Председателя Совета Безопасности; и S/1996/154, 370, 448, 449, 458, 470, 498, 499, 520, 525, 532, 570 и 577, в которых содержатся письма Постоянного представителя Кубы при Организации Объединенных Наций от 1 марта, 22 мая, 18, 21, 25 и 28 июня, 2, 3, 4, 16 и 17 июля 1996 года, соответственно, на имя Генерального секретаря Организации Объединенных Наций.

Г-жа Олбрайт (Соединенные Штаты Америки) (говорит по-английски): Мы собрались сегодня для того, чтобы рассмотреть вопрос, который вызывает серьезную обеспокоенность у моей страны, у членов Совета и у всех, кому небезразлична безопасность тех, кто имеет отношение к гражданской авиации во всем мире.

Рассматриваемый нами вопрос не сводится к формуле: Соединенные Штаты против Кубы. Он не требует того, чтобы члены Совета выносили суждение относительно репрессивного характера кубинского правительства или относительно того, что было правильно, а что неправильно за прошедшие 35 лет американо-кубинских отношений. Проект резолюции касается основополагающего вопроса международного права и соблюдения или несоблюдения международных норм.

Именно по этой причине в проекте резолюции осуждается трусливое и хладнокровное уничтожение Кубой 24 февраля двух невооруженных гражданских самолетов организации "Братство спасения" и содержится заявление о том, что это уничтожение является нарушением международного права. В проекте резолюции также выражаются глубокие соболезнования и сочувствие Совета семьям погибших. Я благодарю тех моих коллег, которые встретились с членами семей погибших 24 февраля и которые могут лучше представить себе человеческие аспекты этой трагедии. Проект резолюции также призывает все страны, в том числе конкретно Кубы, в будущем соблюдать международные юридические нормы, касающиеся гражданской авиации.

Несколько месяцев тому назад, после уничтожения самолетов, представители Соединенных Штатов и Кубы изложили свои версии событий, происшедших 24 февраля. Эти версии кардинально отличались друг от друга. Для того чтобы урегулировать разногласия, оба правительства заявили о своей готовности всемерно сотрудничать с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в том расследовании, которое она должна была провести. Эта готовность предполагает, что оба правительства обязаны согласиться с результатом расследования. Соединенные Штаты согласны с результатом расследования. И мы действительно считаем, что в нем приводится точная картина имевших место фактов.

Эти факты очевидны. Кубинские военные сначала идентифицировали эти два невооруженных самолета "Сессна" как гражданские самолеты и затем сознательно и намеренно уничтожили их ракетами "воздух-воздух". Кубинцы не следовали ни стандартам ИКАО, ни своим собственным опубликованным процедурам перехвата самолетов. Кубинцы не попытались вступить в радиоконтакт ни с одним из самолетов и не приказали пилотам приземлиться в указанном месте. Наконец, согласно очень надежным оценкам местоположения самолетов, самолеты были уничтожены в момент, когда они находились на расстоянии 9-10 миль от кубинского воздушного пространства.

Своими действиями Куба нарушила принцип обычного международного права, согласно которому государства должны воздерживаться от применения оружия против гражданских самолетов в полете; этот принцип действует независимо от того, находится ли воздушное судно в национальном или в международном воздушном пространстве. Куба нарушила принцип ИКАО, согласно которому перехват гражданского самолета должен применяться лишь как последнее средство. Куба не следовала надлежащим процедурам предостережения. И, как ИКАО отметила в своей резолюции от 27 июня, лишив жизни четырех моих сограждан - Пабло Моралеса, Карлоса Косту, Марио де ла Пенью и Армандо Алехандре, - Куба нарушила элементарные соображения гуманности.

Хотя проект резолюции, который мы сегодня рассматриваем, обусловлен трагедией,

произошедшей пять месяцев тому назад, основная его ценность в том, что он обращен в будущее. Главная задача Совета - поддержание международного мира и безопасности. Данный проект резолюции служит этой цели, поскольку призывает все государства воздерживаться от уничтожения гражданских самолетов в нарушение международных юридических норм.

Однако правительство Кубы по-прежнему отказывается признать незаконность своих действий 24 февраля. Оно не высказало сожаления в связи с гибелью четырех человек, которые были убиты, и не выразило соболезнований их семьям, которые понесли невосполнимую утрату. И оно по-прежнему грозит новым возможным уничтожением гражданских самолетов.

Позиция Кубы откровенно бесцерковна и заслуживает презрения. Кубинцы сбивают гражданские самолеты, а затем винят во всем жертв. Они призывают к проведению расследования, а затем обвиняют тех, кто проводит расследование. Они являются агрессорами в данном случае, и тем не менее они утверждают, что их преследуют. Они последовательны в одном - в отказе признать правду и в своей решимости продолжать лгать всему миру.

Ясно, что правительство Кубы не выполнило и не согласилось выполнить своего обязательства соблюдать Чикагскую конвенцию и обычное международное право, которые определяют нормы международного поведения в отношении гражданской авиации. В отличие от него мое правительство признает свои обязанности, как в целом, так и в отношении контроля за самолетами Соединенных Штатов.

Еще задолго до 24 февраля мы обнародовали предостережения и уведомления, настоятельно призывающие пилотов Соединенных Штатов не входить в воздушное пространство Кубы без разрешения. Когда пилот зарегистрированного в Соединенных Штатах гражданского самолета в июле прошлого года совершил полет над Гаваной, мы приостановили действие его лицензии на управление самолетом.

Мы постоянно просили кубинское правительство предоставить информацию о якобы

имевших место вторжениях в его воздушное пространство и сообщали Кубе о своих действиях. И ранее Куба признавала наши усилия и сотрудничество в этом отношении.

Как я уже сказала в начале своего выступления, вопрос не сводится к формуле: Соединенные Штаты против Кубы. Граждане всех стран могут стать жертвами незаконных действий, будь то террористические акты или акции, намеренно совершаемые правительствами в нарушение международного права. Цель Совета Безопасности как раз и состоит в том, чтобы помочь защитить граждан всех стран от таких акций. Мы здесь для того, чтобы защищать международную безопасность и мир.

На мой взгляд, действия кубинских военных 24 февраля были преступлением, и никакие оправдания, никакие доводы и никакие попытки кубинского правительства свалить вину на других не могут изменить этого суждения. Если бы мы допустили совершение таких акций и не осудили их, мы бы не исполнили наш долг перед международным сообществом. Если бы мы хранили молчание перед лицом постоянных угроз со стороны Кубы о том, что она будет сбивать гражданские самолеты в полете, мы способствовали бы повторению такой трагедии. Если бы мы не настояли на том, чтобы все страны выполняли свои обязательства, касающиеся гражданской авиации, то мы поставили бы под угрозу жизнь всех людей, которые летают самолетами.

В последние недели мы много видели и слышали, какое горе может вызвать потеря близких, погибших в авиакатастрофе. В некоторых случаях нам становится известно, что трагедия вызвана механическими дефектами, которые можно устранить. В других случаях причина нам неизвестна, и мы мало что можем сделать. В этом случае нам известна причина, и мы знаем, что нужно делать: согласиться с нормами права и соблюдать их.

Вот все, чего мы требуем от Кубы. Вот тот стандарт, соблюдения которого мы должны всегда требовать друг от друга и от самих себя.

Председатель (говорит по-французски):
Следующий оратор – Председатель Национальной

ассамблеи народной власти Республики Куба, Его Превосходительство г-н Рикардо Аларкон де Кесада, которого я приветствую и которому я сейчас предоставляю слово.

Г-н Аларкон де Кесада (Куба) (говорит по-испански): Прежде всего позвольте мне выразить удовлетворение в связи с тем, что Вы, г-н Председатель, руководите работой Совета в этом месяце. Хочу поблагодарить Вас за слова приветствия и за любезное отношение ко мне в период сотрудничества при подготовке этого заседания Совета Безопасности.

Я также хочу выразить признательность Вашему предшественнику на этом посту, послу эль-Араби, которому я признателен за сотрудничество в прошлом месяце.

Как говорится в одном рассказе, таким же июльским днем, как сегодня, только потеплее, маленькая Алиса услышала от королевы четкое, необъяснимое предостережение:

(говорит по-английски)

"Нет, нет. Сначала вынесем приговор, а потом уж будем решать, виновен или нет."
(Кэрролл, "Алиса в стране чудес", глава XII)

(говорит по-испански)

Именно такая предпосылка проходит красной нитью через предпринимавшиеся Соединенными Штатами Америки с февраля попытки манипулирования информацией и фальсификации данных с целью сделать практически невозможным или, по меньшей мере, максимально затруднить анализ происшедшего 24 февраля инцидента и тех обстоятельств и условий, которые к нему привели. Эти попытки сопровождались энергичной пропагандистской кампанией, направленной на то, чтобы заранее добиться осуждения, в то время как делалось все возможное для недопущения выяснения истины.

Из уважения к членам Совета и всем членам Организации, которые не входят в состав Совета Безопасности, но которым Совет подотчетен, я хотел бы пояснить некоторые моменты. Следуя тому же принципу "сначала приговор, а потом

обвинительный акт", в феврале было поспешно созвано заседание Совета Безопасности. На этом заседании было принято заявление Председателя Совета с обращением к Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с просьбой расследовать обстоятельства этого инцидента и представить Совету свои выводы, при этом Совет обещал обсудить эти выводы незамедлительно.

Совет Международной организации гражданской авиации (ИКАО) провел заседание 6 марта

в Монреале и принял резолюцию, в которой Генеральному секретарю ИКАО было предложено провести расследование и доложить о его результатах через 60 дней. 6 мая 1996 года – 60 дней спустя – Совет ИКАО собрался для обсуждения этого документа, представлявшего собой предварительный доклад о ходе расследования, "касающегося уничтожения в воздухе" и т.д. Из доклада следует, что 19 марта – через 13 дней после принятия Советом ИКАО его резолюции о проведении расследования – в адрес правительства Соединенных Штатов Америки и правительства Республики Куба были направлены идентичные послания. К ним был приложен перечень данных, запрошенных у соответствующих властей, и мер, которые было необходимо предпринять либо в Соединенных Штатах, либо на Кубе в целях подготовки такого доклада. В этом же послании содержалась просьба о предоставлении соответствующего разрешения на посещение обеих стран в целях проведения необходимой работы.

Республика Куба незамедлительно откликнулась на это послание, пригласив группу ИКАО, занимающуюся расследованием, посетить Кубу в любое удобное для нее время. Члены этой группы прибыли в Гавану 24 марта 1996 года, через пять дней после направления вышеупомянутого письма.

В предварительном докладе отмечается, что 30 марта 1996 года кубинские власти дали исчерпывающие ответы на все просьбы, с которыми к ним обратились члены группы. Далее в докладе перечисляются все просьбы, с которыми обратились члены группы и которые были удовлетворены Кубой к 30 марта 1996 года. В предварительном докладе также говорится, что в период 2–4 апреля члены группы по расследованию ИКАО посетили Вашингтон. Они вернулись в Монреаль, а затем вновь направились в Соединенные Штаты – на этот раз в Майами, Флорида, где группа находилась с 14 по 19 апреля. Члены группы по расследованию ни словом не обмолвились в докладе – да и не могли бы этого сделать – о том, что Соединенные Штаты полностью выполнили все их просьбы, как это сделала Куба.

В пункте 3.2.4 на странице 4 предварительного доклада ИКАО от 6 мая также говорится о проведении других встреч и

переговоров с целью получения, среди прочего, перечисляемой далее в докладе информации. Я не стану зачитывать этот перечень полностью, поскольку он занимает почти страницу текста. Я лишь выделю те вопросы, на которые, к 19 апреля, Соединенные Штаты не предоставили ответов: запись переговоров между наземными службами контроля – это касается самолетов-перехватчиков. 6 мая ИКАО сообщала, что Соединенные Штаты все еще не предоставили запись переговоров между наземными службами контроля и самолетами-перехватчиками. Если кто-нибудь желает с ними ознакомиться, то у моей делегации имеются копии этих записей, которые были предоставлены Постоянным представительством Соединенных Штатов Америки при Организации Объединенных Наций в распоряжение представителей американских средств информации в Нью-Йорке, непосредственно в этом здании, 27 февраля. Тем не менее по состоянию на 6 мая эта информация не была предоставлена в распоряжение группы по расследованию ИКАО. Далее мы увидим, почему это произошло.

В перечень информации, не предоставленной правительством Соединенных Штатов, входят: данные радиолокаторов координационного центра контроля таможенной службы Соединенных Штатов; радиолокационные данные об этом инциденте, зарегистрированные Карибским региональным центром управления полетами на юге Флориды; радиолокационные данные, зарегистрированные станциями ARTCC Майами и службами военно-воздушных сил во Флориде; радиолокационные данные, зарегистрированные диспетчерской службой воздушного движения военно-морского флота Соединенных Штатов в Ки-Уэст; радиолокационные данные о маршруте самолета, находившегося на этот момент к северу от 24-й параллели; и информация о ходе выполнения решений, принятых в отношении ранее совершавшихся вторжений в кубинское воздушное пространство.

Как могут видеть члены Совета, ИКАО наметила определенную дату для получения и рассмотрения отчета о расследовании, однако по прошествии этого дня ей пришлось признать, что она еще не получила от Соединенных Штатов Америки ни записей радиокommunikаций, ни какой-либо радиолокационной информации, ни какой-либо информации в отношении мер,

предпринятых в связи с ранее имевшими место нарушениями кубинского воздушного пространства, несмотря на то, что говорилось и неоднократно повторялось, что до 24 февраля были все же предприняты определенные меры.

В результате сложившейся ситуации 6 мая Совет ИКАО согласился пойти на продление срока проведения расследования еще на месяц и попросил группу, ведущую расследование, продолжить свою работу. Иными словами, они должны были продолжать ждать, пока Соединенные Штаты предоставят эту основополагающую информацию, которая, предположительно, была в наличии с февраля месяца, и Совету ИКАО пришлось отложить свое заседание до 6 июня. Единственное, что мог сделать Совет ИКАО 6 июня, – это вновь отложить рассмотрение доклада, который еще не был завершен, ибо он еще не получил всей информации, которую он ожидал получить от Соединенных Штатов. Поэтому Совет был вынужден отложить этот вопрос до самой последней недели своей сессии. Эту сессию даже пришлось продлить еще на неделю для того, чтобы урегулировать создавшееся положение и убедиться, будет ли возможно добиться наконец сотрудничества со стороны Соединенных Штатов. Непосредственно накануне закрытия последней сессии Совета ИКАО этот орган смог, наконец, выполнить просьбу Совета Безопасности о проведении расследования этого инцидента и представлении соответствующего доклада.

