



Distr.
GENERAL

A/52/213
27 June 1997
RUSSIAN
ORIGINAL: SPANISH

Пятьдесят вторая сессия
Пункт 80 первоначального перечня*

КОНВЕНЦИЯ О ЗАПРЕЩЕНИИ РАЗРАБОТКИ, ПРОИЗВОДСТВА И НАКОПЛЕНИЯ
ЗАПАСОВ БАКТЕРИОЛОГИЧЕСКОГО (БИОЛОГИЧЕСКОГО) И ТОКСИННОГО
ОРУЖИЯ И ОБ ИХ УНИЧТОЖЕНИИ

Письмо Постоянного представителя Кубы при Организации Объединенных
Наций от 26 июня 1997 года на имя Генерального секретаря

Имею честь обратиться к Вам в связи с пунктом 80 первоначального перечня и настоящим препроводить сообщение, озаглавленное "Технические соображения, касающиеся заявлений государственного департамента Соединенных Штатов Америки в отношении действий американского самолета S2R, пролетевшего над национальной территорией Кубы 21 октября 1996 года".

В этом сообщении затрагивается вопрос о вспышке массового размножения на Кубе пальмового трипса (*thrips palmi*), в связи с которым 29 апреля 1997 года был распространен документ A/52/128.

Прошу распространить настоящее письмо и прилагаемое сообщение среди государств-членов в качестве официального документа Генеральной Ассамблеи.

Бруно РОДРИГЕС ПАРРИЛЬЯ
Посол
Постоянный представитель Кубы

* A/52/50.

Приложение

Технические соображения, касающиеся заявлений государственного департамента Соединенных Штатов Америки в отношении действий американского самолета S2R, пролетевшего над национальной территорией Кубы 21 октября 1996 года

5 мая 1997 года Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций распространил в качестве официального документа Генеральной Ассамблеи сообщение о вспышке массового размножения на Кубе пальмового трипса (*thrips palmi*). В этом сообщении подробно описываются факты, связанные с пролетом над национальной территорией Кубы через коридор Хирон самолета S2R, регистрационный номер 3093M, реестр гражданских самолетов Соединенных Штатов, оператор – государственный департамент Соединенных Штатов. В соответствии с выводом, сделанным в указанном сообщении, результаты проведенных расследований позволяют связать с высокой степенью точности появление пальмового трипса на Кубе с произведенным этим американским самолетом выбросом над национальной территорией неизвестных веществ.

6 мая государственным департаментом Соединенных Штатов были сделаны заявления в отношении направленного Кубой сообщения. В этих заявлениях, представлявших собой попытку оправдать выброс веществ над Кубой, говорилось о том, что пилот прибег к разумным мерам обеспечения безопасности воздушного движения, обозначив дымом свое местоположение, и что все эксплуатируемые в Соединенных Штатах самолеты этого типа оборудованы генераторами дыма. Кроме того, утверждалось, что при полетах на большие расстояния фумигационные установки не функционируют, поскольку в баки, обычно используемые под пестициды, в этих случаях заливается необходимое для полета топливо.

Эти доводы являются малоубедительными и не рассчитаны на специалистов, о чем неопровержимо свидетельствуют следующие технические соображения:

Вопросы, касающиеся использования генератора дыма в авиации:

- в нормах и правилах Международной организации гражданской авиации (ИКАО) ничего не говорится о каком-либо правиле использования генераторов дыма для обозначения положения находящегося в полете воздушного судна, и это не является известной практикой;

- этот самолет летел по плану полета по приборам (ППП), в соответствии с которым ответственность за эшелонирование воздушных судов в ходе полета лежит на авиадиспетчере, который их "ведет", а не на пилотах, как утверждает американская сторона в своей версии с генератором дыма;

- абсурдным является то, что пилот – будучи настолько обеспокоенным приближением самолета авиакомпании "Кубана", что он решил включить так называемый генератор дыма, – не поставил об этом в известность авиадиспетчера, который его "вел" и отвечал за его эшелонирование, что как раз является стандартной практикой;

- примечательно также и то, что, хотя факт сближения самолетов вынудил его включить так называемый генератор дыма, командир воздушного судна по прибытии в аэропорт назначения ничего о нем не сообщил, что также было бы стандартной практикой;

- находясь в полете пилот также не сообщал о том, что на борту возникла какая-то техническая проблема.

