

UTENRIKSDEP. ARKIV I POL.

6 MAR 1995

307.30/105

BEGRENSET
i h. t. Sikkerhetsinstruksjonen

NOTAT **BEGRENSET**

TIL: Utenriksministeren

VIA: Politisk Avdeling

KOPI TIL: Seksjon II

FRA: 5. pol. ktr.

DATO: 6. mars 1995

VÅR REF.: LHL/

SAK: Tidligere Jugoslavia. Brudd på flyforbudet.

1. Flyforbudet over Bosnia ble i første rekke innført for å forhindre bruk av kampfly i konflikten. Helt siden forbudet ble innført i 1992 har det funnet sted brudd på bestemmelsene om at samtlige flyvninger over Bosnia først må autoriseres av FN/UNPROFOR. Dette har i overveiende grad dreid seg om helikoptere eller småfly som er benyttet til transport av forsyninger og personell. Alle parter i konflikten har foretatt slike brudd. De observasjoner av småfly og helikoptere det vises til i vedlagte pressemelding, representerer således ikke noe nytt. Verken de muslimske eller bosnisk-kroatiske styrker disponerer kampfly eller -helikoptere.

2. NATO har begrenset evne til å forhindre slike brudd på flyforbudet. De fly det er tale om er små, beveger seg i lav høyde, og er derfor vanskelige å oppdage. Også NATO's AWACS-fly har problemer med å oppdage slike mål i tide. Eksisterende engasjements-regler (ROE) tillater ikke angrep på helikopter med mindre disse klart kan identifiseres som militære luftfartøyer ute på militære oppdrag. Ved en rekke tilfeller hvor militære helikoptere er blitt oppdaget, er disse blitt tvunget til å lande, men har deretter tatt av igjen så snart NATO-flyene har forlatt området.

3. Ved kun to anledninger er kampfly benyttet etter at flyforbudet ble innført. I begge tilfeller ble det foretatt militære mottiltak fra NATO's side. I det første tilfellet ble fire serbiske bakkeangrepsfly skutt ned ved Gorazde, i det andre tilfellet ble flyplassen Udbina i Krajina angrepet etter at fly derfra utførte angrep mot Bihac-enklaven.

4. Etter rapportene om observasjoner av uidentifiserte kamfly og transportfly ved Tuzla 10. og 12. februar, har en gruppe fra NATO og UNPROFOR gjort undersøkelser i området. I henhold til vedlagte rapport som ble utarbeidet etter undersøkelsene, har det ikke funnet

BEGRENSET
i h. t. Sikkerhetsinstruksjonen

sted uautoriserte flyvninger på de tidspunkt det er tale om. Denne rapport skal være formidlet til FN/Sikkerhetsrådet.

5. Det synes å være på det rene at de kampfly som angivelig ble observert 10. og 12. februar, kom fra NATO-land, og enten deltok i overvåkning av flyforbudet eller transitterte Tuzla. Det er ikke fastslått med sikkerhet at uidentifiserte transportfly ble visuelt observert i området på det angjeldende tidspunkt. I henhold til undersøkelseskommissjonen er det tale om at lyden av et tungt fly ble hørt i området. Dette kan ifølge kommissjonen dreie seg om et sivilt passasjerfly som passerte i stor høyde. Det må imidlertid påpekes at slike fly i regelen passerer i en høyde av 20 000 fot.

6. I Tuzla-området finnes det i alt fire flyplasser/landingsstriper. Av disse befinner det seg FN-tropper ved en, mens en annen (Tuzla Highway Strip - benyttes av småfly) er under direkte observasjon av disse troppene. Det fant ikke sted landinger eller slipp av forsyninger på disse to i det angjeldende tidsrom. De to andre flyplassene ved Tuzla ble inspisert og ansett for å være ikke-operative. Det kan derfor ikke være tale om at fly har landet på disse. Fallskjermslipp av forsyninger kan dog ikke utelukkes.

7. Etter de angivelige observasjonene 10. og 12. februar erklærte UNPROFOR at det dreide seg om leveranser av militært materiell til de muslimske tropper. Disse påstandene er imidlertid senere trukket tilbake. UNPROFOR synes å stille seg bak de konklusjoner rapporten har trukket.

8. Tuzla-området dekkes gjennom AWACS-patroljer i ungarsk luftterritorium. På det tidspunkt disse episodene skal ha funnet sted hadde man av økonomiske grunner AWACS-dekningen fra Ungarn, slik at det da ikke var dekning over Tuzla. AWACS-patroljer på døgnbasis er imidlertid nå gjeninnført.

9. NATO-delegasjonen er instruert om å følge denne saken videre.