



## Consejo de Seguridad

Distr.  
GENERAL

S/1997/455  
13 de junio de 1997  
ESPAÑOL  
ORIGINAL: INGLÉS

---

CARTA DE FECHA 9 DE JUNIO DE 1997 DIRIGIDA AL PRESIDENTE DEL  
CONSEJO DE SEGURIDAD POR EL PRESIDENTE EJECUTIVO DE LA COMISIÓN  
ESPECIAL ESTABLECIDA POR EL SECRETARIO GENERAL EN VIRTUD DEL  
APARTADO i) DEL INCISO b) DEL PÁRRAFO 9 DE LA RESOLUCIÓN 687  
(1991) DEL CONSEJO DE SEGURIDAD

En el informe del Secretario General sobre las actividades de la Comisión Especial (S/1997/301, anexo), presentado al Consejo de Seguridad el 11 de abril de 1997, se hace referencia a las operaciones aéreas de la Comisión (párrs. 31 a 33). En especial, se señalan a la atención del Consejo varios incidentes graves que ocurrieron en el curso de dichas operaciones durante el período que abarca el informe. Entre otras cosas, hubo intentos de excluir ciertas zonas del derecho de sobrevuelo y amenazas a la seguridad e integridad de las aeronaves y sus tripulaciones, incluso tentativas de arrebatarse a las tripulaciones el control de la aeronave de la Comisión y maniobras peligrosas del helicóptero iraquí que acompañaba al aparato de la Comisión para forzarlo a desviarse de su ruta. En el informe también se resumían las medidas adoptadas por la Comisión para intentar solucionar esta cuestión, en especial mediante la presentación de protestas escritas y orales al Viceprimer Ministro del Iraq. En dicho informe, expresé la esperanza de que algunos acuerdos alcanzados durante mi visita de abril de 1997 a Bagdad sirvieran para corregir la situación. Lamentablemente, ello no ha ocurrido y han vuelto a ocurrir todos los tipos de incidentes que se acaban de mencionar. La situación ha llegado a un punto tal que parece necesario plantearla directamente al Consejo.

Las operaciones en helicóptero de la Comisión son parte integrante de las actividades de inspección que se llevan a cabo en el Iraq, ya se trate de los programas y actividades prohibidos a ese país o de tareas de supervisión. Muchas de ellas no pueden realizarse con la certeza de que las instalaciones sujetas a inspección sean seguras a menos que se realicen vuelos de vigilancia para garantizar que ninguna persona, vehículo o aeronave salgan de ellas. La eficacia de las inspecciones se ve seriamente afectada en muchos casos en que el personal iraquí, ya sea a bordo de las aeronaves de la Comisión o del helicóptero iraquí acompañante, interfiere en las tareas de vigilancia aérea. El personal iraquí tiene por objeto servir de enlace con las autoridades iraquíes que se encuentran en tierra o en vuelo y no tiene ninguna autoridad para establecer la ruta que debe seguirse u otras cuestiones vinculadas al vuelo

de las aeronaves. Cuando se produce este tipo de interferencias, la Comisión no puede llevar a cabo sus tareas de manera satisfactoria.

El Consejo de Seguridad ha demostrado plena conciencia de la importancia de las operaciones aéreas de la Comisión al establecer en sus resoluciones y textos conexos que la Comisión tiene el derecho de realizar vuelos de aviones y de helicópteros por todo el Iraq para todos los fines que sean pertinentes, incluidas las actividades de inspección, vigilancia, reconocimientos aéreos, transporte y logística, sin injerencias de ningún tipo y con las modalidades y condiciones que determine la Comisión Especial. El Iraq ha aceptado y está obligado a cumplir sus obligaciones al respecto, pero en las últimas semanas ha dejado de cumplirlas en la práctica.

En los últimos días se han producido cuatro incidentes graves en los que se pusieron en peligro las vidas de las tripulaciones de los helicópteros de la Comisión y las aeronaves mismas como resultado de las acciones del personal aéreo iraquí que se encontraba a bordo de las aeronaves o de las maniobras del helicóptero iraquí acompañante. A raíz de dichos actos fue necesario dar por concluidas las misiones aéreas sin que pudieran cumplir con éxito las tareas que se les había asignado.

En el primer incidente, ocurrido el 4 de junio de 1997, cuando el aparato de la Comisión estaba tratando de sobrevolar la instalación que debía inspeccionar, el personal de vuelo iraquí amenazó con desconectar la bomba de combustible y agredió físicamente al jefe de inspectores aéreos y al fotógrafo de la Comisión a fin de evitar que pudieran fotografiar la instalación y el despegue de ese lugar de dos helicópteros iraquíes.

En el segundo incidente, el 5 de junio de 1997, uno de los iraquíes, entre otras cosas, aferró la palanca de mando (mando de variación del paso del rotor) del copiloto y la sacudió con suma violencia, motivando que el piloto de la Comisión decidiera dar por terminada la misión inmediatamente y regresar a la base.

El tercer y cuarto incidentes se produjeron el 7 de junio de 1997. En el tercer incidente, un helicóptero iraquí que acompañaba a la misión se interpuso en la ruta de la aeronave de la Comisión con lo que obligó a su piloto a efectuar una maniobra brusca para evitar una situación peligrosa. Posteriormente, uno de los iraquíes interfirió con los controles de vuelo colocando el pie en el mando colectivo con mucha fuerza, a consecuencia de lo cual la aeronave se apartó transitoriamente del vuelo controlado; el iraquí declaró que haría todo lo posible para detener el vuelo de la aeronave y señaló que estaba cumpliendo órdenes recibidas. En vista de ello, el piloto de la Comisión dio por terminada la misión y regresó a la base.