Произошло нечто странное. Несмотря на то, что Совет ИКАО собрался 26 июня, и многие члены Совета Безопасности, возможно, уже 20 июня могли прочесть в средствах массовой информации Соединенных Штатов о том, что Соединенные Штаты уже определили, каков будет вывод, сделанный Советом после изучения доклада, которого фактически еще не было. А 20 июня не кто иной, как заместитель Государственного секретаря Соединенных Штатов, выступив из самого Белого дома, распространил среди всех, для кого это представляло интерес, предположительно текст заключительного доклада группы расследования, которого в Монреале еще никто не получал, и заранее уведомил прессу, каким, по его мнению, будет решение Организации Объединенных Наций:

(говорит по-английски)

"Сначала – приговор, потом – обвинительный акт".

(говорит по-испански)

В конце той же недели члены Совета ИКАО, наконец, получили доклад группы расследования и смогли обсудить его 26 и 27 июня. В результате было решено направить ту резолюцию, которая вам представлена, являющуюся результатом обсуждения между членами этого специализированного учреждения Организации Объединенных Наций. Совет ИКАО отклонил решение одобрить доклад группы расследования. Не случайно, что он отказался его одобрить, а решил просто направить его данному главному органу Организации Объединенных Наций в том виде, который Председатель Совета ИКАО определил как коллективное решение, коллективное мнение государств – членов Совета Международной организации гражданской авиации, нашедшее отражение в резолюции, которую получил Совет Безопасности, и ни в каком ином документе.

Однако, поскольку многим членам Организации Объединенных Наций, будь то членам Совета Безопасности или членам Совета ИКАО, было бы интересно узнать, почему расследование пошло именно таким образом, почему доклад Совета ИКАО был составлен именно таким образом и почему Совет пришел к тому решению, о котором я уже говорил, я хотел бы остановиться по крайней мере на некоторых главных моментах, относящихся к якобы доказанным фактам, на которые я ссылался в начале своего выступления.

Я просил бы членов Совета Безопасности обратиться к странице 77 доклада группы расследования. Там они ознакомятся с комментариями членов группы в отношении того, каким образом они изучали вопрос о месте, где имело место происшествие, и об элементах, которые они использовали для расчета и определения места происшествия. В пункте 2.3.7.3 объясняется, что для того, чтобы прийти к заключению, они использовали сочетание

"представленной Соединенными Штатами записи переговоров" (S/1996/509, приложение, добавление В),

которая была обнаружена в феврале, но скрывалась до мая,

"в частности упоминание о большом пассажирском корабле и рыболовном судне".
(там же)

Группа расследования добавляет, что эти три элемента

"подтверждали точку зрения о том, что случаи сбития имели место вблизи этих судов". (там же)

В следующем пункте говорится, что

"свидетельские показания, полученные с корабля Majesty of the Seas и рыболовного судна Tri-Liner, были взаимоподтверждающими"

и что

"местоположение судна Tri-Liner относительно корабля Majesty of the Seas и вытекающие оцененные места сбития могут, поэтому, рассматриваться как наиболее надежные оценки местоположения".
(пункт 2.3.7.4)

Три основные элемента: радиозапись переговоров; свидетельские показания с судов, или говоря более конкретно, с борта одного судна Majesty of the Seas, а также якобы рыболовной лодки, которые, как утверждается, находились в этом районе; и сочетание, взаимоотношение между местоположением этих двух судов наряду с радиопереговорами – являются наиболее достоверными показателями. Позвольте мне остановиться на некоторых важных моментах, имеющих отношение к этим трем элементам. Как я уже сказал, мы распространим документ, распространенный Постоянным представительством Соединенных Штатов Америки 27 февраля здесь, в Нью-Йорке, здесь, в здании Организации Объединенных Наций, содержащий на каждой странице следующее своеобразное предупреждение:

(говорит по-английски)

"Авторитетная версия данных записей по состоянию на 12 ч. 00 м. 27 февраля 1996 года. Все другие уничтожить".

(говорит по-испански)

Возможно, этот вариант тоже уничтожили, потому что достаточно лишь взглянуть на доклад ИКАО, чтобы увидеть, что представленный ИКАО документ является стенограммой, предположительно столь же официальной, как и представленная ранее Соединенными Штатами, но в которой не хватает шести минут. Первые шесть минут радиопереговоров, которые присутствовали в февральском документе, исчезли в мае, когда, наконец, информация великодушно предоставляется группе, проводящей расследование. И оказывается, что именно в течение этих шести минут говорится конкретно о местонахождении самолета, который вторгся в воздушное пространство Кубы, и о местонахождении судна "Мэджести оф зе сиз".

Говорится о показаниях очевидцев из числа людей, находившихся на борту судов "Мэджести оф зе сиз" и "Три-лайнер". Я предлагаю членам Совета внимательно рассмотреть текст доклада. По сути, было бы очень полезно изучить стенограмму заседания Совета ИКАО, на котором подробно обсуждалась информация, о которой я говорю. Нигде, ни в предварительном докладе за май месяц, ни в окончательном докладе за июнь месяц не говорится о том, что группа по расследованию непосредственно, лично интервьюировала хотя бы одного свидетеля с этих судов - "Мэджести оф зе сиз" и так называемого рыболовного судна, которое якобы называется "Три-лайнер". Члены группы по расследованию сказали, что, когда они посетили Майами в апреле, они говорили с людьми с самолета, причастного к инциденту. На заседании Совета ИКАО г-н Фростелл, назначенный секретариатом ИКАО на пост руководителя группы по расследованию, отметил, что они не говорили ни с одним членом экипажа "Три-лайнер" и что они не посещали это судно.

Поэтому нет никаких доказательств самого существования так называемого рыболовного судна, которое якобы называется "Три-лайнер". Однако в частях доклада, о которых я говорил, используются версии, предоставленные так

называемыми очевидцами с этого рыболовного судна, с тем чтобы установить его местонахождение относительно "Мэджести оф зе сиз" - существование которого никто не отрицает - с целью определения возможного места уничтожения.

Чтобы сделать ситуацию еще более очевидной - поскольку сомнительное положение, в котором оказалась группа, столь явно из этого раздела доклада и из ее выводов - они говорят, что они не смогли предоставить независимые доказательства местонахождения судна "Мэджести оф зе сиз".

Что касается записи радиопереговоров, я хотел бы указать на один момент, который отмечается в докладе и который был предметом значительных обсуждений на заседании Совета ИКАО: тайну этого документа, которая не только не прояснилась в результате усилий группы по расследованию, но представляется еще более запутанной в результате расследования. Я говорю здесь о февральском варианте; майский вариант записи фактически не был представлен Соединенными Штатами секретариату ИКАО. Из них четко следует, что в мае у них была возможность прослушать то, что Соединенные Штаты называют записью этих радиопереговоров, которые впоследствии были застенографированы. Стенограмма ясно показывает различие по сравнению с вариантом, который был вначале застенографирован и распространен в феврале: исчезли шесть минут; к тому же, что менее важно, имеются различия между двумя вариантами Соединенных Штатов.

Что касается Кубы, в докладе заявляется, что к 30 марта Куба предоставила не только данные своих радаров, но также записи своих радиопереговоров. Она также позволила группе беседовать с любыми свидетелями, с которыми она пожелает. Мы также предоставили им оригинальную пленку, на которой кубинская сторона записала эти радиопереговоры. Кроме того, мы предоставили оборудование, которое было использовано для получения этих записей.

Сейчас июль. Расследование ИКАО завершено; обсуждения в Монреале завершены; Совет Безопасности готов завершить свою работу; и группа по расследованию ИКАО не может изменить то, что она сказала в Монреале и что она заявила в докладе: со стороны Соединенных

Штатов они прослушали – просто прослушали – кассету, вставленную в магнитофон в присутствии представителей правительства Соединенных Штатов, у которых, как сообщает нам доклад, хранится кассета. С учетом того (это отмечают даже Соединенные Штаты), что то, что им было позволено прослушать в мае, явно отличалось от того, что имелось в феврале – не хватало шести минут записи, – я не вижу оснований, почему мы должны больше верить другим частям варианта, который проводившим расследование позволили лишь прослушать и оригинальная запись которого никогда не была представлена правительством Соединенных Штатов.

Таковы подробности радиопереговоров. Что касается очевидцев, я уже сообщил, о чем говорится в самом докладе. Ситуация с радарными не менее интересна: через два месяца после инцидента власти Соединенных Штатов еще не могли представить какие-либо данные своих радаров, несмотря на то, что, как отмечается в самом докладе, власти Соединенных Штатов были извещены за день, 23 февраля, что 24 состоится полет или полеты, за которыми следует надлежащим образом следить, фиксируя маршруты всеми радарными установками.

В пункте 2.2.2 доклада говорится, что во второй половине дня 13 февраля – 13 февраля, то есть за 11 дней до происшествия – отдел по делам Кубы государственного департамента передал в отдел международной авиации ФУА сообщение о том, что некоторые события могут произойти в связи с этими полетами и что осуществляющие их лица должны быть предупреждены об этом. В следующем пункте говорится о том, что 23 февраля различные центры контроля воздушных перевозок Соединенных Штатов получили от полномочных органов инструкции-предупреждения на предмет того, что необходимо подготовить надлежащую документацию в отношении некоторых полетов, которые будут выполняться на следующий день.

Несмотря на это, ни один из этих центров не был в состоянии предоставить какие-либо данные к 19 апреля, когда группа по проведению расследования прибыла в Соединенные Штаты. Согласно докладу встречи между представителями правительства Соединенных Штатов и группой по проведению расследования в Монреале все равно

состоялись 21 мая, с тем чтобы группа смогла наконец получить оставшиеся данные. Члены Совета могут обратить внимание на введение к докладу и убедиться – я зачитаю дословно то, что говорится в этом пункте:

"Была запрошена дополнительная информация, которая была представлена 21 мая 1996 года полномочными органами Соединенных Штатов Америки и касалась полета воздушного судна Р-3 "Орион", а также радиолокационных данных, зарегистрированных подразделениями авиационной базы ВМС в Ки-Уэст, CARIBROC и сектора SEAD NORAD". (S/1996/509, приложение, добавление В, пункт 12)

Далее в докладе дается объяснение того, что именно было представлено в качестве радиолокационных данных авиационной базой ВМС в Ки-Уэст. То, что было представлено 21 мая, оказалось сообщением о том, что радиолокационные данные на базе в Ки-Уэст были стерты и уничтожены и что произошло это через 15 дней после происшествия, то есть приблизительно 6 марта, почти сразу после того, как персонал этой базы получил информацию о проведении расследования и о том, что может поступить запрос о предоставлении этих конкретных данных. Я понимаю, почему даже столь важная информация, как информация об уничтожении данных, не была предоставлена группе по проведению расследования до 21 мая.

Соединенные Штаты должны предоставить разъяснения относительно уровня внимательности и серьезности работы своих федеральных учреждений, поскольку несмотря на предупреждение Вашингтона в их адрес о том, что необходимо обеспечить надлежащую документацию полета, поскольку может произойти связанный с ним инцидент, после того как инцидент произошел, данные были просто уничтожены именно на той базе, которая ближе всего расположена к месту происшествия и которая была вовлечена в инцидент, поскольку из доклада следует, что самолеты должны были пролетать над Ки-Уэст и, возможно, могли приземлиться там в любое время. Кроме этого, как следует из доклада, никакие радиолокационные данные, представленные Соединенными Штатами, не оказались полезными в определении картины

последних минут полета, а именно последних минут инцидента.

Мне не составляет труда понять то, как Соединенные Штаты обошлись с данными и информацией, которые они были обязаны предоставить, как они манипулировали информацией или скрывали ее, как они фальсифицировали запись радиосвязи, как они создавали препятствия на пути установления контактов группы по проведению расследования с предполагаемыми свидетелями предполагаемого рыболовного судна, которое, предположительно, находилось в районе, но которое никто не видел и с членами команды которого никто не беседовал – все это для того, чтобы иметь возможность заявить, что инцидент случился где-то в другом месте, а не там, где он действительно произошел. Иными словами, представить дело так, как будто имело место уничтожение судна в воздушном пространстве над международными водами, а не так, как было на самом деле – над территорией Республики Куба.

Кроме этого, делегация Соединенных Штатов настоятельно пытается прибегнуть к такому же методу манипулирования и введения в заблуждение в отношении предполагаемого гражданского характера вовлеченного воздушного судна. В этой связи я должен сделать некоторые уточнения. Я не думаю, что смогу усовершенствовать сделанные ИКАО заключения относительно критериев определения того, имело ли воздушное судно гражданский статус или нет. Как заявляется в документе секретариата ИКАО, подготовленного по просьбе ее Совета именно для того, чтобы придать этому основополагающему вопросу максимально четкий характер:

"Цель использования упомянутого воздушного судна является определяющим фактором" – я повторяю: использование упомянутого воздушного судна является определяющим критерием – "а не какие-либо другие факторы, как, например, регистрация судна или его опознавательные знаки..."

Другими словами, первый вопрос, который возникает: с какой целью использовалось воздушное судно, с которым произошел инцидент 24 февраля? Этот вопрос следует прояснить, прежде чем пытаться применить к данной ситуации

законную обеспокоенность о защите и развитии международной гражданской авиации, на чем произвольно настаивают Соединенные Штаты. Ни цель их использования, ни их миссия не имеют отношения к перевозке пассажиров, почты или грузов; они не имеют никакого отношения к международной гражданской авиации, но в значительной степени связаны со злоупотреблением ею, с созданием опасности для тысяч воздушных судов, действительно имеющих гражданский характер, многие из которых являются самолетами Соединенных Штатов, которые имеют право на пролет через это воздушное пространство, пользуясь полным сотрудничеством Кубы в этих целях, и на которые полномочные органы Соединенных Штатов должны обратить должное внимание.

