



Consejo de Seguridad

Distr.
GENERAL

S/15961
7 septiembre 1983
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

**CARTA DE FECHA 7 DE SEPTIEMBRE DE 1983 DIRIGIDA AL PRESIDENTE DEL
CONSEJO DE SEGURIDAD POR EL REPRESENTANTE PERMANENTE DEL JAPON
ANTE LAS NACIONES UNIDAS**

Tengo el honor de transmitir a Vuestra Excelencia, adjunta a la presente, la declaración de fecha 7 de septiembre de 1983 del Director General de la Oficina de Información Pública y Asuntos Culturales del Ministerio de Relaciones Exteriores, en la que se da respuesta a la declaración formulada por el representante de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas en la 2471a. reunión del Consejo de Seguridad, celebrada el 6 de septiembre de 1983.

Agradeceré a Vuestra Excelencia que tenga a bien disponer la distribución de la presente carta y de la declaración adjunta como documento del Consejo de Seguridad.

(Firmado) Mizuo KURODA
Embajador Extraordinario
y Plenipotenciario
Representante Permanente del Japón
ante las Naciones Unidas

Anexo

Declaración del Director General de la Oficina de Información Pública y
Asuntos Culturales del Ministerio de Relaciones Exteriores del Japón

En la reunión oficial del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas celebrada el 6 de septiembre de 1983, el Embajador Oleg A. Troyanovsky, representante de la Unión Soviética, acusó al Japón al preguntar por qué, si las autoridades japonesas de control del tráfico aéreo sabían que el avión de Korean Airlines se encontraba en el espacio aéreo de la Unión Soviética, no detuvo el Japón a la aeronave ni le hizo llegar advertencia alguna.

La misma crítica al Japón ha aparecido también en los medios de comunicación soviéticos. El Gobierno del Japón refuta a continuación las acusaciones soviéticas:

1. Las autoridades japonesas de control de tráfico aéreo se basan por lo general en la vigilancia por radar del tránsito aéreo y en las comunicaciones de los pilotos de aviones civiles para determinar si cada avión sigue su plan de vuelo. Sin embargo, el alcance del sistema japonés de vigilancia por radar se limita al espacio aéreo del Japón y sus inmediaciones y, en el caso de un avión que navega a más de 20.000 pies de altura, ni siquiera la estación de radar Yokotsudake de Hakodate (Hokkaido), que es la más cercana a la posición NAKKA (42° 23" norte, 147° 28" este), unos 270 kilómetros al este-sudeste de Kushiro, tiene alcance más allá de las coordenadas 42° 14" norte, 145° 13" este, unos 150 kilómetros al este-sudeste de Kushiro. Por lo tanto, ninguna estación japonesa de vigilancia del tráfico aéreo por radar podía determinar que el avión de Korean Airlines se había desviado de su ruta.

La única forma de determinar la ubicación exacta de un avión que no puede ser detectado por la vigilancia del tráfico aéreo consiste en confiar en la comunicación del piloto, y es práctica normal asumir que dicha comunicación es correcta. A continuación se ofrece el registro de las comunicaciones de radio entre el piloto del vuelo 007 de Korean Airlines y las autoridades japonesas de control del tráfico aéreo (Control Aéreo Internacional de Tokio, en Narita) después de que el avión entró en la jurisdicción del control aéreo japonés sobre la vasta extensión del Pacífico septentrional.

2. Esencia de la comunicación (proporcionada por la Oficina de Aviación Civil del Ministerio de Transporte)

- A. 17.09 Hora Media de Greenwich (2.09 Hora Oficial del Japón)
KE-007 (señal de llamada): Korean Air 007. Sobre NIPPI (49° 41" norte, 159° 19" este) 17.07. Nivel 330 (nivel de vuelo de 33.000 pies). Previsto pasar por NAKKA 18.26 horas. 132.0 (quedan 132.000 libras de combustible). Menos 49 (temperatura externa - 49°C). 320 diagonal 45 (vientos del noroeste a 45 nudos). Pido verificación selcal.
RJAA (Control Aéreo Internacional de Tokio): (Se envía selcal)
KE-007: Comprendido. Korean Air 007. Selcal correcto.

