

Distr.
GENERAL

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

الجمعية العامة



الدورة الثانية والخمسون
البند ٨٠ من القائمة الأولية*

اتفاقية حظر استحداث وإنتاج وتخزين الأسلحة البكتريولوجية (البيولوجية) والسمية وتدمير تلك الأسلحة

رسالة مؤرخة ٢٦ حزيران/يونيه ١٩٩٧ موجهة
الى الأمين العام من الممثل الدائم لكوبا لدى
الأمم المتحدة

يشرفني أن أشير إلى البند ٨٠ من القائمة الأولية وأن أحيل إليكم طي هذه الرسالة تقريراً بعنوانه "اعتبارات تقنية بشأن تصريحات وزارة خارجية الولايات المتحدة الأمريكية فيما يتعلق بالأعمال التي نفذتها طائرة الولايات المتحدة الأمريكية التي من طراز S2R عند تحليقها فوق الإقليم الوطني الكوبي يوم ٢١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦".

ويتصل هذا التقرير بظهور الإصابة بحشرة "تريبس بالمي" في كوبا، الذي عممت بشأنه الوثيقة A/52/128 المؤرخة ٢٩ نيسان/أبريل ١٩٩٧.

وأكون ممتناً إذا ما اتخذتم اللازم لتعميم هذه الرسالة والتقرير المرفق بها على الدول الأعضاء كووثيقة رسمية للجمعية العامة.

(توقيع) برونو رودريغيز باريبا السفير
الممثل الدائم لكوبا

مرفق

اعتبارات تقنية بشأن تصريحات وزارة خارجية الولايات المتحدة الأمريكية فيما يتعلق بأعمال نفذتها طائرة من طراز S2R تابعة للولايات المتحدة الأمريكية عند تحليقها فوق الإقليم الوطني الكوبي يوم ٢١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦

في ٥ أيار/ مايو من هذا العام، عمم الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة تقريراً عن ظهور الإصابة بحشرة "تريبس بالمي" في كوبا باعتباره وثيقة رسمية للجمعية العامة (A/52/128). وقد ورد في هذا التقرير وصف مفصل للأحداث المتصلة بالطيران عبر ممر خيرون، فوق الإقليم الوطني الكوبي، من قبل طائرة من طراز S2R تحمل رقم التسجيل N3093M في سجل الطائرات المدنية للولايات المتحدة الأمريكية وتقوم بتشغيلها وزارة خارجية ذلك البلد. وتتيح نتائج التحقيقات التي أجريت، وفق ما خلص إليه في التقرير المذكور تماماً، الربط بدرجة عالية من اليقين بين ظهور الإصابة بحشرة "تريبس بالمي" في كوبا وإلقاء الطائرة المذكورة التابعة للولايات المتحدة لمواد مجهولة فوق الإقليم الوطني.

وفي ٦ أيار/ مايو، أدلت وزارة خارجية الولايات المتحدة بتصريحات بشأن التقرير الذي قدمته كوبا. ففني محاولة لتبرير إلقاء مواد فوق كوبا، ذهبت هذه التصريحات إلى أن قائد الطائرة قد اتبع إجراءات متعلقة لضمان السلامة الجوية حيث قام بتمييز مكان طيرانه باستخدام خط من الدخان وأن جميع الطائرات الصغيرة التي تستخدمها الولايات المتحدة من هذا النوع مجهزة بنظم لتوليد الدخان. كما ذهبت هذه التصريحات إلى أن نظم الرش لا تعمل خلال الرحلات الطويلة لأن الصهايرج التي تملأ عادة بمبيدات حشرية تستخدم في هذه الحالة لتخزين الوقود اللازم للرحلة.

إن الحجج التي تسوقها هذه التصريحات لا تقوم على أساس سليم من الجدية والخبرة التقنية، وهو ما تدلل عليه، على نحو لا يدع مجالاً للشك، الاعتبارات التقنية المبينة أدناه:

مسائل تتعلق باستخدام جهاز توليد الدخان كإجراء من إجراءات الحركة الجوية:

إن قواعد وأنظمة منظمة الطيران المدني الدولي ليس بها إشارة إلى أي نظام يقرر استخدام أجهزة توليد الدخان لتمييز مواقع الطائرات أثناء تحليقها كما أنه ليس ممارسة معروفة.

وقد كانت هذه الطائرة تطير وفقاً لخطة الطيران المسماة "قواعد الطيران المحددة بصكوك" حيث يتولى المسؤولية عن الفصل بين الطائرات أثناء تحليقها مراقب الحركة الجوية الذي يوجه هذه الطائرات، وليس قائد الطائرة، كما تزعم تصريحات الولايات المتحدة فيما يتعلق بجهاز توليد الدخان؛

ومن السخيف أن يكون قائد الطائرة قد أثار قلقه اقتراب طائرة تابعة للخطوط الجوية الكويتية إلى الحد الذي يجعله يقرر تشغيل جهاز توليد الدخان المزعوم دون أن يخطر بذلك، على الإطلاق، مراقب الحركة الجوية الذي كان يقوم بتوجيهه والذي عليه مسؤولية الفصل بينه وبين تلك الطائرة، وهو إجراء مقرر؛

كما أن من الحقائق ذات الدلالة أن هذا الاقتراب قد جعله يشغل جهاز توليد الدخان المزعوم دون أن يقدم تقريراً بهذا الشأن لدى وصوله إلى مطار الهبوط، وهو أيضاً إجراء مقرر؛

كذلك لم يبلغ قائد الطائرة أثناء طيرانه بأنه يواجه أي مشكلة تقنية على متن الطائرة.