Эти полномочные органы должны обратить серьезное внимание на подлинную гражданскую авиацию и обеспечить условия для недопущения злоупотреблений в этой области, поскольку их собственные гражданские суда используют воздушное пространство наиболее интенсивно и их граждане совершают полеты в этом пространстве – сотни тысяч пассажиров в год – и все пользуются технической помощью и сотрудничеством кубинских властей. Не случилось пока что ни одного единственного происшествия ни с одним гражданским воздушным судном Соединенных Штатов из сотен, которые ежедневно пролетают через эти воздушные коридоры, связывающие Кубу и Соединенные Штаты.

Основной задачей правительства Соединенных Штатов, особенно сейчас, хотя, впрочем, и всегда, должна быть забота о том, чтобы ничто не нарушало, не ставило под угрозу и не искажало действительно гражданские по своему характеру международные сообщения в этой зоне, столь близко расположенной к их территории.

Я уже говорил о задаче, выполняемой самолетами, но речь не только об этом. Все самолеты, применяемые группой, совершавшей полеты 24 февраля, относятся к одной модели: "Сессна-337". Но любой, кто хоть немного знаком с авиацией, знает, что самолеты модели "Сессна", и никакие другие, имеют дизайн двойного назначения: гражданского и военного. Если люди, интересующиеся авиацией, заглянут в весьма распространенное издание Jane's All The

World's Aircraft, то в любом из его номеров они могут найти описание самолета "Сесна-337", или, по номинации ВВС Соединенных Штатов, "О2". Он известен как "337", когда он используется для перевозки пассажиров, грузов или почты, или как "О2", когда он применялся армией Соединенных Штатов во Вьетнаме и в Центральной Америке. Иными словами, этот самолет сконструирован и разработан также для выполнения задач и миссий военного характера. Аналогичное его описание можно найти в любом американском справочнике по военной авиации, где "О2" характеризуется не как гражданский самолет, а лишь как одна из моделей, используемых для выполнения определенных военных задач, что и делало правительство Соединенных Штатов. Выполнявшаяся задача не имела ничего общего с международной гражданской авиацией; применявшееся оборудование может также использоваться в военных целях, о чем говорится в американских же справочниках.

Но это еще не все. Три года тому назад и даже ранее, в 1992 и 1993 годах, в Майами член Конгресса Соединенных Штатов от Флориды организовала широкую кампанию с целью просить Пентагон предоставить несколько самолетов "Сесна-337" или "О2" группе, которая участвовала в инциденте 24 февраля. Она действовала очень явно и активно делала много заявлений и выступала с инициативами. Похоже, она добилась успеха, поскольку 19 июля того года газета "Майами Геральд" в своей редакционной статье опубликовала репортаж, автором которого был не просто какой-то журналист, а г-н Дэвид Лоренс, редактор "Геральд".

В этой хронике г-н Лоренс рассказывает нам о полете, который он совершил с группой, известной как "Братство спасения", то есть с той самой группой. Как любой хороший журналист, он снабдил свой рассказ фотографиями, в том числе несколькими фотографиями самолета, который тогда использовался. На одной хорошо виден номер "N2432S", на другой - на крыле самолета легко можно прочесть четыре буквы: "USAF". Иными словами, это не просто тип самолета, применяемый военными; и дело не просто в том, что, как утверждала член Конгресса, такие самолеты можно найти во флоридских аэропортах после прекращения военных

инцидентов в Центральной Америке; г-н Дэвид Лоренс-младший летал на самолете с номером N2432S, с которого даже не были стерты опознавательные знаки ВВС Соединенных Штатов.

Это один факт. А вот другой: сегодня, 26 июля, в 16 ч. 25 м., этот самолет все еще находится в аэропорту Опа Лока в Майами. На нем все еще сохраняются опознавательные знаки ВВС Соединенных Штатов; он все еще принадлежит организации "Братство спасения" и может быть хоть завтра, послезавтра или в другое время использован в одной из операций этой группы.

26 июня 1996 года на заседании Совета ИКАО сказанное мной было признано г-ном Фростеллом, который сказал, что этот самолет действительно все еще находится в аэропорту Опа Лока и что на нем все еще сохраняются военные опознавательные знаки Соединенных Штатов. Правда, буква "F" несколько "выцвела"; похоже, она начинает стираться, но она все еще различима. Самолет все еще принадлежит организации "Братство спасения" и может быть в любое время использован для провокационных действий против Кубы.

Не знаю, помнят ли члены Совета предыдущие ситуации, когда Совет или какой-то иной международный орган рассматривал какие-либо инциденты, связанные с международной гражданской авиацией. Но я могу утверждать, что никогда еще не было случая, чтобы вопрос о преднамеренной деятельности, осуществляемой организацией, которая участвует не в деятельности гражданской авиации, а в незаконной деятельности, нарушающей не только международное право, законы Соединенных Штатов и суверенитет Кубы, но и связана с очень серьезными преступлениями против кубинского народа, рассматривался международным сообществом.

У Кубы большой опыт противодействия акциям, предпринимаемым против нее и ее народа с использованием небольших самолетов, действующих с территории Соединенных Штатов. Небольшие самолеты сжигали кубинские посевы сахарного тростника. С небольших самолетов осуществлялись нападения на кубинские города. С небольших самолетов сбрасывалась взрывчатка. С

помощью небольших самолетов осуществлялись акты саботажа. С помощью небольших самолетов на территорию нашей страны заносились биологические вещества. С использованием таких самолетов, как те, что имеются у этой группы, осуществлялись и осуществляются запланированные акты саботажа против объектов Республики Куба.

В этой связи позвольте обратиться к странице 83 доклада, где описываются контакты между властями Соединенных Штатов и г-ном Хуаном Пабло Роке, который имел контакты с Федеральным бюро расследований (ФБР) и который сотрудничал с ним, предоставляя ему информацию с лета 1993 года по ноябрь 1995 года. Логично предполагать, что у ФБР имеются информаторы в различных местах, в том числе и в этой группе, и я думаю, что даже сейчас их у него много. ФБР, должно быть, просто завалено информацией. Этот человек предоставлял Бюро информацию о группе, к которой он принадлежал. Я прочитаю отрывок из доклада группы, проводившей расследование, и поскольку он поставлен в кавычки, я полагаю, что это – информация, предоставленная ФБР группе, проводившей расследование.

В нем отмечается:

"Двенадцать докладов были связаны с группой "Братство спасения". Эти доклады включали сведения об обсуждении возможных планов контрабандного ввоза на Кубу или сброса с воздуха над ее территорией оружия, а также других планов по нарушению кубинского воздушного пространства". (S/1996/509, приложение, дополнение В, пункт 2.6.9)

С помощью таких пояснений, как только что предложенное Совету, предпринимается попытка внушить слушателям, что сложившаяся ситуация возникла случайно, неожиданно и является беспрецедентной – ситуация, в отношении которой правительство Соединенных Штатов предпринимало шаги еще до 24 февраля, поскольку у него имелась информация о возможных нарушениях.

В докладе группы по расследованию кое-что говорится на эту тему. Но это далеко не вся информация, и предпринимаются попытки тщательно сокрыть остальные данные. У меня имеется другой документ Организации

Объединенных Наций, датированный 5 июля 1996 года. Я принес только его часть, поскольку это очень пространный документ, насчитывающий тысячи страниц. Это документ Национального управления по безопасности на транспорте (NBTS) – организации, на которую часто ссылаются в прессе. 5 июля Управление рассмотрело вопрос, о котором говорила г-жа Олбрайт, – вопрос о лишении пилота удостоверения на право управления самолетом. Первоначально это лишение распространялось на неопределенный период времени, однако сейчас срок его действия сокращен до 150 дней, а это означает, что, если ничего не изменится, то этот человек уже в октябре вновь сможет сесть за штурвал самолета.

5 июля, в пятницу, в 20 ч. 35 м. состоялось заседание NTSB в присутствии судьи административного суда Управления для рассмотрения вопроса о лишении г-на Басульто удостоверения на право управления самолетом. Интересно, что на том же самом заседании г-н Басульто как бы предвосхитил то, что было сказано представителем Соединенных Штатов при Организации Объединенных Наций, выступив с заявлениями, которые выглядели очень уместными. Соединенные Штаты стремятся представить свой важный, героический жесткий шаг – лишение пилота удостоверения на право управления самолетом – как образец решительного выполнения законов страны.

На странице 1785 этого документа г-н Басульто сам указывает на непоследовательность в действиях администрации Соединенных Штатов. Он отмечает, что после 24 февраля он был лишен права на управление самолетом на 82-дневный срок, но тем не менее летал на своем самолете, и никаких мер в этой связи к нему принято не было. Он также говорит о том, что в обвинениях, выдвигавшихся правительством Соединенных Штатов при принятии решения о лишении его удостоверения на право управления самолетом, делалась ссылка на другой инцидент – единственный инцидент, признаваемый правительством Соединенных Штатов. Об этом инциденте говорилось в одном из предыдущих вариантов текста того проекта резолюции, который Совет сегодня, вероятно, примет, и речь здесь идет о самолете, вторгшемся в кубинское воздушное пространство 13 июля 1995 года. Всем

известно, что это ложь. Всем известно, что это недопустимая насмешка над чувствами гуманности. Это даже насмешка над Советом Безопасности: ведь включение в этот документ упоминания о самолете, совершившем вторжение в июле 1995 года, объясняется той простой причиной, что происшедшее в тот день все равно стало достоянием общественности. Об этом акте было объявлено за много месяцев до его фактического совершения, и он был показан по каналам телевидения Соединенных Штатов. Сам г-н Басульто сказал: "В том, что произошло, обвиняют меня, однако вместе со мной в тот день летели еще восемь самолетов". Это любопытная деталь заседания, состоявшегося 5 июля. Вместе с тем есть и другие факты, которые представляют интерес и которые должны быть приняты во внимание Советом. В докладе также говорится о шагах, предпринимавшихся Соединенными Штатами ранее.

Американский инспектор Чарльз Смит, руководитель отделения Федерального управления авиации (ФУА) по округу Майами, упоминает о беседах, проведенных им в 1992, 1993, 1994 и, конечно же, 1996 годах с представителями этой группы в попытке убедить их не нарушать нормы международного права или законы Соединенных Штатов и предостеречь их в отношении того, что их действия представляют собой правонарушения, за которые они могут и должны понести наказание.

Посол Олбрайт говорила о шагах, которые предпринимались и до 24 февраля. Возможно, что некоторые инспекторы или представители местных властей, наделенные чувством ответственности, осознавая, что такие нарушения представляют угрозу и для других путешественников из Соединенных Штатов, беседовали с упомянутыми людьми. А что же говорит г-н Смит? По его словам, в июле 1995 года, с учетом того, что совершенное правонарушение получило широкую огласку и известность, он получил от руководителя группы очень недвусмысленный ответ: он должен был это сделать, и он это сделал. Г-н Смит понял это, как указание на то, что этот человек осознанно намеревался пренебречь правилами и нормами и совершить вторжение в кубинское воздушное пространство. Органы власти из года в год обращались к этому человеку с

предостережениями. Но у него не было оснований верить в то, что последует какое-то наказание.

На страницах 1839 и 1840 доклада содержатся показания г-на Уильяма Шульца, одного из руководителей группы "Братство спасения". Отвечая на вопросы судьи административного суда Национального управления Соединенных Штатов по безопасности на транспорте, он признавал, что также совершал нарушения воздушного пространства Кубы. 13 июля он совершил полет над Гаваной. По его словам, с ним были журналист из майамской телевизионной компании "Канал 10" и один кинооператор. Он сказал также, что Федеральное управление авиации не предъявило ему никаких обвинений. Он рассказал также о том, что по прибытии в Майами он увидел по телевидению репортаж, в котором было показано, как несколько самолетов, в том числе и пилотируемый им самолет, пролетали над Гаваной, что, безусловно, происходило в пределах 12-мильной зоны, поскольку эти самолеты физически находились над столицей Республики Куба. Мы докатились до полного пренебрежения истиной. Я не нахожу упоминания об этом случае в тексте, который, надо полагать, является окончательным; его меняли неоднократно. Но еще вчера в представленном ранее Соединенными Штатами проекте говорилось о том, что один самолет проник в воздушное пространство Кубы 13 июля, даже несмотря на то, что Соединенным Штатам хорошо известно, что таких самолетов было, по крайней мере, восемь, и даже несмотря на то, что сами пилоты данных самолетов это признали. Говорят о несправедливости по отношению к г-ну Басульто. Какой смысл отбирать у кого-то удостоверение на право управления самолетом только затем, чтобы рассказать об этом в Совете Безопасности? Мы имеем дело с политикой, направленной не на предотвращение таких инцидентов, а на их поощрение.

Я уже говорил о поездке, которую совершил редактор "Майами Геральд". Но что можно сказать о поездке, предпринятой послом Деннисом Хейсом? Кто такой Деннис Хейс? Не знаю, назначен ли он уже послом или его кандидатура еще находится в стадии рассмотрения в сенате Соединенных Штатов. 8 мая 1996 года на заседании Комитета по иностранным делам сената Соединенных Штатов, на котором рассматривался

вопрос о возможном утверждении его кандидатуры на пост посла в одной из карибских стран, сенатор Кристофер Додд – хорошо известная фигура на североамериканской политической арене – высказал тревогу по поводу имевшейся у него информации о том, что этот самый г-н Деннис Хейс до лета прошлого года был директором Отдела по делам Кубы в Государственном департаменте США. Сенатор Додд – образованный и информированный политический деятель – узнал или услышал о том, что "Майами Пресс" писала, что г-н Хейс также совершал полеты с "Братством спасения". Он был также в составе экипажа этих самолетов в период своей работы на должности директора Отдела по делам Кубы. Сенатор Додд поставил вопрос об этом перед сенатом, т.е. на уровне, который, насколько я понимаю, в Соединенных Штатах должен восприниматься всерьез.

Вслед за детальным объяснением сенатор Додд спросил:

(говорит по-английски)

"Действительно ли вы совершали полеты с "Братством спасения"?"

Г-н Хейс ответил:

"Да, сэр. По-моему, это было в конце 1993 года и в 1994 году. Мой предшественник также летал с ними".

