

Distr.
GENERAL

S/1995/385
11 May 1995
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

مجلس الأمن



رسالة مؤرخة ٩ أيار/مايو ١٩٩٥ موجهة من الأمين العام
إلى رئيس مجلس الأمن

يشرفني أن أحيل اليكم التقرير المرفق، الذي أرسله إليّ يوم ٩ أيار/مايو ١٩٩٥ الرئيس المشارك للجنة التوجيهية للمؤتمر الدولي المعني بيوغوسلافيا السابقة، بشأن عمليات بعثة المؤتمر الدولي الموفدة إلى جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود).

وسأكون شاكرا لو أطلعتم أعضاء مجلس الأمن على هذه المعلومات.

(توقيع) بطرس بطرس غالي

المرفق

تقرير الرئيسين المشاركين للجنة التوجيهية للمؤتمر
الدولي المعني بيوغوسلافيا السابقة

أشير، في التقرير المتعلق بعمليات بعثة المؤتمر الدولي المعني بيوغوسلافيا السابقة الموفدة الى جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود) الذي أحاله الأمين العام الى مجلس الأمن في ١٣ نيسان/أبريل ١٩٩٥ (S/1995/302، المرفق)، الى قضية الرحلات المزعومة للطائرات العمودية العابرة الى جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود). وذكر التقرير أنه "في ضوء ما قدمه كبار المسؤولين في جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود) من ادعاءات تنقض صحة البيانات التقنية لقوة الأمم المتحدة للحماية، اتفق على تكليف خبراء باستعراض أشرطة الرادار عن الفترة من ٢ الى ٧ نيسان/أبريل".

وأرفق فيما يلي تقرير التحقيق الذي أجراه الخبراء، كما قدم الى الرئيسين المشاركين في ٩ أيار/مايو ١٩٩٥.

التذييل

تحقيق في الخطوط التي ليس لها تفسير التي رصدتها
أجهزة الرادار وهي تنتقل بين جمهورية يوغوسلافيا
الاتحادية (صربيا والجبل الأسود) وجمهورية
البوسنة والهرسك

التقرير النهائي

أولا - معلومات أساسية

١ - أبلغ مراقبو المطار التابعون لقوة الأمم المتحدة للحماية، ومراقبو الأمم المتحدة العسكريون العاملون على شاشات الرادار الخاصة بمراقبة حركة الطيران في مطار سورسين قرب بلغراد عما يزيد على ١٠٠ خط ليس لها تفسير رصدت بالرادار منذ ٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤. وتدل سمات خطوط الرادار هذه، وفقا للمراقبين العسكريين، على طائرات عمودية تعبر الحدود بين جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود) وجمهورية البوسنة والهرسك. وتمثل حالات العبور هذه انتهاكا جسيما للتدابير التي طالبت بها حكومة جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود). وقد نفت جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود) هذه الادعاءات، ولكن اتفق على أن تقوم بعثة المؤتمر الدولي المعني بيوغوسلافيا السابقة باستعراض تسجيلات الأشرطة الخاصة بمراقبة حركة الطيران، بمشاركة خبراء عسكريين ومدنيين من جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود). ونتيجة لذلك، أوعز الرئيس المشارك للجنة التوجيهية للمؤتمر الدولي الى البعثة أن تجري تحقيقا في الخطوط التي ليس لها تفسير التي رصدتها أجهزة الرادار. وأعرب مجلس الأمن، في القرار ٩٨٨ (١٩٩٥) المؤرخ ٢١ نيسان/أبريل ١٩٩٥، عن قلقه إزاء تلك التقارير، ولاحظ أن البعثة تجري تحقيقا فيها. ويرد في المرفق ألف عرض موجز للأحداث المؤدية الى التحقيق^(١).

ثانيا - الهدف

٢ - الهدف من التحقيق هو العمل، في أسرع وقت ممكن، على حل قضية الخطوط التي ليس لها تفسير التي رصدتها أجهزة الرادار وهي تنتقل بين جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود) وجمهورية البوسنة والهرسك.

ثالثا - وصف التحقيق

فريق التحقيق

٣ - كان فريق التحقيق مؤلفا من أحد أعضاء البعثة، رئيسا للفريق، ومن أربعة محللين من كل من البلدان التالية: الاتحاد الروسي وفرنسا والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وايرلندا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية، بوصفهم أعضاء مؤقتين في البعثة. وفي جميع مراحل التحقيق، تعاون أعضاء الفريق تعاوناً وثيقاً مع فريق من الخبراء العسكريين والمدنيين من جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود). وأظهر جميع أفراد جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود) المعنيين بالتحقيق دعماً وتعاوناً اتسماً بالكفاءة والاخلاص والانفتاح وقدموا لفريق التحقيق ما طلبه من مساعدة. ويرد في المرفق باء وصف للدور النظري لفريق التحقيق ونظرائه من جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود).

