



## Consejo de Seguridad

Distr.  
GENERAL

S/1995/385  
11 de mayo de 1995  
ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLÉS

---

CARTA DE FECHA 9 DE MAYO DE 1995 DIRIGIDA AL PRESIDENTE DEL  
CONSEJO DE SEGURIDAD POR EL SECRETARIO GENERAL

Tengo el honor de transmitir el informe adjunto que me dirigieron el 9 de mayo de 1995 los Copresidentes Permanentes del Comité Directivo de la Conferencia Internacional sobre la ex Yugoslavia, relativo a las actividades de la Misión de la Conferencia Internacional a la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro).

Le agradecería que tuviera a bien señalar esta información a la atención de los miembros del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Boutros BOUTROS-GHALI

ANEXO

Informe de los Copresidentes del Comité Directivo de la  
Conferencia Internacional sobre la ex Yugoslavia

En el informe acerca de las actividades de la Misión de la Conferencia Internacional sobre la ex Yugoslavia a la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), que el Secretario General transmitió al Consejo de Seguridad el 13 de abril de 1995 (S/1995/302, anexo), se hacía referencia a la cuestión de los presuntos vuelos de helicópteros que habrían cruzado la frontera de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro). En el informe se decía que: "en vista de las reclamaciones en contrario presentadas por oficiales superiores de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) acerca de la veracidad de los datos técnicos de la UNPROFOR, se convino en que se pidiera a expertos que examinaran las cintas de radar del período comprendido entre el 2 y el 7 de abril".

Se adjunta el informe sobre la investigación realizada por los expertos, que fue presentado a los Copresidentes el 9 de mayo de 1995.

## APÉNDICE

Investigación de los rastros no explicados de radar entre la  
República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) y  
República de Bosnia y Herzegovina

Informe final

## I. ANTECEDENTES

1. Los controladores aéreos de la UNPROFOR que trabajan en las pantallas de radar de control del tráfico aéreo en el aeropuerto de Surcin, cerca de Belgrado, han venido informando desde el 9 de octubre de 1994 que han hecho más de un centenar de contactos por radar que no tienen explicación. Según informan los controladores aéreos, las características de tales contactos por radar indican que se trata de helicópteros que atraviesan la frontera entre la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) y la República de Bosnia y Herzegovina. Dichos cruces constituirían una violación grave de las medidas adoptadas por el Gobierno de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro). Dicho Gobierno niega tales afirmaciones, pero se convino en que la Misión de la Conferencia Internacional a la República Federativa de Yugoslavia llevara a cabo un examen de las cintas grabadas de las pantallas del control de tráfico aéreo, junto con expertos militares y civiles de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro). Por consiguiente, los Copresidentes del Comité Directivo de la Conferencia Internacional sobre la ex Yugoslavia dieron instrucciones a la Misión de que llevase a cabo una investigación de los rastros de radar no explicados. En su resolución 988 (1995) de 21 de abril de 1995, el Consejo de Seguridad expresó su preocupación por esas informaciones y tomó nota de que la Misión de la Conferencia Internacional sobre la ex Yugoslavia estaba investigándolas. En el anexo A<sup>1</sup> figura una breve historia de los acontecimientos que culminaron con la investigación realizada por la Conferencia Internacional sobre la ex Yugoslavia.

## II. FINALIDAD

2. La finalidad de la investigación era tratar de resolver, lo antes posible, la cuestión relativa a los rastros de radar no explicados que se habían detectado en tránsito entre la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) y la República de Bosnia y Herzegovina.

## III. RESUMEN DE LA INVESTIGACIÓN

3. Equipo de investigación. El equipo de investigación estaba constituido por uno de los miembros de la Misión, que lo dirigía, y cuatro analistas, de Francia, la Federación de Rusia, el Reino Unido y los Estados Unidos respectivamente, quienes habían sido adscritos temporalmente a la Misión. En el transcurso de la investigación, los miembros del equipo trabajaron en estrecha colaboración con un equipo de expertos militares y civiles de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro). El apoyo y la cooperación que todo el personal interesado de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) prestó a la investigación estuvieron caracterizados por la

competencia, la minuciosidad y la lealtad, y aportaron la asistencia que había solicitado el equipo de investigación. La lista de los miembros del equipo de investigación y sus contrapartes de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) figura en el anexo B.

4. Instalaciones de radar en el aeropuerto de Surcin. Con arreglo a la investigación se determinó que, hasta la fecha, todos los rastreos se habían hecho en las pantallas de radar del control de tráfico aéreo del aeropuerto de Surcin en Belgrado. Los radares del control de tráfico aéreo que proporcionan información al aeropuerto son un Thompson CSF LP23M y un Westinghouse TPS-63. La imagen que aparece en las pantallas de radar es sintética y se graba automáticamente en cintas, de conformidad con las reglamentaciones de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). En ellas se exige que las cintas se conserven durante un plazo mínimo de 30 días.