(говорит по-испански)

Это уже традиция. Г-н Хейс был назначен директором Отдела по делам Кубы и наряду с другими обязанностями ему приходилось сопровождать самолеты, которые, скорее всего, имели маркировку Соединенных Штатов и которые, скорее всего, планировали нарушение воздушного пространства Кубы, которые, скорее всего, планировали акции саботажа. Неужели Соединенные Штаты действительно верят в то, что им удастся убедить кого бы то ни было в том, что они делали все возможное для того, чтобы помешать подобным вещам или предотвратить их? Однако Куба не обвиняет жертвы, она не списывает вину на жертвы. Главный виновник – это правительство Соединенных Штатов Америки.

Главную ответственность несет администрация США, которая не просто не смогла соблюсти международное право, т.е. обязательство, которое она должна осознавать, но и проявить уважение к своим собственным правилам и инструкциям в области авиации.

В этом документе, в котором излагается ход слушаний с административным судьей Национального совета по безопасности на транспорте, содержится очень любопытное описание, которое дополняет заключение группы по расследованию о том, что Соединенные Штаты ожидали инцидента 23 февраля. Там есть указание и на тринадцатое число. Ряд чиновников гражданской авиации Соединенных Штатов заявили этому судье о том, что на этот счет имеются более ранние данные. Один из чиновников – г-н Хулихан – на 1796-й странице документа говорит, что за неделю до 24 февраля, иными словами 17 февраля, он был вызван на совещание, в ходе которого его предупредили о том, что 24 февраля, т.е. через неделю, г-н Басульто и другие пилоты – члены организации "Братство спасения" совершат полет в направлении Кубы с целью организации политического инцидента: за неделю, 17 февраля.

23 февраля ему вновь говорят об этом, а 24 февраля в 7 ч. 45 м. ему сообщают, что полет с такой целью состоится. Действительно ли власти Соединенных Штатов ни в чем не повинны? Действительно ли они имеют моральное право представлять себя ревностными защитниками права, которые заботятся о жизни других и являются активными поборниками безопасности в сфере международной авиации, имеют ли они право давать советы другим относительно того, как вести себя в случае возможных подобных инцидентов? Или же именно эти власти несут ответственность за то, что этот инцидент имел место? Они знали об этом заблаговременно. Они информировали г-на Хулихана по крайней мере за неделю до происшествия. Накануне случившегося эта информация была вновь повторена, и они знали, что происходит в течение всего времени.

Я хотел бы попросить членов Совета обратиться к странице 5 доклада ИКАО. Это – очень пространственный документ, и прочитать его полностью нелегко. Однако страница 5 – в самом начале доклада. На этой странице изображена

первая в докладе карта. Это – карта, составленная на основании информации, представленной Соединенными Штатами. На ней показаны полуостров Флорида, Флоридский пролив, очертания Республики Куба и две линии. Одна линия – это запланированный маршрут. Самолеты должны были лететь в южном направлении к восточной части полуострова Флорида в направлении к центральной части Кубы, а затем они должны были повернуть на запад, с тем чтобы вернуться в Ки-Уэст. Таков был маршрут, на который они получили разрешение при вылете из Опа Локи 24 февраля.

Вторая линия – это фактический маршрут полета, маршрут, которому они следовали в полете. Он не имеет ничего общего с санкционированным маршрутом. Вместо того, чтобы лететь к восточному побережью Флориды, они пересекли полуостров Флорида в направлении к Ки-Уэсту и оттуда они направились на юг, затем на запад – все это в пределах воздушных линий, находящихся под контролем Соединенных Штатов, а затем по прямой линии – к столице Кубы. Я повторяю: две линии проведены на основании информации, полученной от Соединенных Штатов: запрашиваемый маршрут и маршрут, которым они летели. Давайте обратимся к некоторым временным показателям. В 13 ч. 15 м. они взлетели из Опа Локи; в 14 ч. 55 м. они находились почти на 24-й параллели. Еще оставалось пройти определенное расстояние. Они были в полете один час и 45 минут, что составляет три четверти продолжительности всего инцидента – от взлета в Опа Локе и до уничтожения самолетов и возвращения третьего самолета. Три четверти продолжительности – один час и 45 минут. Где проходил полет? Над кубинской территорией, в кубинском воздушном пространстве или над территорией Соединенных Штатов в воздушном пространстве Соединенных Штатов?

Что сделали Соединенные Штаты для того, чтобы избежать инцидента или прекратить инцидент? Г-жа посол, здесь есть неувязка: с момента взлета санкционированный план полета игнорировался.

На протяжении всего полета он игнорировался. Он игнорировался на протяжении часа и 45 минут. Почему же эксперты в области

перехвата – которые знают больше всех, которые разглагольствуют, которые дают рекомендации остальному миру, какими пользоваться механизмами, для того чтобы мирно и гладко избегать в будущем таких инцидентов – почему они ничего не сделали? Где радиопереговоры между этими инстанциями – их собственный вариант? Где они? Что сделали в Опа Лока? Скажите, что сделали в Майами? Скажите, что сделали в Ки-Уэст? Скажите, где их предупреждения в отношении этих полетов? Где сигнал о том, что они должны развернуться, приземлиться или лететь там, где они имели на это право? Вам когда-нибудь приходило в голову, г-жа посол, что полеты над территорией без разрешения на это могли поставить под угрозу жизнь любого гражданина Соединенных Штатов, который мог бы находиться в том же воздушном пространстве законным образом? Вам когда-нибудь приходило в голову, что в течение часа и 45 минут эти люди игнорировали власти Соединенных Штатов, которые проявляли бдительность, которые были предупреждены и которые документировали полет – зачем? – чтобы позволить им пролететь непосредственно над столицей Кубы и затем сказать, что конкретная информация, которой они располагали, оборвалась там, что запись последних минут стерта или пропала или что их совершенные технические средства не позволили установить, что же случилось на последнем этапе этих полетов.

Но эти власти хорошо знали о начальном этапе полета, и, поскольку все было подготовлено заранее, они не только ничего не сделали, но практически кажется, что они ждали, сложив руки – и выключив радары, конечно, – когда же произойдет инцидент, чтобы объявить об этом, чтобы они могли предстать в Совете Безопасности великими поборниками международного права, гражданской авиации, гуманитарных принципов и так далее.

Соединенные Штаты скрыли информацию, фальсифицировали данные, препятствовали анализу и, кроме того, пользуясь достойными сожаления методами, они постарались как можно более затруднить рассмотрение данного вопроса, представленного Совету Безопасности.

Сейчас Совету Безопасности представлен проект резолюции, в первом пункте постановляющей части

которого одобряются выводы доклада ИКАО и принятой Советом ИКАО резолюции. Другими словами, присутствующим предлагается одобрить выводы, которые отказался одобрить Совет ИКАО; в нем Совету Безопасности предлагается одобрить выводы доклада и в то же время резолюцию органа, которому было поручено изучить его. Этот орган отверг неоднократные предложения определенных сторон одобрить доклад, и он сделал это из-за значительного числа содержащихся в нем несоответствий, противоречий и пробелов.

В пункте 5 проекта резолюции Совет просит подтвердить принцип, в соответствии с которым

"каждое государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов" (S/1996/596, пункт 5)

и так далее. Его автор – Соединенные Штаты. В чем реальный смысл принятия Советом Безопасности этой формулировки, предложенной государством, которое явно не приняло никаких мер для запрещения преднамеренного использования гражданского воздушного судна в целях, несовместимых с целями Чикагской конвенции? Что такое "надлежащие меры"? Следует ли Совету также предоставлять военные самолеты лицам, которые будут нарушать правила гражданской авиации? Следует ли ему назначать послов, чтобы сопровождать провокаторов? Следует ли ему терпеть, допускать такую деятельность, а также содействовать и способствовать ей? Какое моральное право имеют Соединенные Штаты говорить о том, что они систематически нарушают день изо дня?

Пункт 7 постановляющей части призывает

"все государства, которые пока не сделали этого, как можно скорее ратифицировать Протокол, вводящий статью 3 bis в Чикагскую конвенцию". (S/1996/596, пункт 7)

Сделают ли это Соединенные Штаты? Покажут ли они пример? Предприняли ли они уже шаги для ратификации Протокола? Поскольку они являются единственным автором этого проекта резолюции, можно подумать, что тот, кто призывает, кто просит весь мир сделать что-либо,

будет сам готов к этому. По крайней мере, это возможно. Но в конце пункта скрывается действительно дурная шутка:

"и выполнять все положения этой статьи до вступления в силу Протокола". (там же)

Действительно ли Соединенные Штаты выполняют положения статьи 3 bis? Действительно ли они выполнили хоть какую-нибудь часть этой статьи? Делают ли они это сейчас? Собираются ли они изменить свою политику? Собираются ли они принять действительные меры для запрещения преднамеренного использования воздушных судов, которые зарегистрированы как гражданские Соединенными Штатами, но которые предназначены для нарушения правил международной гражданской авиации?

Я хотел бы сказать следующее: я знаю, что некоторые делегации, являющиеся членами Совета – не все, потому что ряд присутствующих здесь государств не ратифицировал эту статью, – придают большое значение этому вопросу. Республика Куба хотела бы предложить всем им возможность показать, что они действительно, а не на словах, выполняют положения статьи 3 bis. Республика Куба предлагает – и уже предпринимает соответствующие шаги – предложить Совету Международной организации гражданской авиации проанализировать на своей следующей сессии проблемы, связанные с ненадлежащим использованием гражданской авиации в нашем регионе и ненадлежащим использованием воздушных судов, зарегистрированных как гражданские в Соединенных Штатах, в нарушение Чикагской конвенции. Мы надеемся на то, что Совет ИКАО согласится обсудить этот вопрос, что будет означать анализ необходимых условий для выполнения положений этой статьи в одной конкретной части света.

Мы надеемся на то, что все государства, которые защищают статью 3 bis и готовы к ее осуществлению, будут сотрудничать с нами, с тем чтобы эта статья и ее справедливые цели могли действительно осуществиться на практике, чтобы ее не использовало демагогически государство, которое само не ратифицировало ее и не соблюдает ее, но зато призывает других сделать это. Я повторяю, что очень скоро Куба призовет

Совет ИКАО рассмотреть этот важный вопрос ненадлежащего использования гражданской авиации в этом районе, который объединяет нас и разделяет нас, конкретно – нарушения международной гражданской авиации и ее норм. Скажу только, что влечет за собой не только нарушения суверенитета Республики Кубы – это отвечало бы интересам Соединенных Штатов, – но также создает угрозу для безопасности граждан Соединенных Штатов, которые являются главными пользователями международных воздушных коридоров над Республикой Кубой, для самолетов Соединенных Штатов, которые составляют большинство самолетов, пролетающих над Кубой; и для пассажиров Соединенных Штатов, которые составляют большинство пассажиров авиалиний, маршруты которых проходят над территорией Республики Куба.

Месяц назад Совет ИКАО рассмотрел этот вопрос и принял решение, которое отражено в его резолюции. Я очень живо вспоминаю тот момент, когда началось рассмотрение этого вопроса. Я слушал выступление представителя Вашей страны, г-н Председатель, представителя Франции при ИКАО, который обратил внимание на тот факт, что независимо от конкретного вопроса, который предстояло рассмотреть ИКАО в то время, и вне рамок этого вопроса, проблема, предложенная вниманию Совета ИКАО, прежде всего была проблемой престижа и доверия к ИКАО. Эту тему, которая первоначально была затронута в дискуссии представителем Франции, неоднократно повторило большинство членов Совета ИКАО. Я выражаю сожаление по поводу того, что членам не представлены стенографические отчеты всех выступлений и что не было предпринято никаких шагов для того, чтобы обеспечить их. Моя делегация вполне готова предоставить любому, кто, возможно, заинтересуется подлинной правдой событий, происшедших в Монреале, эту информацию, которой мы, конечно же, располагаем.

Я полагаю, что в конечном итоге 27 июня Совет ИКАО, как я говорил там, сумел сохранить свой престиж. Ему удалось не допустить нанесения ущерба его авторитету со стороны тех, кто предпринимал попытки манипуляций, с которыми ему пришлось столкнуться. Сейчас пора действовать Совету. Его члены должны

отреагировать во имя авторитета и престижа этого органа.

Председатель (говорит по-французски): Я благодарю председателя национальной ассамблеи народной власти Республики Куба за любезные слова, сказанные в мой адрес.

Следующий оратор представитель Колумбии. Я приглашаю его занять место за столом Совета и выступить с заявлением.

Г-н Гарсия (Колумбия) (говорит по-испански): Прежде всего я хотел бы выразить наше удовлетворение в связи с тем, что Вы, г-н Председатель, руководите этим заседанием Совета. Мы выражаем Вам благодарность за прекрасное исполнение обязанностей Председателя в июле.

Моя делегация принимает участие в этой дискуссии, с тем чтобы содействовать недопущению повторения инцидентов подобных тому, который стал предметом резолюции, принятой Советом Международной организации гражданской авиации (ИКАО), а также связанных с ним событий.

Мы считаем, что эти инциденты и события требуют того, чтобы международное сообщество задумалось над вызвавшими их причинами или, говоря более конкретно, над теми причинами, которые могут привести к возникновению новых происшествий для того, чтобы мы смогли избежать чисто обвинительных позиций, не отвечающих ответственности всех государств за то, чтобы не допускать подобных инцидентов.

Моя делегация хотела бы выразить свою признательность Совету Международной организации гражданской авиации за ее усилия, направленные на согласование умеренной или, я даже сказал бы, сбалансированной резолюции с конструктивной целью – обеспечить понимание всеми государствами необходимости уважать международные принципы гражданской авиации.

В этой связи в силу их актуальности мы хотели бы обратить особое внимание на пункты 2 и 3 постановляющей части резолюции Совета ИКАО от 27 июня 1996 года, в которой указывается на то, что это сопутствующие

принципы, которые тесным образом взаимосвязаны. Принцип, согласно которому государства должны воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете, столь же актуален, как и тот, в соответствии с которым каждое государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями Конвенции о международной гражданской авиации. Тем не менее с учетом обеспокоенности международного сообщества тем, чтобы избежать новых трагических инцидентов с превентивной и практической точек зрения, крайне необходимо соблюдать второй из этих принципов, с тем чтобы суверенитет государств не подвергался воздействию актов, которые противоречат Конвенции и принципам Устава Организации Объединенных Наций.