مرافق الرادار في مطار سورسين

٤ - خلص التحقيق إلى أن جميع الخطوط المكتشفة، حتى اليوم رصدت على شاشات أجهزة الرادار الخاصة بمراقبة الملاحة الجوية في مطار سورسين، بلغراد. وثمة جهازا رادار لمراقبة الملاحة الجوية يقدمان المعلومات للمطار، وهما من طراز "Thompson CSF LP23M" و "Westing house TPS-63". وتعرض شاشة الرادار صوراً اصطناعية تسجل آلياً وفقاً لقواعد منظمة الطيران المدني الدولية. ويجب الاحتفاظ بهذه الأشرطة مدة لا تقل عن ٣٠ يوماً.

الانتهاكات التي أبلغت عنها الأمم المتحدة

٥ - ترد في المرفق جيم قائمة بجميع الانتهاكات التي أبلغت عنها الأمم المتحدة منذ ٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤. ولكن الأشرطة التي يتوقع توافرها لا تشمل سوى الأشرطة المحتفظ بها بموجب قاعدة ال ٣٠ يوماً التي حددتها منظمة الطيران المدني الدولية. وفي اجتماع للجنة التوجيهية عقد في ٢١ نيسان/أبريل ١٩٩٥، طلب رئيس الفريق الاحتفاظ بجميع الأشرطة الموجودة ذات الصلة التي لا تحميها قاعدة ال ٣٠ يوماً، وتمت الموافقة على ذلك. ولدى بدء الاستعراض، طلب تقديم الأشرطة، التي ترد قائمة بها في المرفق دال؛ وتضم هذه القائمة جميع الأشرطة المشمولة بفترة ال ٣٠ يوماً والأشرطة من خارج الفترة التي لها صلة بالمسألة والمعروف أنها لا تزال موجودة حتى الآن. وفي أثناء التحقيق، أبلغ مراقبو الأمم المتحدة العسكريون فريق التحقيق أنهم رصدوا انتهاكا محتملا للحدود في ٢٩ نيسان/أبريل ١٩٩٥؛ وأضيف هذا الخط إلى قائمة الأشرطة المراد استعراضها.

٦ - مراحل التحقيق - يتألف التحقيق من المراحل التالية:

(أ) الفحص التقني لشبكة الرادار؛

(ب) استعراض أشرطة الرادار؛

(ج) دراسة أي معلومات ذات صلة مؤكدة أو معززة.

رابعاً - فحص الرادار

٧ - جرى فحص تقني للرادار ومعداته الداعمة لتحديد قدرته العامة على الخدمة ومعالم الشبكة. وجرى إيلاء اهتمام خاص بتقييم كفاءته في تعقب نوع الهدف الذي هو موضوع التحقيق. ووُجد أن المعدات في حالة جيدة من حيث القدرة على الخدمة ووضعت معالم الشبكة في الاعتبار خلال الفحص التفصيلي للأشرطة.

٨ - وباختصار، فإن الشبكة صممت وجرى تركيبها من أجل مراقبة حركة الطيران في المجال الجوي لجمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود) وموظفو غرفة الرادار هم بالمثل معنيين فقط بهذا النظام. ولا يختص أي موظف من الموظفين بمراقبة خطوط الرادار غير المحددة العابرة لحدود النوع الذي هو موضوع التحقيق الراهن. بيد أنه من المطلوب من رئيس النوبة الرد على ملاحظة أبقاها مراقبو الأمم المتحدة العسكريون المناوبون في هذه الحالات.

٩ - ويرد تقرير تفصيلي عن الفحص التقني في المرفق هاء.

خامساً - استعراض الأشرطة

١٠ - استعرض فريق التحقيق كل شريط مع خبراء جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود)، بالتسلسل التالي:

(أ) جرى تحديد الخط وفقاً لتقرير مراقبي الأمم المتحدة العسكريين، وجرى تشغيل الشريط من وقت متقدم عن ظهوره الأول؛

(ب) جرى تسجيل كل ظهور للرصد الراداري الأساسي بمداه واتجاهه وتوقيته من البيانات المسجلة على الشريط، واستمر هذا حتى اختفاء الخط؛

(ج) جرى تحويل المعلومات إلى خط على خريطة، وجرى النظر في المعلومات التقنية الأخرى ذات الصلة؛

(د) نوقش عندئذ الخط الناتج وجرى تقييم لاحتمالاته التي تمثل جسماً طائراً.