Куба располагает записью радиопереговоров между воздушным судном и авиадиспетчером.

Использование генератора дыма:

- в просмотренных с этой целью официальных публикациях ("Jane's All the World's Aircraft, 1992-1993", "Aviation Week and Space Technology" от 16 марта 1992 года и других) генератор дыма не приводится в качестве стандартного оборудования самолетов S2R-T65;

- производимые и эксплуатируемые во всем мире небольшие, средние и большие транспортные коммерческие воздушные суда, воздушные суда общего назначения, а также самолеты-фумигаторы посевов не оснащаются генератором дыма, и ИКАО не требует его установки;

- стандартной практикой является лишь установка генераторов дыма на спортивных самолетах, выполняющих фигуры высшего пилотажа в ходе показательных полетов и других аналогичных мероприятий.

Использование гербицидного бака для заправки топливом

Известно, что при полетах на большие расстояния на воздушных судах этого типа, а также на других аналогичных воздушных судах, бак, обычно используемый под гербициды и другие вещества, может использоваться как топливный бак. В случае с самолетом № 3093M, совершившим полет 21 октября 1996 года, есть факты, свидетельствующие о том, что в гербицидный бак топливо не заливалось. Эти факты выражаются в следующем:

- в заявке на полет, поданной компетентным органам Кубы, говорилось, что рейс был порожним, что на языке авиации означает, что на самолете не было груза или - что одно и то же - что гербицидный бак был пустым, поскольку он является единственным грузовым отделением самолета;

- указанный самолет оборудован топливными баками емкостью 228 галлонов (863 литра), что позволяет ему находиться в воздухе 6 ч. 30 м. и покрывать расстояние приблизительно в 1300 км в зависимости от направления и силы ветра. В тот день, согласно метеосводке, ветер благоприятствовал полету.

С момента взлета и до того момента, как он покинул район полетной информации Гаваны (РПИ) через контрольный пункт Атуви, самолет находился в воздухе 5 ч. 15 м. и от Атуви и до Большого Каймана ему оставалось 15 минут полета; следовательно, он находился в воздухе в общей сложности 5 ч. 30 м. и покрыл расстояние приблизительно в 1100 км (600 морских миль).

Приведенные выше факты говорят о том, что этот самолет, как и первоначально планировалось, мог пролететь расстояние от Кокоа-Бич до Большого Каймана с тем запасом

топлива, которое было в его основных топливных баках и без использования гербицидного бака в качестве топливного.

Даже если допустить, что гербицидный бак использовался в качестве топливного, было бы абсурдным полагать, что он был залит до конца. Емкость гербицидного бака составляет приблизительно 1900 литров (500 галлонов), что в два раза больше емкости топливных баков самолета.

Заливка этого бака топливом, которое не нужно для выполнения полета, привела бы к существенному увеличению веса, а, следовательно, и расхода топлива.

Если - вопреки этим логическим умозаключениям - было все-таки решено залить перед этим полетом топливо в гербицидный бак, то маловероятно, что туда было залито больше, чем 100 галлонов. С технической точки зрения существует возможность таким образом подготовить этот бак, чтобы часть его залить топливом, а остальную часть использовать под другие вещества, благодаря чему сначала поступает топливо, а затем - разбрызгиваемое или распыляемое вещество.

Изложенные выше технические соображения говорят о том, насколько несерьезны заявления государственного департамента Соединенных Штатов. Все это говорит о том, что правительство Соединенных Штатов не располагает никакими другими фактами, которые оправдывали бы выброс неизвестных веществ над территорией Кубы.

Куба вновь заявляет о своей озабоченности тем, что пролет над национальной территорией этого американского самолета, имевшего на то разрешение, был использован для осуществления действий, которые противоречат, среди прочего, положениям Конвенции по биологическому оружию и Чикагской конвенции и прилагаемых к ним документов, и являются их нарушением, в целях причинения ущерба сельскому хозяйству и населению Кубы.