Моя делегация считает, что Совет Безопасности мог бы воспользоваться своим рассмотрением представленного нашему вниманию пункта, чтобы вновь решительно заявить о приверженности Организации Объединенных Наций неприкосновенности суверенитета государств и права каждого человека на жизнь.

Что касается представленного нашему вниманию проекта резолюции, то мы выражаем сожаление по поводу того, что в него не были включены некоторые дополнения, предложенные государствами-членами Движения неприсоединения, входящими в состав Совета Безопасности. Аналогичным образом мы не видим основания для того, чтобы Совет Безопасности продолжал неопределенно долго заниматься этим вопросом. Если принимается такое решение, то мы считаем, что при его принятии необходимо учесть многочисленные элементы, вызвавшие эти инциденты, не игнорируя при этом событий, которые могли предшествовать им или следовать за ними.

И наконец, моя делегация вновь обращает внимание на необходимость того, чтобы все государства уважали и выполняли принципы и нормы Чикагской конвенции.

Председатель (говорит по-французски): Я благодарю представителя Колумбии за любезные слова в мой адрес.

Следующий оратор представитель Лаосской Народно-Демократической Республики. Я приглашаю его занять место за столом Совета и выступить с заявлением.

Г - н Киттикхун (Лаосская Народно-Демократическая Республика) (говорит по-французски): Как и другие ораторы, я хотел бы прежде всего поздравить Вас, г-н Председатель, с вступлением в должность Председателя Совета Безопасности в июле. Поскольку мне хорошо известно о Вашей одаренности и богатом опыте в международных делах, я считаю, что работа Совета будет плодотворной. Я также хотел бы выразить признательность Постоянному представителю Египта за его выдающуюся работу на посту Председателя Совета в прошлом месяце. Делегация Лаоса также самым искренним образом благодарит всех членов Совета за удовлетворение нашей просьбы принять участие в этом важном обсуждении находящегося на рассмотрении Совета вопроса.

В ноте своего Министерства иностранных дел от 26 февраля 1996 года правительство Кубы сообщило миру о том, что 24 февраля 1996 года, между 15 ч. 21 м. и 15 ч. 28 м., два самолета "Сессна", которые поднялись в воздух во Флориде, были сбиты самолетами кубинских ВВС, когда они вновь нарушили воздушное пространство над территориальными водами Кубы на расстоянии 8-12 километров севернее пляжа Баракоа, к западу от Гаваны. В той же ноте правительство Кубы также сообщало, что ранее, между 10 ч. 15 м. и 11 ч. 27 м., три самолета того же типа нарушили воздушное пространство и территориальные воды Кубы. Тогда кубинский военный самолет направился к ним, вынудив их своим присутствием покинуть этот район. После этого вышеупомянутые самолеты направились на север. Опять же по информации Кубы, в 13 ч. 21 м. один из самолетов вновь направился к Кубе, несмотря на то, что диспетчерский центр в Гаване предупредил его о том, что он подвергнет себя большому риску, если примет решение вторгнуться в эту зону. Помимо нарушений воздушного пространства и территориальных вод, Куба также указывала на ввоз группами людей кубинского происхождения, базирующимися во Флориде, оружия и взрывчатки на ее территорию и на засылку боевиков, сеющих насилие в различных регионах страны. Короче

говоря, такие нарушения совершались многократно, хотя ответственные за них лица неоднократно предупреждались о том, что терпение Кубы не беспредельно и что она не будет далее терпеть такие вторжения.

Согласно кубинским властям, все меры убеждения для предотвращения актов подобного рода были исчерпаны. Поэтому правительство Кубы приняло решение положить конец полетам, которые являлись посягательством на суверенитет Кубы и создавали угрозу для жизни кубинских граждан.

Моя страна, Лаосская Народно-Демократическая Республика, очень внимательно следила за этим печальным инцидентом. Мы внимательно выслушали разъяснения, которые кубинское правительство представило международному сообществу. Мы глубоко сожалеем о гибели людей в результате этого инцидента и искренне желаем, чтобы подобное никогда больше не повторилось.

Мир понимает, что вопрос, который сейчас рассматривает Совет, не так прост. Напротив, он достаточно деликатен и очень сложен. Тем не менее мы твердо убеждены в том, что в любых обстоятельствах долг и священное право каждой страны или суверенного государства – защищать свою независимость и территориальную целостность, если, по его мнению, им кто-то угрожает или они нарушены. Это простое и самое элементарное положение международного права. При этом замечу, что на данном этапе, когда еще не ясны многие вопросы технического характера, мы не считаем возможным выносить решение по существу вопроса, то есть кто виноват в этом инциденте, как он произошел и по какой причине.

По мнению нашей делегации, этот печальный инцидент является лишь грустным отражением тех непростых отношений, которые более трех десятилетий существуют между Республикой Куба и Соединенными Штатами Америки. Как представляется, эти две страны еще не исчерпали все имеющиеся средства для того, чтобы попытаться урегулировать свои проблемы. Отсутствие взаимного доверия является определяющим в их отношениях. Международное сообщество не может не беспокоить такая

ситуация, которая не идет на пользу ни одной из сторон, а лишь вредит законным интересам обоих народов.

Действительно, рассматриваемый нами вопрос, как мы уже говорили, чрезвычайно сложен, но мы также знаем, что он разрешим. Если только стороны в конфликте проявят подлинную политическую волю, то поставленной цели, несомненно, удастся добиться.

В этих условиях Лаосская Народно-Демократическая Республика, верная политике мира, независимости, дружбы и сотрудничества со всеми странами мира, призывает обе стороны, Республику Куба и Соединенные Штаты Америки, проявить мудрость, постараться улучшить отношения друг с другом и обязаться урегулировать свои разногласия мирным путем, что послужит сохранению мира и укреплению сотрудничества в этом регионе и во всем мире.

Таково мнение, которое моя делегация хотела высказать в Совете в связи с этим печальным инцидентом.

Председатель (говорит по-французски): Я благодарю представителя Лаосской Народно-Демократической Республики за любезные слова в мой адрес.

Следующий оратор – представитель Вьетнама. Я предлагаю ему занять место за столом Совета и выступить с заявлением.

Г-н Нго Куанг Суан (Вьетнам) (говорит по-французски): Прежде всего я хотел бы поздравить Вас, г-н Председатель, и поблагодарить Вас за созыв этого заседания, которое наша делегация считает очень важным.

(говорит по-английски)

В связи с рассматриваемым пунктом моя делегация хотела бы вновь подтвердить, что мы, как член Организации Объединенных Наций, всегда делали упор на основополагающие принципы нашей Организации, а именно на уважение национальной независимости, суверенитета и территориальной целостности всех стран – больших или малых, – невмешательство в их внутренние дела.

Как член Движения неприсоединившихся стран и верный друг Кубы, Вьетнам поддерживает проводимую правительством Кубы внешнюю политику, которая отвечает принципам уважения мира, дружбы, национальной независимости, суверенитета, территориальной целостности и невмешательства во внутренние дела других стран. В этой связи моя делегация полностью поддерживает усилия международного сообщества, в том числе неприсоединившихся стран, направленные на обеспечение вышеупомянутых принципов.

Председатель (говорит по-французски): Я благодарю представителя Вьетнама за любезные слова в мой адрес.

Насколько я понимаю, Совет готов приступить к голосованию по представленному на его рассмотрение проекту резолюции. Если не будет возражений, я ставлю проект резолюции на голосование.

Поскольку возражений нет, решение принимается.

Сначала я предоставлю слово членам Совета, пожелавшим выступить с заявлениями до проведения голосования.

Сэр Джон Уэстон (Соединенное Королевство) (говорит по-английски): Должен сказать, что, когда я слушал сегодня представителя Кубы, мне показалось, что я присутствую при инсценировке какого-то эпизода из "Алисы в стране чудес", где все перевернуто вверх дном и шиворот-навыворот, то есть либо в Стране чудес, либо в Зазеркалье. Мне показалось очень символичным то, что в начале своего выступления оратор цитировал нам Льюиса Кэрролла. Но, перефразируя Шекспира, можно сказать, что, быть может, слишком бурным был его протест.

Совету Безопасности предстоит провести голосование по проекту резолюции, не оставляющему сомнений в том, что Совет осуждает применение оружия против гражданских судов в полете. Поэтому моя делегация будет голосовать за его принятие. Соединенное Королевство хотело бы воспользоваться случаем, чтобы выразить глубочайшие соболезнования семьям тех, кто погиб 24 февраля 1996 года.

В заявлении Председателя Совета, принятом 27 февраля 1996 года, Совет Безопасности выразил глубокое сожаление по поводу уничтожения в воздухе кубинскими военно-воздушными силами двух гражданских самолетов 24 февраля и обратился к Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с просьбой расследовать этот инцидент и сообщить Совету Безопасности о своих выводах. Соединенное Королевство решительно присоединяется к выражаемой в проекте резолюции поддержке доклада и резолюции ИКАО. И я думаю, что в свете проходящей сегодня дискуссии имело бы смысл напомнить о некоторых из содержащихся в этом докладе выводов.

В пункте 3.12 делается вывод о том, что воздушное судно было уничтожено ракетой "воздух-воздух", выпущенной кубинским самолетом МиГ-29. Вывод, содержащийся в пункте 3.13, говорит о том, что второе воздушное судно было уничтожено ракетой "воздух-воздух", выпущенной кубинским военным самолетом МиГ-29. Вывод, содержащийся в пункте 3.18, говорит о том, что, помимо перехвата, в распоряжении Кубы имелись, однако не были использованы, другие средства. В пункте 3.19 делается вывод, что в ходе перехватов не было предпринято попыток вывести воздушные суда из зоны запрета или дать им указание выполнить посадку на назначенном аэродроме. В пункте 3.20 делается вывод о том, что военным самолетом-перехватчиком не соблюдались стандартные процедуры маневрирования и сигналы. В пункте 3.22 делается вывод о том, что норма обычного международного права, в соответствии с которой государства должны воздерживаться от того, чтобы прибегать к применению оружия против гражданских воздушных судов в полете, как это зафиксировано в статье 3 bis Чикагской конвенции, применяется независимо от того, находится ли такое воздушное судно в пределах территориального воздушного пространства данного государства.

Куба, несомненно, нарушила принципы международного права, применив силу против гражданских воздушных судов и не воспользовавшись стандартными международными процедурами для перехвата таких судов. Смысл данного проекта резолюции ясен: международное

сообщество не может мириться с такими инцидентами.

Все государства обязаны выполнять положения международного права и нормы и рекомендуемые процедуры, зафиксированные в Чикагской конвенции и приложениях к ней, и всесторонне сотрудничать с Международной организацией гражданской авиации (ИКАО). Соединенное Королевство выражает надежду на то, что все государства будут выполнять свои обязательства в этой области.

Делегация Соединенного Королевства хотела бы обратить внимание членов Совета на пункт 7 представленного нашему вниманию проекта резолюции. Мы обращаемся ко всем государствам, которые еще не ратифицировали Протокол о добавлении к Чикагской конвенции статьи 3 bis, с настоятельным призывом предпринять необходимые шаги, чтобы сделать это как можно скорее.

Цель данного проекта резолюции состоит прежде всего в том, чтобы привлечь внимание к незаконному применению оружия, имевшему место в связи с рассматриваемым инцидентом. И я думаю, действительно важно вспомнить об этом сегодня на фоне того, что я бы назвал туманом неизвестности, который был здесь навеян ранее – на фоне виртуозной демонстрации искусства обструкции в его высшем проявлении. Представитель Кубы говорил в своем выступлении о том, что у Кубы имеется очень длительный и богатый опыт в отношении того и другого. Что же, я думаю, что и у Совета имеется очень длительный опыт – в частности, опыт использования в этом зале определенных методов, касающихся проводимой правительством Кубы политики. Я сам явственно помню, как однажды осенним днем 1962 года впервые столкнулся с таким подходом в этом самом зале. Это напоминает мне нечто, что я бы назвал тактикой наглой лжи. Я никого ни в чем не обвиняю. Но тактика наглой лжи используется, когда кто-то пожелает не слишком церемониться с истиной и, не пускаясь в измышления, которые Черчилль назвал бы терминологическим лукавством, прибегает к наглой лжи, полагая, что если вещать долго и убедительно, то может статься, что кто-то поверит отчасти, пусть даже просто от

изнеможения. Plus ça change, plus c'est la même chose.

Однако рассматриваемый проект резолюции обращен также в будущее и направлен на то, чтобы не допустить повторения подобных инцидентов, ставящих под угрозу жизнь людей, которые будут путешествовать в гражданских воздушных судах в будущем. Моя делегация надеется, что все государства должным образом примут к сведению и признают свои обязательства и предпримут все возможные шаги для обеспечения того, чтобы трагические события 24 февраля не повторились.

Своим сегодняшним решением Совет просто заявляет о поддержке принципов международного права и выполняет тем самым возложенные на него обязанности в отношении поддержания международного мира и безопасности. Исходя из этого, я рекомендую данный проект резолюции моим коллегам в Совете, и по этой причине мы будем сами голосовать за его принятие.

Г-н Айтель (Германия) (говорит по-английски): Германия будет голосовать за проект резолюции, касающийся послания, представленного по просьбе Совета Безопасности Международной организацией гражданской авиации (ИКАО) в связи с инцидентом, который произошел 24 февраля 1996 года и который повлек за собой уничтожение двух базировавшихся на территории Соединенных Штатов безоружных гражданских воздушных судов кубинскими военно-воздушными силами.

Голосование по данному проекту резолюции проводится после нескольких недель интенсивных переговоров и дискуссий. Все различные аспекты этого вопроса стали предметом самого тщательного рассмотрения. В этом контексте мы хотели бы выразить признательность ИКАО за ее резолюцию и доклад. Главным здесь является основополагающее правило, согласно которому государства должны воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете. В свете того, на чем самым подробным образом остановился представитель Кубы, позвольте мне сказать, что уничтожение в воздухе невооруженного гражданского самолета, независимо от того, где это имеет место – над территориальными водами или над открытым морем, –

является явным нарушением международного права, если не кодифицированного и не ратифицированного, то во всяком случае обычного международного права, и подобные действия являются нетерпимыми.