١١ - وجرى في الواقع مشاهدة ٢٤ فقط من ٤١ خطأ طلبت للاستعراض بسبب عدم توفر الأشرطة، والأشرطة المعيبة والأشرطة التي لم يجر استعراضها بموجب قرار فريق التحقيق. وأثار التحليل التفصيلي لهذه الخطوط الرادارية الـ ٢٤ ومناقشتها شكاً في بعض الحالات لأنه من المحتمل أن تكون قد وقعت بعض عمليات عبور الحدود غير المأذون بها بواسطة أجسام طائرة بطيئة؛ بيد أنه قد يكون من المستحيل إثبات أو عدم إثبات هذا، في ضوء قيود شبكة الرادار، بدون أدلة معززة مقنعة أخرى. ويرد تقرير تفصيلي عن استعراض كل شريط في المرفق واو.

سادسا - المعلومات المؤيدة/المعززة

الرحلات المأذون بها والمسجلة للطائرات العمودية عبر الحدود

١٢ - أحاط التحقيق علماً بتلك الرحلات الجوية المأذون بها لاختلاء الخسائر بين جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود) وجمهورية البوسنة والهرسك بغية اجراء مقارنة مع الخطوط التي ليس لها تفسير. وقد ثبت أنه من الصعب العثور على الخطوط نظراً لأن الطائرات لم تكن بالضرورة تطير على ارتفاع كافٍ لكي يكشف الرادار عنها. وجرى الكشف عن إحدى رحلات هذه الطائرات في ١١ نيسان/ابريل ١٩٩٥، ولكن الجزء من مسار رحلتها الذي تم عبر الحدود لم يكن مرئياً؛ وأصبح الخط مرئياً فقط عندما كانت الطائرة بالفعل داخل المجال الجوي لجمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود). وفي هذه الحالة، فإنه أعطى إشارة واضحة على خط الطائرة العمودية على الرادار، والذي كان مشابهاً بصورة كبيرة لبعض الخطوط التي ليس لها تفسير.

أجهزة الاستشعار الأرضية الاضافية

١٣ - لم تكن هناك أجهزة استشعار أرضية أخرى في امكانها تزويد التحقيق بمعلومات يمكن أن تعزز تسجيلات الأشرطة للخطوط التي ليس لها تفسير.

مركز تنسيق قيادة المراقبة

١٤ - لم يكن في إمكان مركز تنسيق قيادة المراقبة في زغرب تزويد التحقيق بمعلومات معززة بشأن خطوط الرادار التي ليس لها تفسير وذلك عند تقديم طلب عام للمعلومات إليه. وخلال الاستعراض التفصيلي للأشرطة، الذي جرى بالنسبة ليوم ٦ نيسان/ابريل ١٩٩٥، تبين أن مقاتلتين تابعتين لمنظمة حلف شمال الأطلسي، كانتا في دورية في المجال الجوي البوسني، ظهرتا للقيام باعتراض إحدى خطوط الرادار التي ليس لها تفسير. وجرى فحص هذا مع مركز تنسيق قيادة المراقبة، التي ذكرت أن المقاتلتين قد اكتشفتا ظل الرادار ولكنهما كانتا غير قادرتين على القيام بتحديد بصري. وذكر مركز تنسيق قيادة المراقبة أيضاً أن القوات البرية التابعة لقوة الأمم المتحدة للمراقبة قد أبلغت عن مشاهدة طائرة هليكوبتر شمال شرقي جيب سريبرينكا في نفس الوقت. وفي حين لم تقدم دليل مطلق على حدوث رحلة لطائرة هليكوبتر عبر الحدود، فإن التحقيق اعتبر هذا مثيراً للشك بشدة.