5. Violaciones registradas por las Naciones Unidas. En el anexo C figura una lista de todas las violaciones registradas por las Naciones Unidas desde el 9 de octubre de 1994. No obstante, sólo cabía esperar que estuvieran disponibles las cintas conservadas con arreglo a la norma actual de 30 días dictada por la OACI. En una reunión del Comité Directivo celebrada el 21 de abril de 1995, el jefe del equipo pidió que se conservaran todas las cintas existentes que revistiesen interés y no estuvieran protegidas por la norma de los 30 días. Al iniciarse el examen, se pidió que se facilitaran las cintas que se enumeran en el anexo D; dicha lista incluía todas las cintas comprendidas en el período de 30 días y las que, aún habiendo sido grabadas fuera de ese período, revestían interés y existían todavía. En el curso de la investigación, los controladores aéreos de la UNPROFOR informaron al equipo de investigación que habían observado una posible violación de la frontera el 29 de abril de 1995; dicho rastro se añadió a la lista de cintas que habrían de examinarse.

6. Etapas de la investigación. La investigación constó de las siguientes etapas:

- a) Un examen técnico del sistema de radar;
- b) Un examen de las cintas de radar;
- c) Un examen de toda la información pertinente que prestase apoyo a las denuncias o las corroborase.

#### IV. EXAMEN DEL RADAR

7. Se efectuó un examen técnico del radar y de su equipo de apoyo, a fin de determinar si funcionaba bien en general y cuáles eran los parámetros del sistema. Se prestó especial atención a la evaluación de su capacidad para rastrear el tipo de blanco que se estaba investigando. Se determinó que el equipo funcionaba bien. El examen de los parámetros del sistema se utilizó a lo largo de todo el examen detallado de las cintas.

8. En líneas generales, puede decirse que el sistema fue diseñado y preparado para controlar el tráfico en el espacio aéreo de la República Federativa de

Yugoslavia (Serbia y Montenegro) y que el personal que trabaja en la sala de radar se ocupa por lo tanto exclusivamente de esa tarea. Ningún miembro del personal tiene el cometido de vigilar los rastros de radar no identificados del tipo que fue objeto de examen y que atraviesen la frontera. No obstante, en esos casos el supervisor que esté de servicio debe responder a las observaciones que efectúe el controlador aéreo de la UNPROFOR que esté de turno.

9. En el anexo E figura un informe detallado del examen técnico.

#### V. EXAMEN DE LAS CINTAS

10. El equipo de investigación, junto con expertos de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro), examinó cada una de las cintas en el siguiente orden:

a) Se identificó el rastro con arreglo al informe del controlador aéreo de la UNPROFOR, y se exhibió la grabación desde un momento anterior a la primera aparición de dicho rastro;

b) Se registraron el recorrido, la dirección y la hora de cada aparición de un contacto primario de radar a partir de los datos grabados en la cinta, hasta que se desvanecía el rastro;

c) Se convirtieron los datos en un rastro en el mapa, y se examinó el resto de la información técnica pertinente;

d) Se analizó entonces el rastro resultante y se evaluó la posibilidad de que representara un objeto volador.

11. Sólo pudieron observarse 24 de los 41 rastros que se solicitaron para el examen, debido a que no se disponía de las cintas, a que las cintas existentes eran defectuosas o a que el equipo de investigación decidió no examinarlas. El análisis detallado y el debate sobre esos 24 rastros de radar despertó sospechas, en algunos casos, de que puedan haberse producido algunos cruces de la frontera no autorizados por objetos que volaban lentamente; sin embargo, sería imposible probar o rechazar esa idea, dadas las limitaciones del sistema de radar, sin otras pruebas concluyentes que permitieran corroborar la sospecha. En el anexo F se ofrece un informe detallado del examen de cada una de las cintas.

#### VI. INFORMACIÓN DE APOYO Y CORROBORACIÓN

12. Vuelos de helicópteros a través de la frontera que han sido autorizados y registrados. Al realizar la investigación se tomó nota de los vuelos de evacuación de heridos autorizados entre la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) y la República de Bosnia y Herzegovina, a fin de compararlos con los rastros no explicados. Resultó difícil encontrar dichos rastros, ya que esos vuelos no se realizaban necesariamente a una altura suficiente para ser detectados por el radar. Se detectó uno de esos vuelos, efectuado el 11 de abril de 1995, pero la parte de su trayectoria que cruzaba la frontera no era visible; el rastro sólo se hizo visible cuando el helicóptero se

/...

había internado considerablemente en el espacio aéreo de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro). En ese caso se tuvo una clara indicación de un rastro de helicóptero en el radar, que era sumamente parecida a algunos de los rastros no explicados.

13. Sensores de tierra adicionales. No había otros sensores de tierra que pudiesen proporcionar información al equipo de investigación que permitiera corroborar las grabaciones en cintas de los rastros no explicados.