Позвольте мне воспользоваться этой возможностью, чтобы выразить наше искреннее соболезнование семьям погибших в результате уничтожения этих самолетов.

Мы надеемся, что теперь можно прекратить юридическую дискуссию и что новых нарушений этого основополагающего правила более не произойдет. Мы хотели бы надеяться, что состоявшаяся дискуссия пробудит совесть и благоразумие тех, кто несет за это ответственность, и мы искренне надеемся, что так будет и в будущем.

Г-н Цинь Хуасунь (Китай) (говорит по-китайски): Гражданская авиация является сферой, затрагивающей не только безопасность людей всех стран, но и тесно связанной с суверенитетом этих стран, и этому необходимо уделять должное внимание. Поэтому Совет неоднократно рассматривал проект резолюции, находящийся на нашем рассмотрении.

Китайская делегация выражает сожаление в связи с гибелью людей в результате уничтожения в воздухе двух гражданских самолетов. Мы считаем, что принципы международного права должны соблюдаться всеобъемлющим, справедливым и сбалансированным образом. Ни одна страна мира не должна избирательно трактовать международное право, исходя из своих потребностей. Поэтому мы считаем, что необходимо уважать положения международного права о неприменении оружия против гражданских воздушных судов. Аналогичным образом должны соблюдаться и положения о нерушимости территориального воздушного пространства, а также положения, осуждающие злоупотребление гражданской авиации.

Совет Международной организации гражданской авиации (ИКАО) рассмотрел все аспекты данного вопроса и принял по нему резолюцию. Мы полагаем, что эта резолюция является сбалансированным и справедливым документом, отражающим коллективную волю всех членов

ИКАО. Поэтому китайская делегация неоднократно подчеркивала в ходе консультаций, что Совет должен в своих действиях исходить из этой резолюции и следовать такому же справедливому и сбалансированному подходу. Мы представили соответствующие целесообразные поправки к предложенному проекту резолюции.

К сожалению, однако, несмотря на некоторые усилия со стороны автора проекта, ключевые поправки, предложенные заинтересованными сторонами, приняты не были. Этот факт придавал данному проекту резолюции необъективный уклон. Поэтому китайская делегация воздержится при голосовании по представленному проекту резолюции.

Г-н Легваила (Ботсвана) (говорит по-английски): Г-н Председатель, я хотел бы выразить нашим коллегам из делегации Соединенных Штатов соболезнования в связи с гибелью пилотов в феврале месяце.

Сегодня мы обсуждаем весьма сложный и деликатный технический вопрос. Нам пришлось декодировать и усвоить информацию, содержащуюся в графиках и диаграммах. Некоторые из нас не очень в этом разбираются. Характер доклада Международной организации гражданской авиации (ИКАО) не облегчил нашу задачу. Рассматриваемый вопрос породил противоречивые суждения, что усложняется историческими условиями в регионе, где произошел инцидент 24 февраля 1996 года. Поэтому наши сегодняшние выступления являются синтезом фактов в том виде, в каком мы их понимаем на основе доклада ИКАО, и нашего понимания Конвенции о международной гражданской авиации и приложений к ней.

Моя делегация совершенно четко определила свою позицию в начале этого года в отношении абсолютной необходимости того, чтобы государства воздерживались от применения оружия против гражданских воздушных судов. У нас нет никаких сомнений в отношении того, что гражданским самолетам всегда необходимо оказывать любую помощь, в которой они могут нуждаться, если они оказываются в воздушном пространстве любого другого государства без уведомления или за пределами установленных маршрутов. В нормальных обстоятельствах такой самолет, скорее

всего, сбился с пути. Обычно они должны быть перехвачены и сопровождены к посадочной полосе, где могут быть установлены подлинные факты относительно их присутствия в районе.

В то же время гражданские воздушные суда никогда не должны использоваться в целях, не отвечающих духу и задачам Чикагской конвенции. Гражданские самолеты, которые взлетают с территории государства, где они зарегистрированы, игнорируют использование воздушных коридоров, которые они должны оговаривать с диспетчерской службой, и преднамеренно нарушают воздушное пространство другой страны с целью подстрекать там гражданские беспорядки или волнения, должны быть со всей строгостью предупреждены против подобных провокационных действий. В то время, как государства действительно должны воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов, их нельзя без необходимости провоцировать на такие действия, которых в противном случае они обычно избегают.

Короче говоря, гражданские самолеты ни при каких обстоятельствах не должны использоваться для провокационных действий против государств, а государства не должны сбивать самолеты, замеченные в воздухе, поскольку это ставит под угрозу самолеты и находящихся на их борту людей.

Представленный на наше рассмотрение проект резолюции в целом приемлем для нашей делегации в той мере, в которой он вновь подтверждает принципы, воплощенные в Конвенции о международной гражданской авиации и в приложениях к ней. Однако мы предпочли бы иначе сформулировать пункты 2 и 6 постановляющей части.

Инцидент 24 февраля 1996 года был чрезвычайно прискорбным, и мы надеемся, что в будущем подобные трагические события не повторятся.

Г-н Кета (Гвинея-Бисау) (говорит по-французски): Моя делегация очень внимательно изучила доклад Совета Международной организации гражданской авиации (ИКАО), созванного для рассмотрения вопроса, связанного с уничтожением в воздухе 24 февраля 1996 года двух частных гражданских самолетов, зарегистрированных в

Соединенных Штатах Америки. Эти два сбитых самолета принадлежали организации "Братство спасения". Мы хотели бы вновь выразить наше сожаление в связи с гибелью четырех человек в результате этого инцидента.

Данная акция является нарушением статьи 3 bis Конвенции о международной гражданской авиации, согласно которой ни при каких обстоятельствах и ни при каких условиях нельзя оправдать применение оружия против гражданских воздушных судов в воздухе.

Мое правительство считает, что уважение норм международного права является обязательным условием поддержания международного мира и безопасности. В этой связи мы считаем, что представленный нам проект резолюции, в частности в своих пунктах 4 и 5, направляет четкий сигнал, призванный предотвратить подобные инциденты в будущем. Моя делегация поддержит данный проект резолюции.

Г-н Мартинес Бланко (Гондурас) (говорит по-испански): Гондурас считает, что все миролюбивые государства должны соизмерять свое поведение с принципами и нормами общего, договорного и обычного международного права. Поэтому мы сожалеем о событиях, связанных с уничтожением двух гражданских воздушных судов 24 февраля 1996 года кубинскими военно-воздушными силами, действиями, которые явно противоречат этим международным принципам и нормам.

Осуждая данный инцидент, Совет напомнил в своем заявлении Председателя от 27 февраля, что государства должны воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов и не должны ставить под угрозу жизнь находящихся на борту людей и безопасность воздушного судна и что государства обязаны при всех обстоятельствах уважать международное право и нормы в отношении прав человека, в частности, зафиксированных в статье 3 bis Конвенции о международной гражданской авиации.

В докладе Международной организации гражданской авиации, которая расследовала инцидент по просьбе Совета Безопасности, не только подтверждаются эти принципы, но также заявляется, что, хотя каждое государство обладает

территориальным суверенитетом над своим воздушным пространством, оно обязано соблюдать принципы, признанные в обычном международном праве, в отношении неприменения оружия против гражданских воздушных судов в полете и что при перехвате таких воздушных судов его поведение должно соответствовать правилам, зафиксированным в Чикагской конвенции от 7 декабря 1944 года и в Приложениях к ней.

В то же время в докладе наминается, что ни одно государство не должно разрешать, в нарушение своих международных обязательств, преднамеренное использование со своей территории любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве, с целью нарушения территориального суверенитета других государств. В статье 4 Чикагской конвенции четко говорится, что:

"Каждое Договаривающееся государство соглашается не использовать гражданскую авиацию в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции".

Моя делегация считает, что в инциденте, происшедшем 24 февраля, имело место двойное невыполнение ответственности и обязанностей, определенных Конвенцией о международной гражданской авиации. Мы считаем, что международное сообщество не должно допускать повторения подобного поведения. Поэтому Гондурас, осуждая применение оружия против гражданской авиации, желает призвать заинтересованные стороны соблюдать свои международные обязательства и принять меры для предотвращения в будущем таких действий, которые несовместимы с целями Конвенции, и ратифицировать ее статью 3 bis. Поэтому моя делегация согласна с содержанием представленного Совету проекта резолюции и проголосует за него.

Г-н Влосович (Польша) (говорит по-английски): 27 февраля 1996 года Совет Безопасности в заявлении Председателя попросил Международную организацию гражданской авиации (ИКАО) расследовать трагический инцидент, при котором 24 февраля 1996 года кубинские военно-воздушные силы уничтожили два гражданских воздушных судна.

Нам представлены резолюция Совета ИКАО и доклад Генерального секретаря этой организации. Наша делегация с благодарностью приветствует оба эти документа. Они подтверждают наше твердое убеждение, что государства должны воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете. Хотя этот принцип кодифицирован в статье 3 bis Чикагской конвенции, по сути он основывается на обычном гражданском праве. Действительно, разве нам надо цитировать нормы международного права, чтобы доказать, что нельзя сбивать гражданское воздушное судно? Ведь в конце концов именно в резолюции, принятой Советом ИКАО 27 июня 1996 года, ясно признается, что применение оружия против гражданских воздушных судов в полете несовместимо с элементарными соображениями гуманности. Сегодня мы собираемся осудить такие действия в резолюции Совета Безопасности, питая надежду, что они никогда больше не повторятся.

Представленный нам проект резолюции подтверждает принцип, в соответствии с которым каждое государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых своих гражданских воздушных судов в каких-либо целях, несовместимых с целями Чикагской конвенции. Мы ценим этот принцип.

В заключение я хотел бы воспользоваться этой возможностью для того, чтобы от имени делегации Польши выразить глубокое соболезнование семьям жертв трагического инцидента, происшедшего 24 февраля 1996 года. Мы искренне надеемся на то, что сегодняшние обсуждения и резолюция, за которую Польша собирается голосовать, позволят предотвратить такие инциденты в будущем.

Г-н Цой (Республика Корея) (говорит по-английски): Мое правительство придерживается твердой и последовательной позиции в подходе к безопасности гражданской авиации. Мы убеждены в том, что применение оружия против безоружных гражданских воздушных судов в полете неприемлемо ни при каких обстоятельствах. Такие действия представляют нарушение правил обычного международного права, регулирующего деятельность международной гражданской авиации, кодифицированные сейчас в статье 3 bis Чикагской конвенции. В соответствии с этой позицией моя делегация присоединилась к

консенсусу Совета в феврале этого года при принятии заявления Председателя, в котором решительно осуждается уничтожение двух гражданских воздушных судов. В то же время моя делегация считает весьма важным тот факт, что Совет Безопасности подтверждает принцип, в соответствии с которым каждое государство принимает надлежащие меры для предотвращения ненадлежащего использования гражданских воздушных судов.

В представленном нам проекте резолюции четко отстаиваются принципы международного права в отношении безопасности гражданской авиации, чему мое правительство полностью привержено. В проекте резолюции справедливо осуждается применение оружия против гражданских воздушных судов и подтверждаются обязательства каждого государства принимать надлежащие меры для предотвращения злоупотребления любыми гражданскими воздушными судами. Поэтому моя делегация будет голосовать за данный проект резолюции.

В заключение моя делегация хотела бы выразить искреннее соболезнование семьям жертв этого инцидента. По сути, на данном этапе важнее всего предотвратить повторение подобных инцидентов в будущем и обеспечить безопасность гражданской авиации. Для этого все государства должны в полном объеме следовать принципам, подтвержденным в данном проекте резолюции. Исходя из этого духа моя делегация полностью поддерживает пункт 7 проекта резолюции, в котором содержится призыв ко всем государствам, которые пока не сделали этого, как можно скорее ратифицировать Протокол, вводящий статью 3 bis в Чикагскую конвенцию, и выполнять все положения этой статьи до вступления в силу Протокола.

Г-н Вибисоно (Индонезия) (говорит по-английски): Прежде всего делегация Индонезии хотела бы выразить свою признательность Генеральному секретарю за его записку (S/1996/509), препровождающую доклад Международной организации гражданской авиации (ИКАО), озаглавленный "Доклад о расследовании обстоятельств сбития двух зарегистрированных в США частных гражданских воздушных судов кубинскими военными воздушными судами 24 февраля 1996 года". Этот доклад был

подготовлен в ответ на просьбу Совета Безопасности во исполнение пункта 3 заявления Председателя от 27 февраля 1996 года, в котором содержалась просьба о проведении расследования всех обстоятельств инцидента и призыв к заинтересованным правительствам в полной мере сотрудничать с этим расследованием. Моя делегация также хотела бы выразить благодарность за резолюцию Совету ИКАО - специализированного межправительственного органа системы Организации Объединенных Наций, который отвечает за гражданскую авиацию.

В ходе состоявшихся ранее обсуждений заявления Председателя с просьбой о подготовке доклада Индонезия изложила свою позицию, отражающую глубокую обеспокоенность, и решительным образом осудила сбитие двух воздушных судов кубинскими военными воздушными судами, поскольку этот факт противоречит статье 3 bis Чикагской конвенции. Однако принципы статьи 3 bis Чикагской конвенции следует рассматривать на всеобъемлющей основе, поскольку они также включают другие основополагающие принципы. В этой связи мы хотели бы напомнить о том, что в статье 3 bis (d) Чикагской конвенции, среди прочего, подтверждается, что

"каждое Договаривающееся государство принимает надлежащие меры для запрещения преднамеренного использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве... в каких-либо целях, несовместимых с целями настоящей Конвенции."

Необходимо строго придерживаться этого принципа, поскольку, по нашему мнению, злоупотребление воздушным судном или неверное представление такого судна для других целей наносят ущерб безопасности законного гражданского воздушного судна. Следовательно, необходимо определить истинную цель полетов, осуществленных 24 февраля 1996 года. Исключительно важно обеспечить неприкосновенность гражданских воздушных судов. В этой связи мы с удовлетворением узнали от министра транспорта США г-на Федерико Пеньи о том, что Соединенные Штаты предпримут надлежащие меры для того, чтобы лишить находящихся в эмиграции летчиков возможности

проникновения в воздушное пространство Кубы без предварительного уведомления.

