



Distr.
GENERAL

S/15961
7 September 1983
ARABIC
ORIGINAL : ENGLISH



الأمم المتحدة

مجلس الأمن

رسالة مؤرخة في ٧ أيلول / سبتمبر ١٩٨٣ وموجهة
الى رئيس مجلس الأمن من الممثل الدائم لليابان
لدى الأمم المتحدة

أتشرف بأن أحيل وفق هذه الرسالة البيان الذى أصدره المدير العام لإدارة الاعلام العام والشؤون الثقافية بوزارة خارجية اليابان في ٧ أيلول / سبتمبر ١٩٨٣ ودا على البيان الذى أدلى به ممثل اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية في الجلسة ٢٤٧١ لمجلس الأمن المعقودة في ٦ أيلول / سبتمبر ١٩٨٣ .

وسأكون متنا اذا تفضلتم بالأمر بتعميم محتويات هذه الرسالة والبيان المرفق بوصفهما وثيقة من وثائق مجلس الأمن .

(توقيع) ميزوو كيورودا
السفير فوق العادة والمفوض
الممثل الدائم لليابان لدى
الأمم المتحدة

مرفق

بيان صادر عن المدير العام لإدارة الاعلام العام
والشؤون الثقافية بوزارة خارجية اليابان
تاريخ في ٧ ايلول / سبتمبر ١٩٨٣

في الاجتماع الرسمي الذي عقده مجلس الأمن للأمم المتحدة في ٦ ايلول / سبتمبر ١٩٨٣ ، وجه الممثل السوفياتي ، السفير أوليغ أ . ترويانوفسكي ، اتهاما لليابان سائلا انه اذا كانت سلطات مراقبة حركة المرور الجوي اليابانية على علم بأن طائرة الخطوط الجوية الكورية كانت تحلق في المجال الجوي السوفياتي فلماذا لم تقم اليابان بوقف الطائرة أو توجيهه أي تحذير لها .

وهذا الانتقاد نفسه الموجه لليابان ظهر أيضا في تقارير اذاعتها وسائل الاعلام السوفياتية . وردا على هذه التهم السوفياتية تقدم حكومة اليابان الدفح التالي :

١ - تعتمد سلطات مراقبة حركة المرور الجوي اليابانية في العادة على رادار مراقبة حركة المرور الجوي والاتصالات التي يجريها الطيار الذي يقود طائرة مدنية في تحديد ما اذا كانت كل طائرة تحلق وفق خطة رحلتها . بيد ان قدرة رادار المراقبة الياباني على الرؤية قاصرة على المجال الجوي فوق اليابان وحولها ، والنسبة لطائرة محلقة على ارتفاع يزيد على ٢٠٠٠٠ قدم ، فان نفس محطة رادار يوكوتسوداكي في هاكوداتي ، هوكايدو ، الواقعة أقرب شئ السى موقع ناكا (٤٢ ° ٢٣ شمالا ، و ١٤٧ ° ٢٨ شرقا) ، على بعد حوالي ٢٧٠ كيلومترا شرق - جنوب - شرق كوشيرو ، تستطيع أن تغطي لغاية ٤٢ ° ١٤ شمالا و ١٤٥ ° ١٣ شرقا فقط ، أي ما يبعد ١٥٠ كيلومترا جنوب - جنوب - شرق كوشيرو . وعليه فقد كان مستحيلا على أية محطة رادار يابانية لمراقبة حركة المرور الجوي أن تتحقق من أن طائرة الخطوط الجوية الكورية كانت تسير في اتجاه منحرف عن خط سيرها .

والطريقة الوحيدة للتحقق من الموقع الفعلي لطائرة لا يمكن مشاهدتها بمراقبة حركة المرور الجوي هي الاعتماد على الاتصال الذي يرد من الطيار ، والممارسة المتبعة هي الافتراض أن مضمون الاتصال المذكور صحيح . وفيما يلي تسجيل الاتصال اللاسلكي بين طيار رحلة الخطوط الجوية الكورية ٥٥٧ وسلطات مراقبة حركة المرور الجوي اليابانية (محطة طوكيو للمراقبة الجوية الدولية في ناريتا) بعد أن دخلت الطائرة ولاية الرقابة الجوية اليابانية فوق منفسحات واسعة من المحيط الهادئ الشمالي .

٢ - خلاصة الاتصال (كما نشرته ادارة الطيران المدني بوزارة النقل)

ألف - ١٧/٠٩ بتوقيت فرينيتش (٢/٠٩ بتوقيت اليابان القياسي) KE-007
(اشارة الاتصال) : الخطوط الجوية الكورية 007 فوق نيبى (٤٩° ٤١')
شمالا و ١٥٩° ١٩' شرقا) الساعة ١٧/٠٧ . المستوى ٣٣٠ (مستوى
التحليق ٣٣٠٠٠ قدم) . تقدير ناكا ١٨/٢٦ . (باق ١٣٢٠٠٠) (مستوى
رطل وقود) . ناقص ٤٩ (درجة الحرارة في الخارج ناقص ٤٩° مئوية) .
٣٢٠ خط ماثل ٤٥ (رياح شمالية غربية سرعتها ٤٥ عقدة) . رجاء التأكد
من الاتصال الانتقائي .

R J A A (محطة طوكيو للمراقبة الجوية الدولية) : (تقوم بالاتصال الانتقائي)
KE-007 : التأكد . الخطوط الجوية الكورية 007 الاتصال الانتقائي جيد .