تقارير بعثة المؤتمر الدولي المعني بيوغوسلافيا السابقة

١٥ - أصدر مركز قيادة بعثة المراقبة التابعة للمؤتمر الدولي تعليمات محددة الى أفرقة المراقبة التابعة له المرابطة في المعبرين الحدوديين والى دورياته المتنقلة لتراقب الحدود الجوية في نطاق قدرتها. وفي الأوقات التي وردت فيها تقارير عن احتمال قيام رحلات جوية عبر الحدود، أكد على هذا الطلب لجميع الأفراد في التعليمات اليومية الروتينية. وقد قامت بعمليات محدودة أيضا دوريات متنقلة تسند اليها هذه المهمة بوجه خاص في الأوقات التي يتوقع أن تزداد فيها حركة الطيران. وقد تأكد فيما بعد أن جميع رحلات هليكوبتر عبر الحدود التي شاهدها أفرقة المراقبة التابعة للمؤتمر الدولي وبلّغت عنها كانت رحلات مأذون بها أو رحلات مصرحا بها لإجلاء المصابين. ولم توجد أي حالة مسجلة كان فيها مراقبو البعثة شهود عيان لرحلات عبر الحدود التي أشارت اليها الخطوط التي شاهدها مراقبو الأمم المتحدة العسكريون على شاشة الرادار أو لأي رحلات أخرى عبر الحدود غير مأذون بها.

سابعاً - النتائج التي تم التوصل اليها

١٦ - ركّبت نظام الرادار المعروف في مطار سوركين، وهو مهياً لمراقبة حركة الطيران في المجال الجوي لجمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود). والأفراد العاملون في غرفة الرادار، باستثناء مراقبي الأمم المتحدة العسكريين، يظلمون أيضا بمهمة مراقبة حركة الطيران. ولئن وجد أن نظام الرادار صالح تماما للاستخدام ومناسب جدا لغرضه الرئيسي، فقد لوحظت فيه بعض أوجه القصور عند استخدامه للكشف عن الأهداف الصعبة المحلقة عند الحد الأقصى لبارامترات الرادار التشغيلية وفي المجال الصعب في المنطقة التي شوهدت فيها غالبية الخطوط التي ليس لها تفسير. وكانت هناك مصادر عديدة للفرقة الرادارية، التي قد تؤدي الى ظهور خطوط رادارية لا تفسير لها، الأمر الذي جعل التحليل الدقيق مهمة شاقة جدا. ولئن كان باستطاعة هذا النظام أن يبين أجساما محلقة قد لا يوجد تفسير لها، فمن المتعذر الإثبات تأكيدا أو نفيًا أنها كانت طائرات هليكوبتر، ما لم توجد معلومات أخرى معززة لذلك.

١٧ - ولا ريب في أن التحليل المفصل للخطوط التي لا تفسير لها يثير الشك في أن تكون أجسام طائرة بطيئة السرعة قد قامت برحلات عبر الحدود في الماضي، ولكن لا بد من وجود أدلة أخرى لإثبات أو نفي كل حالة بشكل قاطع. ويبدو أن هذه الرحلات قد توقفت، باستثناء تقرير لمراقبي الأمم المتحدة العسكريين عن خط لا تفسير له شوهد على شاشة الرادار في ٢٩ نيسان/أبريل ١٩٩٥، لم يتمكن فريق التحقيق من استعراضه.

١٨ - ولم توجد أي معلومات تثبت أن أيًا من الخطوط الرادارية التي لا تفسير لها كان لطائرات هليكوبتر تعبر الحدود. ومع ذلك فقد اعتبرت الحادثة التي وقعت في ٦ نيسان/أبريل ١٩٩٥ مريبة جدا.

١٩ - وليس لدى بعثة المراقبة التابعة للمؤتمر الدولي، ولاسيما بالحجم الحالي للموظفين، القدرة على الرصد الفعال لإقتال الحدود الجوية.

رئيس الفريق: _____
(أيان مكلويد)

أعضاء الفريق: _____
(فاديم ف. ديكان)

_____ (كريستيان لانسيو)

_____ (براين ج. مكلين)

_____ (لاري د. وايت)

٥ أيار/مايو ١٩٩٥

الحواشي

(١) المرفقات متاحة لدى الأمانة العامة للرجوع إليها.

قائمة المرفقات*

- ألف - تاريخ موجز للأحداث المؤدية الى عملية التحقيق
- باء - الدور النظري لفريق التحقيق ونظرائه من جمهورية يوغوسلافيا الاتحادية (صربيا والجبل الأسود)
- جيم - قائمة الانتهاكات التي أبلغ عنها مراقبو الأمم المتحدة العسكريون منذ ٩ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٤
- دال - قائمة الأشرطة المطلوبة للاستعراض
- هاء - الخصائص التقنية لشبكة الرادار
- واو - تقرير عن استعراض الأشرطة

* المرفقات متاحة لدى الأمانة العامة للرجوع اليها.