Наша делегация считает, что все государства несут ответственность за недопущение каких-либо действий, которые будут препятствовать развитию законной гражданской авиации и содействию воздушной безопасности во всем мире. В этой связи моя делегация считает, что Совет Безопасности должен конструктивно подходить к безопасности международных воздушных сообщений: вместо того, чтобы осуждать деятельность одного государства, Совет должен уделить особое внимание принципам, заложенным в основу обеспечения безопасности условий гражданской авиации, при обеспечении уважения и содействия суверенитету государств над их территорией, включая их воздушное пространство. Моя делегация решительно считает, что территориальная целостность воздушного пространства государства должна соблюдаться другими государствами и что неоднократные нарушения территориального воздушного пространства Кубы со стороны гражданских воздушных судов действительно вызывают серьезную обеспокоенность Кубы.

Следует отметить, что более 340 гражданских воздушных судов ежедневно беспрепятственно пересекают воздушное пространство Кубы и что более половины из них являются воздушными судами Соединенных Штатов. Поэтому моя делегация имеет оговорки в отношении пункта 6 проекта резолюции, поскольку в нем отсутствует самая элементарная объективность и обращен призыв к Кубе придерживаться принципов, которые она всегда отстаивала. Действительно недопустимым является тот факт, что зарегистрированные гражданские воздушные суда используются в целях, несовместимых с Конвенцией о международной гражданской авиации, и это использование заходит так далеко, что приводит к нарушению суверенитета государств и их воздушного пространства. Поэтому мы призываем все без исключения государства строго придерживаться этих принципов, норм, правил и положений в отношении международного воздушного сообщения в соответствии с Чикагской конвенцией и приложениями к ней, а также других международных документов.

Делегация Индонезии придерживается мнения, что реакция Совета должна быть выражена всеобъемлющим и сбалансированным образом. Поэтому Совет Безопасности должен проявить достаточную настойчивость для обеспечения гарантий того, чтобы все стороны соблюдали Чикагскую конвенцию и ее приложения в их комплексе. Мы решительно полагаем, что международное право должно справедливо применяться в отношении всех суверенных государств и не служить цели толкований одной стороной. Если Совет одобрит такой избирательный подход, это лишь нанесет ущерб авторитету международного права. Используя формулировку Международного Суда, нашедшие отражение в работах профессора Георга Шварценбергера, нормы международного права существуют

"для того, чтобы регулировать отношения между этими взаимно существующими независимыми сообществами или с целью достижения общих целей".

Происшедший 24 февраля инцидент был подробно обсужден в Совете ИКАО 26 и 27 июня 1996 года. И даже после 3 месяцев расследований группа для проведения расследования ИКАО не смогла получить исчерпывающие доказательства, благодаря которым она смогла бы определить точное местоположение инцидента. Существуют значительные расхождения в данных, предоставленных затронутыми сторонами. Некоторые аспекты потребуют дополнительного уточнения. Приняв во внимание вышеприведенные обстоятельства, Совет ИКАО поэтому не смог одобрить доклад группы для проведения расследования. В этой связи мы должны выразить свои оговорки в отношении пункта 1 проекта резолюции, поскольку сам Совет ИКАО не одобрил доклад. Поэтому мы считаем нецелесообразным, чтобы Совет Безопасности одобрял доклад на этом переломном этапе. Аналогичным образом, в том что касается пункта 2 постановляющей части, в резолюции Совета ИКАО не дается характеристики инцидента, происшедшего 24 февраля 1996 года.

Кроме этого, наша делегация считает, что проект резолюции мог бы быть усовершенствован с тем, чтобы придать ему большую сбалансированность. Среди других элементов,

вызывающих определенные оговорки у моей делегации, является просьба, обращенная лишь к одной стороне, соблюдать соответствующие резолюции и право международной гражданской авиации. Мы считаем, что нельзя выделять ни одну из сторон. Различные делегации, включая делегации государств – членов Движения неприсоединения, входящих в состав Совета Безопасности, прилагали усилия в целях усовершенствования проекта резолюции. Однако моя делегация не может не выразить свое разочарование в связи с тем, что ряд предложенных дополнений, нацеленных на достижение справедливого и сбалансированного текста, не были рассмотрены соответствующим образом.

Мы считаем, что на Совет Безопасности и ИКАО возложена ответственность предотвратить повторение таких инцидентов в будущем. В этой связи крайне важно, чтобы все государства придерживались своих обязательств по Чикагской конвенции и приложений к ней в их комплексе. В этом контексте пункт 9 постановляющей части резолюции, принятой Советом ИКАО 27 июня 1996 года, имеет исключительную важность, поскольку он

"просит все Договаривающиеся государства в любое время сообщать Совету о любых случаях нарушения вышеупомянутых правил, содержащихся в Конвенции о международной гражданской авиации".

Мы считаем, что ИКАО, как компетентный орган, со своей стороны незамедлительно примет меры, согласно которым будут предотвращены новые нарушения утвержденных принципов, правил, стандартов и рекомендованных практических мер. ИКАО должна сделать это, чтобы обеспечить упорядоченное и безопасное развитие международной авиации и тем самым не допустить возникновения новых инцидентов.

Мы выражаем сожаление по поводу чрезмерного применения силы, которое привело к гибели людей. В этой связи моя делегация выражает свои соболезнования семьям, потерявшим близких. Мы искренне надеемся, что в будущем такие инциденты не повторятся. Поэтому моя делегация хотела бы вновь подтвердить свою позицию в отношении того, что не может быть

оправдания ни одному государству, которое прибегло к использованию силы против гражданского воздушного судна в полете, и ни одно государство не должно подвергать риску жизнь людей на борту или безопасность воздушного судна. Кроме этого, следует принять все возможные меры для того, чтобы не допустить повторения таких инцидентов, а также придерживаться стандартных процедур, которые предотвращают опасности, угрожающие воздушным судам.

Принципиальная позиция Индонезии состоит в том, что она осуждает применение оружия против гражданских самолетов, поскольку это явно противоречит нормам обычного международного права, кодифицированным в статье 3 bis Чикагской конвенции, и положениям ИКАО в отношении перехвата гражданских самолетов. Эти нормы должны соблюдаться всеми сторонами, независимо от того, находится ли тот или иной самолет в территориальном воздушном пространстве того или иного государства. Принцип неприменения оружия против гражданских воздушных судов отражен в пункте 6 настоящего проекта резолюции.

Исходя из этих соображений индонезийская делегация проголосует за рассматриваемый нами сегодня проект резолюции.

Г-н Сомавиа (Чили) (говорит по-испански): После процесса консультаций нам был представлен данный проект резолюции, за который мы проголосуем.

С тех пор как достойный сожаления инцидент, имевший место 24 февраля, был вынесен на рассмотрение Совета, мы основывали свое поведение на следующих основных посылах: во-первых, мы пытались выразить обеспокоенность гуманитарным аспектом этого инцидента, в результате которого были потеряны ценные человеческие жизни; во-вторых, мы добивались сохранения принципов и норм международного права; и в-третьих, в процедурном плане мы выступали за проведение четкого расследования, которое предоставило бы нам четкую информацию о том, что же произошло на самом деле.

Что касается первого момента, то наша позиция была четкой с первого дня. Как

представители страны, которая придает особое значение гуманитарным аспектам, мы не можем не испытывать глубокого сожаления в связи с гибелью четырех человек в результате уничтожения 24 февраля двух зарегистрированных в Соединенных Штатах самолетов. Мы не можем оправдать гибель этих людей, и нам остается лишь надеяться на то, что повторения случаев, подобных происшедшему, в будущем удастся избежать.

Что касается второго момента, то мы также с самого начала поддерживали как нечто основополагающее необходимость следовать нормам международного права, которые регулируют деятельность в области гражданской авиации, и в этом духе мы поддерживали принципы и положения Чикагской конвенции 1944 года, четко обозначая действенность в качестве нормы обычного права статьи 3 bis этой Конвенции. В этом контексте одной из наших задач являлось подтверждение абсолютной необходимости того, чтобы эта норма соблюдалась всеми государствами, что позволило бы гарантировать нормальное использование и безопасность гражданской авиации.

Что касается третьего аспекта, то мы согласны с тем, что Совет, выразив сожаление в связи с происшедшим, пошел дальше и обратился к ИКАО с просьбой провести расследование данного случая и довести свои выводы до его сведения.

В этом плане мы внимательно изучили технический доклад, рекомендации и выводы, а также препровождающую доклад резолюцию ИКАО от 27 июня. Мы выражаем признательность технической группе ИКАО за предпринятые ею усилия и признаем те трудности, с которыми в силу ограничений, связанных с характером расследования, она столкнулась при подготовке заключительного документа.

Несмотря на все вышесказанное, мы высоко оцениваем резолюцию, принятую Советом ИКАО, поскольку в ней содержатся важные, существенные элементы и подтверждаются принципы, которые мы считаем основополагающими.

Всем понятно, что, помимо фактических элементов самого инцидента, обусловленное им противоречие касается двух различных вопросов: с

одной стороны, уничтожения невооруженного гражданского самолета, а с другой – такого использования гражданской авиации, которое не соответствует Чикагской конвенции. Поставленные перед необходимостью взвесить значимость этих двух вопросов, мы считаем очевидным, что человеческая жизнь – это высшая ценность, которую мы должны защищать, точно так же, как мы должны защищать безопасность гражданской авиации в данном случае, отстаивая соответствующие нормы международного права и вновь заявляя о необходимости их соблюдения. Поэтому мы отдаем свой голос за этот проект резолюции.

Однако в то же время мы надеемся на то, что этот инцидент заставит нас задуматься, с тем чтобы в будущем все содействовали недопущению подобных ситуаций. Моя делегация надеется на то, что государства примут соответствующие дополнительные меры для предотвращения ненадлежащего использования гражданской авиации, о чем говорится в пункте 5 проекта резолюции.

Нам также представляется важным принятое Советом ИКАО решение о создании механизма сбора предварительной информации о возможных действиях, противоречащих статье 3 bis, и предоставления сведений о них ИКАО. Мы также надеемся на то, что исследование ИКАО по аспектам безопасности, связанным с рекомендованными стандартами и практикой и другими правилами перехвата гражданских самолетов, поможет в предотвращении в будущем трагедий такого рода.

Мы завершаем свое выступление с тяжелым сердцем, скорбя об инциденте, который Чили предпочло бы никогда не видеть, с горячей надеждой на то, что Совету больше не придется рассматривать такие вопросы, и с чувством искренней солидарности с семьями погибших.

Г-н Феррарин (Италия) (говорит по-английски): В заявлении Председателя от 27 февраля этого года Совет Безопасности выразил глубокое сожаление в связи с уничтожением кубинскими ВВС тремя днями ранее двух гражданских самолетов, в результате чего погибли четыре человека.

Тогда же Совет обратился к Международной организации гражданской авиации (ИКАО) с просьбой расследовать этот инцидент и сообщить о своих выводах Совету. Доклад ИКАО подтвердил два основных факта: два невооруженных гражданских самолета были уничтожены в полете, хотя

"помимо перехвата, в распоряжении Кубы имелись, однако не были использованы другие средства, например, радиосвязь". (S/1996/509, приложение, добавление В, пункт 3.18)

Позиция правительства Италии полностью отражена в заявлении министров иностранных дел стран Европейского союза, с которым они выступили 26 февраля:

"Независимо от обстоятельств инцидента, не может быть оправданий для неуважения международного права и норм в области прав человека". (S/1996/145, приложение)

Правительство Италии глубоко сожалеет о гибели людей в результате этого трагического события.

Поэтому моя делегация полностью согласна с подтверждением принципа, согласно которому государства должны воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете и который также содержится в принятой ИКАО резолюции и препровождается Совету Безопасности вместе с докладом. Такое применение оружия является нарушением норм обычного международного права, независимо от того, находится ли воздушное судно в территориальном воздушном пространстве конкретного государства, и от того, ратифицировало ли это государство Протокол, вводящий статью 3 bis Конвенции о международной гражданской авиации.

С другой стороны, мы также считаем, что Совет ИКАО совершенно справедливо подчеркнул принцип, согласно которому каждое государство-участник должно принять необходимые меры для того, чтобы запретить преднамеренное использование любых гражданских воздушных судов для целей, противоречащих задачам Конвенции. В представленном на рассмотрение Совета проекте

резолюции содержится важное упоминание об этом принципе.

Более того, в тексте проекта резолюции, в основу которого в значительной мере положена резолюция Совета ИКАО, содержатся конкретные ссылки на все принципы, регулирующие полеты воздушных судов международной гражданской авиации и относящиеся к рассматриваемому вопросу, и, в его важнейшем пункте, отмечается, что противоправное уничтожение в воздухе кубинскими военно-воздушными силами гражданских самолетов представляет собой нарушение важнейшего из этих принципов.

В силу указанных причин делегация Италии будет голосовать за представленный на рассмотрение Совета проект резолюции.

Г-н Эль-Араби (Египет) (говорит по-арабски): Делегация Египта хотела бы высказать следующие замечания до проведения голосования по данному проекту резолюции.

Прежде всего мы хотели бы отметить, что, по мнению нашей делегации, обсуждаемый нами сегодня вопрос носит правовой характер. Наряду с присущими ему важными политическими аспектами, он касается необходимости обеспечения соблюдения норм международного права, устанавливаемых Чикагской конвенцией 1944 года и ее дополнительных протоколов, в особенности Протокола 1984 года о включении в текст Конвенции статьи 3 bis. Эта статья закрепляет норму обычного права, согласно которой страны обязуются воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете. Текст этой статьи – а я принимал личное участие в его разработке – является глобальным по своему охвату и не допускает никаких исключений, ни под каким предлогом. Статья 3 bis утверждает право каждой страны на защиту своего суверенитета, обязывая все воздушные суда, пролетающие над территорией той или иной страны без должного на то основания, совершать посадку в аэропорту в соответствии с процедурами, утвержденными Международной организацией гражданской авиации (ИКАО). Это, однако, должно обеспечиваться без создания угрозы для жизни пассажиров, находящихся на борту такого воздушного судна.