باء - ١٨/١٥ بتوقيت فرينيتش (٣/١٥ بتوقيت اليابان القياسي)
KE-007 : الخطوط الجوية الكورية 007 الرجاء ٣٥٠ (مستوى ارتفاع الرحلة
٣٥٠٠٠ قدم)

R J A A : روجر . انتظر . سنرد عليكم

جيم - ١٨/٢٠ بتوقيت فرينيتش (٣/٢٠ بتوقيت اليابان القياسي)
R J A A : اجازة الخطوط الجوية الكورية 007 . محطة طوكيو لمراقبة حركة
المرور الجوي تجيز طائرة الخطوط الجوية الكورية 007 . ارتفع وحافظ على
مستوى تحليق قدرة ٣٥٠ (٣٥٠٠٠ قدم) .

KE-007 : روجر . الخطوط الجوية الكورية 007 ترتفع وتحافظ على مستوى
تحليق قدره ٣٥٠ (٣٥٠٠٠ قدم) ، تاركة مستوى الارتفاع ٣٣٠
(٣٣٠٠٠ قدم) هذه المرة .

R J A A : طوكيو روجر .

دال - ١٨/٢٣ بتوقيت فرينيتش (٣/٢٣ بتوقيت اليابان القياسي)
KE-007 : راديو طوكيو الخطوط الجوية الكورية 007 مستوى ٣٥٠ (ارتفاع
٣٥٠٠٠ قدم)

R J A A : الخطوط الجوية الكورية 007 طوكيو روجر

ها* - ١٨/٢٧ بتوقيت غرينيتش (٣/٢٧ بتوقيت اليابان القياسي)

KE-007 : الخطوط الجوية الكورية 007 هم م م م م م م (صارت الاشارة مشوشة وضعيفة)

٣ - لقد كان الاتصال بين رحلة الخطوط الجوية الكورية 007 ومحطة طوكيو للمراقبة الجوية الدولية في ناريتا ، كما رأينا ، عاديا الى أن بدأ الارسال المشوش من رحلة الخطوط الجوية الكورية 007 الساعة ٣/٢٧ بتوقيت اليابان القياسي . وكانت ناريتا تتوقع تماما أن تتلقى تقرير الطيار عن اجتيازه ناكا على بعد حوالي ٢٧٠ كيلومترا شرق - جنوب - شرق كوشيرو الساعة ٣/٢٦ ، ولم يطرأ حتى الساعة ٣/٢٧ أى اشتباه بإمكانية حدوث مشكلة (خلل في الارسال اللاسلكي ، مثلا) في رحلة الخطوط الجوية الكورية 007 قرب ناكا .

٤ - ولمدة ١٧ دقيقة تقريبا من الساعة ٣/١٢ الى الساعة ٣/٢٩ ، شاهدت محطة رادار القوات الجوية للدفاع عن النفس في واكاناي طائرة تتجه الى الجنوب الغربي فوق سخالين على بعد حوالي ١٠٠ ميل الى الشمال من واكاناي وقامت بتسجيلها ، ولكن لم يكن فسي إمكان القوات الجوية للدفاع عن النفس أن تعرف في ذلك الوقت أن هذه الطائرة هي رحلة الخطوط الجوية الكورية 007 . فالقوات الجوية للدفاع عن النفس لم تكن تتابع رحلة الخطوط الجوية الكورية 007 بالرادار طيلة الوقت الذي كانت فيه الطائرة على اتصال بمحطة ناريتا لمراقبة حركة المرور الجوي بل التقطت تلك الطائرة فجأة على شاشة رادارها الساعة ٣/١٢ عندما دخلت المجال الجوي فوق سخالين ، وحتى في هذا الوقت شوهدت كطائرة مجهولة الهوية .

٥ - وكان تجميع وتحليل سجلات الرادار ووقائع الاتصال المذكورة في الفقرتين ٣ و ٤ أعلاه اللذان أجريا بعد الحادث هما اللذان أشارا الى امكانية انحراف رحلة الخطوط الجوية الكورية 007 عن خط سيرها ودخولها المجال الجوي لسخالين .

٦ - تشير المعلومات المقدمة في الفقرات ١ - ٥ أعلاه الى النتائج التالية :

ألف - حيث ان محطة ناريتا لمراقبة حركة المرور الجوي لم تكن على علم حتى الساعة ٣/٢٧ بحدوث أى شذوذ متعلق برحلة الخطوط الجوية الكورية 007 ، فان ناريتا حتى وان قامت على الفور بالاتصال بالقوات الجوية للدفاع عن النفس واستطاعت أن تستنتج أن الطائرة المجهولة الهوية التي دخلت المجال الجوي فوق سخالين هي رحلة الخطوط الجوية الكورية 007 بالفعل ، فان هذا كان سيكون تاليا لاسقاط الطائرة المذكورة من قبل الاتحاد السوفياتي الساعة ٢١ ٣/٢٦ .

باء - لم يكن في امكان اليابان تحذير رحلة الخطوط الجوية الكورية 007 لانها لم يكن في وسعنا معرفة أن الطائرة قد انحرفت عن خط سيرها بين الوقت الذي طارت فيه انكوريج والوقت الذي اسقطت فيه بالقرب من جزيرة مونيرون (كاييا) مقابل ساحل سخالين .

٧ - كما يرى من الشرح المتقدم ، لا يمكن الا الاستنتاج أن اتهامات الاتحاد السوفياتي لا أساس لها البتة وان هذا الموقف السوفياتي يمثل محاولة لتحميل اليابان جزءا من اللوم الذي يجب أن يتحمله الاتحاد السوفياتي بحق عن هذا الحادث .

وان حكومة اليابان بهذا لتطالب الاتحاد السوفياتي بشدة بسحب هذه الاتهامات على الفور والاستجابة بنية حسنة لهذا الحادث .