En el cuarto incidente, el helicóptero iraquí que acompañaba al helicóptero de la Comisión voló al lado de éste, pero ligeramente por encima y tan cerca de él que su rotor principal estaba a unos 8 pies del rotor del helicóptero de la Comisión. Cuando la tripulación de la Comisión pidió al personal iraquí a bordo que ordenara a la aeronave acompañante que se apartara, la persona en cuestión respondió que no lo haría porque tenía órdenes de Bagdad. También dijo que no estaba en condiciones de garantizar la seguridad del aparato de la Comisión.

Todos estos incidentes parecían motivados por una decisión de la parte iraquí de no permitir a la Comisión que operara sus aeronaves en las cercanías de las zonas que el Iraq consideraba lugares "sensibles" o "diplomáticos", pese al hecho de que esos lugares estaban sujetos a inspección terrestre y se permitía el acceso a ellos. En cada uno de esos casos, sólo la reacción profesional y rápida de los pilotos de la Comisión impidió que se produjeran accidentes trágicos.

Deseando evitar tener que plantear la cuestión directa e inmediatamente al Consejo, el 5 de junio me dirigí por escrito al Viceprimer Ministro del Iraq para formular, en ese momento, una protesta por el único incidente de que tenía conocimiento y que había ocurrido el 4 de junio. En esa carta, recordé las seguridades que se habían dado al Viceprimer Ministro en abril de 1977 durante nuestras reuniones en Bagdad, en las cuales el Iraq había convenido en que el piloto de la Comisión era el único responsable de las operaciones de su aeronave y de su seguridad, y en que era absolutamente inaceptable tratar de resolver cuestiones disputadas mediante acciones físicas en vuelo. Pedí que se dieran órdenes de nuevo a la Dirección Nacional de Vigilancia y a los encargados de proporcionar personal de vuelo iraquí para las operaciones del helicóptero de la Comisión de que se cumplieran los compromisos asumidos por el Iraq con respecto a esas operaciones. No obstante, indiqué que, habida cuenta de los continuos incidentes, no se permitiría a bordo de la aeronave de la Comisión a ningún funcionario iraquí que hubiera realizado actos que hubiesen obstaculizado los vuelos de la Comisión y puesto en peligro su seguridad.

El segundo incidente fue objeto de una protesta enviada el 5 de junio de 1997 por el Presidente Ejecutivo Adjunto siguiendo mis instrucciones, por encontrarme yo fuera de la sede de la Comisión. En esa carta, el Presidente Ejecutivo Adjunto pidió que el Gobierno del Iraq diera de inmediato seguridades por escrito de que había adoptado las medidas pertinentes para evitar la repetición de violaciones de la naturaleza de las denunciadas. De lo contrario, la cuestión sería señalada a la atención del Consejo de Seguridad.

En respuesta a mi carta del 5 de junio, el Viceprimer Ministro del Iraq lamentó las acusaciones de la Comisión que, según él, se basaban en un solo incidente entre cientos de operaciones de vuelo. También puso en duda los hechos relacionados con el incidente, pero señaló que había dado instrucciones para que el personal de vuelo iraquí relacionado con el incidente fuera relevado de las funciones asociadas con la labor de la Comisión. No obstante, la carta no proporcionaba seguridad alguna de que se permitiría el ejercicio del derecho de vuelo de la Comisión, tal como requería el Consejo.

En una carta de fecha 6 de junio de 1997, el Subsecretario del Ministerio de Relaciones Exteriores del Iraq, en respuesta a la carta de fecha 5 de junio del Presidente Ejecutivo Adjunto, se limitó a intentar justificar los actos del personal de vuelo iraquí y no dio las seguridades que se habían solicitado sobre la adopción por el Iraq de las medidas adecuadas para evitar la repetición de tales violaciones.

Como quedó demostrado por los otros dos incidentes ocurridos después de las cartas de la Comisión, no se han recibido las seguridades ni se han adoptado las medidas eficaces pedidas por la Comisión para resolver esta cuestión. La Comisión no puede llevar a cabo sus funciones, ni respecto de las inspecciones

relacionadas con las actividades prohibidas al Iraq ni respecto de la vigilancia si hay injerencia en las operaciones aéreas conexas y se pone en peligro grave e inminente a la tripulación y la aeronave. Preocupa a la Comisión encontrarse frente a una situación en que ha habido una decisión deliberada de entorpecer y, de hecho, hacer ineficaces muchas de sus operaciones, así como el hecho de que los incidentes no puedan sencillamente atribuirse a acciones imprudentes e impremeditadas de algunos particulares. Por lo tanto, la Comisión considera que, a fin de poder proceder de la manera más eficaz, tal vez el Consejo de Seguridad desee recordar al Iraq sus obligaciones, con arreglo a las resoluciones 687 (1991), 707 (1991) y 715 (1991), de permitir a la Comisión llevar a cabo sus operaciones en todo el territorio del Iraq sin injerencia alguna y en las condiciones que determine la Comisión. Tal vez desee también recordar al Iraq sus obligaciones, con arreglo a las resoluciones pertinentes y el intercambio de cartas de mayo de 1991, de garantizar la seguridad de las aeronaves y el personal de la Comisión.

Le agradeceré que tenga a bien señalar la presente carta a la atención de los miembros del Consejo para su consideración.

(Firmado) Rolf EKÉUS  
Presidente Ejecutivo

-----