Мир, в котором мы живем, должен руководствоваться нормами права, и любое нарушение международного права является нарушением прав каждой из стран. Мы, члены Совета Безопасности, должны действовать сообща, чтобы любые имеющие место нарушения могли быть рассмотрены четко и конкретным образом. Кроме того, одобрение Советом Безопасности содержащихся в докладе выводов – несмотря на то, что в некоторых его разделах присутствуют определенные противоречия, и несмотря на то, что Совет Безопасности утверждает доклад, принятый Советом ИКАО консенсусом, – направлено главным образом на обеспечение соблюдения и всесторонней поддержки норм международного права в этой области. Цель этого шага состоит также в обеспечении соблюдения согласованных на международном уровне процедур и мер, касающихся перехвата любых воздушных судов, проникающих в воздушное пространство той или иной страны, независимо от того, ратифицировала эта страна Конвенцию или нет.

Египет ратифицировал статью 3 bis и хотел бы призвать страны, которые еще не ратифицировали этот документ, сделать это как можно скорее. Мы считаем, что все страны должны соблюдать нормы, устанавливаемые этим Протоколом. Делегация Египта считает исключительно важным подтвердить, как это делается в проекте резолюции, причем безо всяких исключений, необходимость принятия всеми государствами надлежащих мер для запрещения преднамеренного использования любых воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве или эксплуатируемых эксплуатантом, основное место деятельности которого или постоянное место пребывания которого находится в этом государстве, в каких-либо целях, несовместимых с целями Чикагской конвенции и соответствующих протоколов, в особенности в тех случаях, когда такие цели носят политический характер.

Поэтому делегация Египта будет голосовать за проект резолюции.

Г-н Горелик (Российская Федерация): Сегодня Совет Безопасности имеет дело с очень важным вопросом, имеющим целый ряд аспектов, которые тесно связаны между собой. Ко многим из них как раз в последнее время приковано особое внимание международного сообщества.

Перед нами – проблема, как обеспечить на практике надлежащее соблюдение и сочетание принципов гуманности, национальной безопасности, государственного суверенитета при полетах гражданских воздушных судов. Найти оптимальный баланс этих принципов – задача крайне сложная, но неотложная.

В результате долгих и упорных усилий мировое сообщество установило международно-правовые рамки подхода к комплексу этих вопросов. Как известно, они нашли свое закрепление в статье 3 bis Конвенции о международной гражданской авиации. К сожалению, еще не все государства ратифицировали эту статью.

В конкретном плане Совет Безопасности пытается разобраться во всех обстоятельствах трагического инцидента 24 февраля этого года, приведшего к человеческим жертвам. Мы хотели бы повторить, что глубоко сожалеем об этих жертвах и выражаем свои соболезнования семьям погибших.

При этом главный урок состоит в том, чтобы все без исключения государства в полной мере соблюдали требования статьи 3 bis в их совокупности. Именно в этом мы видим суть рассмотрения драмы 24 февраля в Совете Безопасности и в ИКАО. Что касается результатов работы ИКАО, то можно сказать, что этот наиболее авторитетный в области гражданской авиации орган избрал конструктивный подход – на основе экспертного анализа данного инцидента главное внимание уделить предотвращению подобных случаев в будущем.

В проекте резолюции Совета Безопасности подтверждается вывод Совета ИКАО о том, что государства должны воздерживаться от применения оружия против гражданских воздушных судов в полете и что в случае перехвата гражданских воздушных судов не должна ставиться под угрозу жизнь находящихся на борту людей. Это очень важное подтверждение.

В проекте осуждается использование оружия против гражданских воздушных судов в полете как несовместимое с соображениями гуманности, нормами обычного международного права, стандартами и рекомендуемой практикой. По

нашему убеждению, это относится ко всем государствам.

Однако при этом Совет Безопасности несет большую ответственность в плане эффективных и своевременных мер, с тем чтобы обеспечить соблюдение международного права, в том числе не допускать нарушений суверенитета государств-членов и норм и правил международной гражданской авиации.

К сожалению, представленному проекту резолюции, несмотря на реальные улучшения против первоначального текста, – и мы положительно отмечаем усилия делегации США в этих целях, – по-прежнему не достаёт общей для интересов всех членов международного сообщества направленности. Данный текст все же страдает несбалансированностью как с политической, так и с международно-правовой точек зрения. В нём явно не достигнуто равновесие между двумя базовыми принципами: неприменением оружия в отношении гражданских воздушных судов и неиспользованием таких судов в противоправных целях, что, по нашему мнению, создаёт нежелательный прецедент на будущее. Международное право должны соблюдать все и во всех его аспектах. Настаивая на неукоснительном следовании одному из принципов, закреплённых в статье 3 bis, важно обеспечивать полное соблюдение и другого не менее значимого принципа той же статьи.

Получилось же так, что в проекте приглушено говорится о первопричинах, а главный акцент делается на следствиях. Между тем, общеизвестно, что характер полётов, совершённых организацией "Братство спасения", а также цели, которые при этом преследовались, вряд ли совместимы с целями использования гражданской авиации по Чикагской конвенции. Задача, между тем, состоит в том, чтобы Совет Безопасности своим весомым решением поощрил принятие своевременных и всеобъемлющих мер, с тем чтобы предотвратить подобные трагедии в будущем.

По ряду профессиональных вопросов, связанных с расследованием инцидента, Совет фактически прошёл мимо мнения Совета ИКАО. Нас не удовлетворяет и то, что упор в проекте

резолюции делается на доклад Генерального секретаря ИКАО в ущерб резолюции Совета ИКАО. Мы исходим из того, что доклад – это по существу технический документ ИКАО, который к тому же получил неоднозначную оценку в ходе его обсуждения. Резолюция же Совета ИКАО выражает политическую позицию государств – членов этой организации.

На наш взгляд, данный проект резолюции проигрывает резолюции Совета ИКАО и в плане взвешенности формулировок. Мы не считаем, что Совету Безопасности следует брать на себя правовую квалификацию трагических событий 24 февраля, не учитывая должным образом мнение компетентной в этих вопросах специализированной организации.

Одним словом, мы сожалеем о том, что в проекте резолюции точность и тщательность оказались принесёнными в жертву стремлению к форсированному принятию решения. Неоднократные призывы российской и других делегаций продолжить конструктивную работу по согласованию такого текста, который отражал бы в полной мере все аспекты этой многогранной проблемы, увы, не были услышаны.

По нашему убеждению, имелся реальный шанс выйти на общеприемлемый текст – в том числе и для правильной трактовки в дальнейшем подобных инцидентов, – и наша делегация пыталась до последнего момента работать ради этого. Не наша вина в том, что это не удалось.

С учетом изложенного российская делегация не может поддержать проект резолюции в его нынешнем виде и воздержится при голосовании.

Председатель (говорит по-французски): Сейчас я ставлю на голосование проект резолюции, содержащийся в документе S/1996/596.

Проводится голосование поднятием руки.

Голосовали за:

Ботсвана, Чили, Египет, Франция, Германия, Гвинея-Бисау, Гондурас, Индонезия, Италия, Польша, Республика Корея, Соединённое Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединённые Штаты Америки

Голосовали против:

Никто не голосовал против

Воздержались:

Китай, Российская Федерация

Председатель (говорит по-французски): Результаты голосования следующие: 13 голосов за при 2 воздержавшихся, при этом никто не голосовал против. Проект резолюции принимается в качестве резолюции 1067 (1996).

Сейчас я выступлю с заявлением в качестве представителя Франции.

События 24 февраля – уничтожение в воздухе двух гражданских самолетов кубинскими ВВС, приведшее к гибели четырех человек, – вызвали сильную эмоциональную реакцию, которая нашла отражение в заявлении Председателя Совета Безопасности от 27 февраля.

Помимо эмоций возникли два важных момента: необходимо установить факты и вновь обратиться к правилам, уважение которых позволило бы гарантировать неповторение в будущем подобной трагедии.

Международная организация гражданской авиации (ИКАО) уже содействовала достижению этих целей. Доклад о проведенном расследовании, предпринятом Генеральным секретарем этой организации, описывает серию событий, которые привели к инцидентам 24 февраля. Два аспекта совершенно очевидны. Первый заключается в том, что эти события произошли в контексте напряженности, вызванной неоднократными нарушениями кубинского воздушного пространства в предыдущие месяцы. Второй состоит в преднамеренном применении оружия против безоружных гражданских воздушных судов без предварительного использования процедур, позволяющих изменить траекторию полета и избежать фатального исхода.

Принятая Советом ИКАО резолюция напоминает о правилах, применяемых к этому случаю. Они кодифицированы в Протоколе, который добавляет статью 3 bis к Конвенции о международной гражданской авиации. Эта статья закладывает основополагающий принцип неприменения оружия против гражданских

воздушных судов в полете. Там также сформулированы некоторые принципы, направленные на защиту государств против последствий применения гражданских воздушных судов для целей, не совместимых с целями Конвенции. Совет ИКАО справедливо вновь обратил внимание на эти правила и обратился с призывом ратифицировать Протокол, добавляющий статью 3 bis.

Принятая сегодня Советом резолюция, в поддержку которой выступила моя делегация, полностью согласуется с результатами работы, проведенной ИКАО. В ней говорится о факте, который никто не оспаривает: уничтожение в воздухе двух гражданских самолетов 24 февраля является нарушением принципа неприменения оружия против гражданских воздушных судов в полете. В ней содержится также четкая ссылка на принцип о том, что каждое государство обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией, а также на принцип о том, что контрактующее государство должно предпринять соответствующие меры для запрещения использования любых гражданских воздушных судов, зарегистрированных в этом государстве, в целях, не совместимых с целями Чикагской конвенции. Далее, французская делегация придает огромное значение содержащемуся в резолюции призыву ко всем государствам, которые еще не сделали этого, ратифицировать Протокол, присоединяющий статью 3 bis, и осуществлять его до его вступления в силу.

Тем самым резолюция, принятая Советом Безопасности, является важным вкладом в укрепление и консолидацию международного права, и, как мы надеемся, предотвратит любое повторение событий, аналогичных тем, свидетелями которых мы стали в феврале.

Теперь я возвращаюсь к обязанностям Председателя Совета Безопасности.

Г-жа Олбрайт (Соединенные Штаты Америки) (говорит по-английски): Я хотела бы поблагодарить членов Совета Безопасности за всемерную поддержку, а также за слова соболезнования, высказанные в связи с гибелью летчиков. Однако я считаю своим долгом сделать краткое заявление в осуществление права на ответ.

Представитель Кубы обрушил на нас много слов сегодня во второй половине дня. Но, несмотря на обилие слов, мы не услышали ничего нового. Мы не услышали ничего, что могло бы опровергнуть факт, вывод, к которому пришла Международная организация гражданской авиации (ИКАО) относительно того, что Куба уничтожила два самолета над международными водами. Мы не услышали ничего, что могло бы опровергнуть еще один факт, вывод ИКАО: это были гражданские самолеты. Если представитель Кубы по-прежнему ставит под сомнение эти факты, возможно, ему следует поговорить с летчиками кубинских МиГов, которые опознали эти самолеты как гражданские, прежде чем сбивали их. Мы не услышали ничего, что могло бы опровергнуть факт, вывод ИКАО: Куба нарушила все нормы гражданской авиации, вначале сбивая самолеты, а затем задавая вопросы. И мы ничего не услышали, что могло бы опровергнуть факт: Совет Безопасности сейчас одобрил выводы доклада ИКАО и тем самым полностью отверг аргументы Кубы.

Однако важно и то, что я сидела здесь и слушала представителя Кубы в течение более чем полутора часов, и, несмотря на все слова, я не услышала ни слова сожаления правительства Кубы в связи с гибелью четырех гражданских лиц. Я не услышала ни одного слова соболезнования семьям и я не услышала ни слова о готовности правительства Кубы взять на себя ответственность за акцию, которую Совет осудил как нарушение международного права.

Наконец, я внимательно выслушала слова представителя Кубы: "Вначале приговор, а затем обвинение". Я по-прежнему не понимаю, что он имел в виду, поскольку Совет попросил ИКАО провести конкретное расследование и представить свое окончательное заключение после объективного рассмотрения событий 24 февраля 1996 года. Но, к сожалению, я должна признать, что эта фраза - "Вначале приговор, а затем обвинение" - точно передает то, что произошло. Поскольку, безусловно, верно, что 24 февраля, пять месяцев назад, без какого-либо расследования, без какого-либо предупреждения и без уважения к закону и приличиям правительство Кубы приговорило четырех моих соотечественников к смерти над международными водами. Прошло пять месяцев, и объявлено решение: Совет признал Кубу виновной по предъявленному обвинению -

виновной в нарушении международного права. Пора Кубе согласиться с этим решением.

Председатель (говорит по-английски): Представитель Кубы попросил слова, и я предлагаю ему сейчас выступить.

Г-н Аларкон де Кесада (Куба) (говорит по-испански): Сэр, я не хочу отнимать у Совета много времени, да в этом и нет необходимости. Нам не требовалось заседания Совета для того, чтобы сделать то, что, по мнению представителя Соединенных Штатов Америки, Совет сделал. Еще до опубликования доклада группы по расследованию 20 июня мы услышали эти же слова из Белого дома. До вчерашнего дня у Совета была возможность принять решение, созвучное тому, что он сказал в феврале. Как недавно напомнил один представитель, девять членов Совета высказали идеи, которые полностью соответствовали бы выводам Совета Международной организации гражданской авиации (ИКАО).

Некая делегация, задолго до заседания Совета и ИКАО, настаивала на повторении своей лжи и искажении истины, не давая ответов на конкретные вопросы. Где свидетели? Где запись? Тот ли это вариант, что был распространен в феврале, или изрезанный вариант, переданный ИКАО в мае месяце? Где истина, мой дорогой друг? Почему вы, защитники истины, приложили столько усилий и потратили столько времени, чтобы скрыть ее? Кто-то был удивлен тем, что мы вспомнили замечательную книгу Льюиса Кэрролла.

Специализированное агентство Организации Объединенных Наций, ИКАО, посвятило четыре долгих заседания и два дня работы рассмотрению доклада, который подготовили специалисты в области гражданской авиации. Они не сделали того, что смогли сделать члены Совета за пару часов, под давлением и в результате манипуляций. Мне кажется, что большинство присутствующих заслужили хороший отдых.

Председатель (говорит по-французски): Список ораторов исчерпан. На этом Совет Безопасности завершил данный этап рассмотрения пункта повестки дня.

Заседание закрывается в 18 ч. 35 м.