14. Centro de Coordinación del Mando de Vigilancia. El Centro de Coordinación del Mando de Vigilancia en Zagreb, al cual se transmitió un pedido general de información, no pudo ofrecer al equipo datos que corroborasen los rastros no explicados de radar. Durante el examen detallado de las cintas, el correspondiente al 6 de abril de 1995 puso de manifiesto que un par de cazas de la Organización del Tratado del Atlántico del Norte (OTAN), que patrullaban el espacio aéreo de Bosnia, parecían reaccionar al interceptar uno de los rastros de radar no explicado. Ello se verificó con el Centro de Coordinación del Mando de Vigilancia, el cual informó que los cazas habían detectado un rastro de radar pero no habían podido efectuar una identificación visual. El Centro de Coordinación informó asimismo que las tropas de la UNPROFOR desplegadas sobre el terreno habían comunicado que habían avistado un helicóptero al noroeste del enclave de Srebrenica al mismo tiempo. Aunque ello no constituía una prueba concluyente de que un helicóptero hubiera volado sobre la frontera, el equipo de investigación lo consideró altamente sospechoso.

15. Informes de la Misión de la Conferencia Internacional a la República Federativa de Yugoslavia. La Misión de la Conferencia Internacional a la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro) ha transmitido instrucciones especiales a sus equipos de observadores destacados en los puestos de cruce de la frontera y a las patrullas móviles de que vigilen la frontera aérea dentro de los límites de su capacidad. En momentos en que se han recibido informes sobre posibles vuelos de cruce de la frontera se ha reiterado esa obligación a todo el personal en sus acostumbradas sesiones diarias de información. También se ha encomendado a patrullas móviles especiales la realización de operaciones limitadas en momentos en que se sospecha que aumenta la actividad aérea. Todos aquellos vuelos de helicópteros que han cruzado la frontera y han sido observados y registrados por los equipos de vigilancia de la Conferencia sobre la ex Yugoslavia, fueron confirmados posteriormente como vuelos de evacuación de víctimas o heridos que habían sido autorizados o admitidos. No se ha registrado ningún caso en que los observadores de la Misión avistaran efectivamente vuelos de cruce de la frontera sugeridos por los rastros de radar que fueron observados por los controladores aéreos, ni ningún otro vuelo no autorizado de cruce de la frontera.

## VII. CONCLUSIONES

16. El sistema de radar del aeropuerto de Surcin ha sido instalado y calibrado para controlar el tráfico en el espacio aéreo de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro). El personal que trabaja en la sala de radar, con excepción de los controladores aéreos de la UNPROFOR, tiene a su cargo también el control del tráfico aéreo. Aunque se estableció que el sistema de radar funcionaba perfectamente y se adecuaba a su finalidad principal, se

observaron ciertas deficiencias cuando se lo utilizaba para detectar blancos difíciles que volaban en los límites de los parámetros operacionales del radar y en el difícil terreno de la zona en la cual se ha observado la mayoría de los rastros no explicados. Existían muchas fuentes de señales parásitas que podían originar rastros de radar no explicados, lo cual hacía muy difícil efectuar un análisis fidedigno. Aunque era posible que el sistema indicara la presencia de objetos voladores no explicados, era difícil probar o rechazar la idea de que se trataba de helicópteros sin contar con otras informaciones que la corroborasen.

17. El análisis detallado de los rastros no explicados despierta sospechas de que en el pasado ciertos objetos que volaban lentamente hayan cruzado la frontera en forma no autorizada, pero serían necesarias otras pruebas para afirmar o denegar en forma concluyente que así ha sido. Dichos vuelos, aparte de un informe recibido de los controladores aéreos de la UNPROFOR acerca de un rastro no explicado que se observó el 29 de abril de 1995, y que no pudo ser examinado por el equipo de investigación, parecen haberse interrumpido.

18. No se disponía de otras informaciones para probar que los rastros no explicados de radar eran helicópteros que cruzaron la frontera; sin embargo, el episodio del 6 de abril de 1995 se consideró altamente sospechoso.

19. La Misión de la Conferencia Internacional sobre la ex Yugoslavia, especialmente con su actual dotación de personal, no tiene la capacidad necesaria para vigilar efectivamente el cierre de la frontera aérea.

Jefe del equipo

\_\_\_\_\_  
(Ian McLEOD)

Miembros del equipo

\_\_\_\_\_  
(Vadim V. DIKAN)

\_\_\_\_\_  
(Christian LANCIEUX)

\_\_\_\_\_  
(Brian J. McLEAN)

\_\_\_\_\_  
(Larry D. WHITE)

5 de mayo de 1995

#### Notas

<sup>1</sup> Los anexos pueden consultarse en la Secretaría.

Lista de anexos

- A. Breve historia de los acontecimientos que culminaron con la investigación del equipo enviado por la Conferencia Internacional sobre la ex Yugoslavia
- B. Lista de los miembros del equipo de investigación y sus contrapartes de la República Federativa de Yugoslavia (Serbia y Montenegro)
- C. Lista de las violaciones comunicadas por los controladores aéreos de la UNPROFOR desde el 9 de octubre de 1994
- D. Lista de las cintas solicitadas para el examen
- E. Características técnicas del sistema de radar
- F. Informe sobre el examen de las cintas

-----