ولدى كوبا تسجيل للمداولات اللاسلكية التي دارت بين الطائرة ومراقب الحركة الجوية.

فيما يتعلق باستخدام مولد الدخان:

- في المنشورات الرسمية التي تم الرجوع إليها (Jane's All The World's Aircraft 1992-1993، و Week and Space Technology Aviation بتاريخ ١٦ آذار/ مارس ١٩٩٢، وغيرهما)، لا يظهر مولد الدخان من بين المعدات العادية في الطائرات من طراز S2R-T65؛
- فطائرات النقل التجاري الصغيرة والمتوسطة والكبيرة الحجم، والطائرات العادية، وتلك الخاصة بتعفير المحاصيل والتي يجري تصنيعها وتشغيلها في جميع أنحاء العالم، غير مجهزة بمولد دخان، كما أن منظمة الطيران المدني الدولي لا تشترط تجهيزها به؛
- والممارسة الوحيدة المتبعة هي تركيب مولدات الدخان في الطائرات التي تقوم باستعراضات بهلوانية وبأنشطة مماثلة.

فيما يتعلق باستعمال خزان المبيدات لنقل الوقود

من المعروف أن هذا النوع من الطائرات، مثل طائرات أخرى مشابهة، يمكنه استخدام الخزان الذي يستخدم عادة لنقل مبيدات أو عناصر أخرى، كخزان للوقود في الرحلات الطويلة. وفي حالة الرحلة رقم N3093M بتاريخ ٢١ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٩٦، توجد عناصر تدل على عدم استخدام خزان المبيدات لنقل الوقود، ويمكن تلخيصها فيما يلي:

- في طلب التحليق الذي قدم إلى السلطات الكويتية المختصة، قيل إن الرحلة هي رحلة عبور (ferry flight)، وهو يعني في مصطلحات الطيران أن هذه الطائرة غير محمّلة أو أن خزان المبيدات فارغ، وهذا يعني نفس الشيء بما أن خزان المبيدات هو المكان الوحيد الذي بإمكان هذه الطائرة أن تحمل فيه؛

- وسعة خزان هذه الطائرة من الوقود ٢٢٨ غالونا (٨٦٣ لترا)، مما يتيح لها التحليق لمدة ٦ ساعات و ٣٠ دقيقة تقريبا، قاطعة مسافة تقرب من ٣٠٠ كيلومتر حسب اتجاه الرياح وشدتها. وفي ذلك اليوم، حسب التنبؤات الجوية، كانت الرياح موافقة للرحلة؛

ومنذ إقلاع الطائرة وحتى لحظة مغادرتها منطقة معلومات الرحلة فوق هافانا من نقطة المراقبة في أتوفي، حلقت الطائرة ٥ ساعات و ١٥ دقيقة، وبقي لها ١٥ دقيقة طيران من أتوفي إلى جزيرة كايمان الكبرى، أي أن مدة طيرانها الكلي لم تكن لتتجاوز ٥ ساعات و ٣٠ دقيقة، قاطعة حوالي ١٠٠ كيلومتر (٦٠٠ ميل بحري).

ويستدل من البيانات السابقة أنه كان بإمكان الطائرة التحليق كما كان مخططا من كوكو بيتش لغاية جزيرة كايمان الكبرى بالوقود الموجود في خزاناتها الرئيسية، دون استعمال مستودع المبيدات كخزان وقود.

- وحتى إن قبلت فكرة استخدام مستودع المبيدات كخزان وقود، فمن غير المعقول القبول بفكرة ملء الخزان بكامل سعته. فسعة هذا الخزان تصل تقريبا إلى ٩٠٠ لتر (٥٠٠ غالون)، وتعتبر هذه السعة عمليا أكثر من ضعفي سعة خزانات وقود الطائرة.

وتحميل هذا الخزان بوقود غير ضروري للرحلة يؤدي إلى زيادة في الوزن يترتب عليها استهلاك أكبر للوقود.

وحتى إذا تقرر، بالرغم من هذا التفكير المنطقي، تعبئة مستودع المبيدات بالوقود من أجل هذه الرحلة، فمن غير المعقول أن يزود بأكثر من ١٠٠ غالون. ومن الناحية التقنية، يمكن إعداد هذا المستودع بحيث يزود جزء منه بالوقود ويملأ الجزء الآخر بمادة أخرى أو عنصر آخر، بحيث يضمن استهلاك الوقود أولا، ومن ثم استعمال المادة أو العنصر في الرش أو التعفير.

وتبيّن الاعتبارات التقنية السالفة الذكر عدم جدية البيانات التي قدمتها وزارة خارجية الولايات المتحدة. وكل ذلك يبين أنه ليس لدى حكومة الولايات المتحدة أي عناصر أخرى لتبرير بثها لمواد مجهولة فوق الأراضي الكوبية.

وتؤكد كوبا مرة أخرى قلقها لاستخدام التحليق المأذون به لهذه الطائرة التابعة للولايات المتحدة فوق الأراضي الوطنية الكوبية لأنشطة تنافى وتنتهك، في جملة أمور، أحكام اتفاقية الأسلحة البيولوجية واتفاقية شيكاغو والوثائق المرفقة بهما، بهدف الإضرار بالزراعة والسكان في كوبا.

— — — — —