



安全理事会

Distr.: General  
26 October 2022  
Chinese  
Original: English

2022 年 10 月 25 日白俄罗斯常驻联合国代表给秘书长的信

谨向你转交白俄罗斯对国际民用航空组织关于 2021 年 5 月 23 日在白俄罗斯领空发生的瑞安航空公司飞机事件的实况调查报告所持的立场的副本，该立场文件已作为大会议程项目 88 下的文件分发(A/76/909)(见附件)。

请协助将上述资料也作为联合国安全理事会的文件分发为荷。

瓦连京·雷巴科夫(签名)



## 2022 年 10 月 25 日白俄罗斯常驻联合国代表给秘书长的信的附件

[原件：俄文]

## 白俄罗斯对国际民用航空组织实况调查组关于 2021 年 5 月 23 日在白俄罗斯领空发生的瑞安航空公司飞机事件的报告所持的立场

白俄罗斯共和国绝不同意国际民用航空组织(国际民航组织)理事会 2022 年 7 月 18 日通过的国际民航组织实况调查组关于 2021 年 5 月 23 日瑞安航空公司一架飞机因收到关于飞机上可能有炸弹的匿名威胁而被迫降落明斯克事件的最后报告的结论。

如该调查组这份报告本身所述,该报告与 2022 年 1 月 31 日的上个版本一样依据的是不完整的信息。具体而言,该报告同前个版本一样未提供任何信息表明该客机飞行员面谈时如何说明在其他合适的机场比明斯克更近的情况下为何决定降落在明斯克。

此外,调查组还说几个国家在进行国家调查时向某些国家发出了质询,但这些国家未予合作。白俄罗斯再次申明,无论是瑞士(发出电子邮件威胁的电子地址的注册地)还是其他有关国家,迄今为止均未对白俄罗斯在国家调查期间发出的质询作出任何答复。

自 2022 年 1 月 31 日版本的报告发布以来,调查组未与白俄罗斯共和国开展其他活动,也未请求白俄罗斯当局提供更多信息。

该报告使用匿名消息来源(据称是 2021 年 5 月 23 日被分配负责瑞安航空公司 FR4978 号航班的空中交通管制员)来反驳白俄罗斯共和国官方当局提供的信息,这是经不起推敲的。

根据白俄罗斯当局提供的信息,2021 年夏实际上被分配负责该航班的空中交通管制员一直未上班,且其雇主和当局均不知道他的确切下落。此外,白俄罗斯执法机构未收到此人的亲属提出的寻找他的请求。实际被分配负责该航班的空中交通管制员的书面证词已由白俄罗斯当局以适当形式转交国际民航组织,但调查组最终未加以考虑。

国际民航组织得出的结论基于所谓的空中交通管制员据称制作的录音(此举违反内部工作场所规程,因为禁止空中交通管制员在工作场所使用移动电话)所载的信息,却未对录音真实性或语音识别进行技术评估,也未提供机会让国家航空当局了解该评估以便提出意见,使国家航空当局的行动受到了匿名消息来源的损害,达到了此虚假报道发起者的目的。这种做法已使国际民航组织丧失了其作为民航领域国际技术机构的信誉。

当前,美利坚合众国、欧洲联盟成员国、某些站在这些国家一边的国家对白俄罗斯共和国合法当局施加了严重的胁迫压力,对这些国家与白俄罗斯的关系实施了政治和经济禁令及限制,包括对白俄罗斯国家航空公司在其领空的飞行实施了禁令和限制。在此政治气候下,对上述国家提供的任何信息都不应不加怀疑地

接受，更不应将其纳入国际民航组织的材料，除非有权威方对其真实性作出得到普遍接受的证实。

白俄罗斯宣布，美国当局向调查组提供了由所谓空中交通管制员制作的录音，但其内容虚假、纯属编造。此举与美国国务卿科林·鲍威尔在导致美国入侵伊拉克的事件发生时于联合国安全理事会会议上拿出那瓶白色粉末如出一辙。

在没有其他证据的情况下，制作所谓的空中交通管制员在明斯克机场飞行管制室谈话的录音只有一个目的：证明白俄罗斯当局对涉及瑞安航空公司 FR4978 航班的事件负有责任。

显然，所谓的空中交通管制员对白俄罗斯当局提出指控的录音出现的时机十分巧妙，就是为了在调查组的报告中取得所需的结果：为美国、欧洲联盟成员国、某些其他国家限制白俄罗斯国家航空公司 Belavia 航班的非法行动以及因此而违反一系列相关民用航空多边和双边协定的行为提供理由。

国际民航组织理事会在调查组报告中所采取的做法带有偏见，是来自特定国家集团的明显压力所造成的，使人怀疑该组织能否继续在不受外来干涉的情况下独立地确保整个航空业的安全。这种做法显然是对国际民航组织任务的践踏。

国际民航组织在西方的压力下通过这种“报告”，不仅侵犯白俄罗斯公民的行动自由权，而且侵犯所有其他国家公民的行动自由权，从而违反了核心国际人权文书。

该报告充满了错误、不准确、有偏见、不属于航空范畴的意见。

其中最明显的一条是指控白俄罗斯迫降了飞机，但与此同时调查组却承认白俄罗斯领空没有军用飞机护送或拦截该瑞安航空公司飞机，也没有迫使其降落。因此，情况是这架外国飞机的机长亲自作出了在明斯克国家机场降落的决定，然而在作出决定时雷达信息显示维尔纽斯机场大约在 90 公里之外，而明斯克国家机场大约在 180 公里之外。飞行员作出这一决定违反了瑞安航空公司航空安全手册，其中规定机长在发生红色警报时必须降落在距离最近的合适机场(在本案中是维尔纽斯机场)。

国际民航组织理事会拒绝审议白俄罗斯共和国提出的非法限制使用领空和制裁白俄罗斯航空公司这一问题，清楚地表明理事会采用双重标准，企图将片面的说法强加于人。该拒绝行动表明西方毫不掩饰地企图诋毁白俄罗斯作为国际航空界可靠伙伴的信誉，以便通过不公平竞争将该国航空业排除在国际航空领域之外。