- B. 18.15 HMG (3.15 HOJ)
KE-007: Korean Air 007 solicita 350 (nivel de vuelo de 35.000 pies)
RJAA: Comprendido. Espere. Lo llamo.
- C. 18.20 HMG (3.20 HOJ)
RJAA: Korean Air 007, concedido. Control Tokio concede permiso a Korean Air 007 para ascender y mantenerse en el nivel de vuelo 350 (35.000 pies).
KE-007: Comprendido. Korean Air 007 asciende y se mantiene en el nivel de vuelo 350 (35.000 pies), deja ahora el nivel 330 (33.000 pies).
RJAA: Tokio aprueba.
- D. 18.23 HMG (3.23 HOJ)
KE-007: Radio Tokio, Korean Air 007, nivel 350 (35.000 pies de altura).
RJAA: Korean Air 007. Tokio aprueba.
- E. 18.27 GMT (3.27 HOJ)
KE-007: KE007 Hummmm ... (Señal débil y ruidosa).

3. Como se puede apreciar, la comunicación entre el vuelo 007 de la Korean Airlines y el Control Aéreo Internacional de Tokio en Narita fue normal hasta que la transmisión del vuelo 007 de la Korean Airlines se hizo ininteligible a las 3.27, hora oficial del Japón. En Narita se esperaba recibir el informe del piloto de que había pasado por NAKKA, unos 270 kilómetros al este-sudeste de Kushiro, a las 3.26, y sólo a las 3.27 se comenzó a sospechar que el vuelo 007 de la Korean Airlines podía haber encontrado dificultades (por ejemplo, avería de la radio) cerca de NAKKA.

4. Durante unos 17 minutos, desde las 3.12 hasta las 3.29, la estación de radar de la Fuerza Aérea de Autodefensa de Wakkanai detectó y registró el paso de un avión al suroeste, sobre Sajalin, aproximadamente unas 100 millas al norte de Wakkanai, pero en ese momento la Fuerza Aérea de Autodefensa no podía saber que se trataba del vuelo 007 de la Korean Airlines. La Fuerza Aérea de Autodefensa no había seguido con radar el vuelo 007 de Korean Airlines mientras estuvo en comunicación con el Control Aéreo Internacional de Narita, sino que detectó súbitamente el avión en su radar a las 3.12, cuando entró al espacio aéreo de Sajalin y aún entonces lo detectó como un avión no identificado.

5. Sólo la reconstrucción después del hecho y el análisis de los registros de radar y de las comunicaciones que figuran en los párrafos 3 y 4 supra revelaron la posibilidad de que el vuelo 007 de la Korean Airlines se hubiera desviado de su ruta y hubiera entrado en el espacio aéreo de Sajalin.

6. De la información proporcionada en los párrafos 1 a 5 supra se llega a las conclusiones siguientes:

- A. Dado que el Control de Tráfico Aéreo de Narita no advirtió ninguna anomalía en el vuelo 007 de la Korean Airlines sino hasta las 3.27 horas, aún si Narita se hubiera puesto en contacto inmediatamente con la Fuerza Aérea de Autodefensa y hubiera podido deducir que el avión no identificado que había entrado en el espacio aéreo de Sajalin era el vuelo 007 de la Korean Airlines, ya habría sido tarde, puesto que el avión había sido derribado por la Unión Soviética a las 3.26.21 horas.
- B. El Japón no pudo alertar al vuelo 007 de la Korean Airlines porque no podía saber que el avión se había desviado de su ruta entre el momento en que salió de Anchorage y el momento en que fue derribado cerca de la isla Moneron (Kaiba) frente a la costa de Sajalin.

7. Como se desprende de la explicación anterior, sólo es posible llegar a la conclusión de que las acusaciones soviéticas son totalmente infundadas y de la actitud soviética constituye un intento de atribuir al Japón parte de la culpa con que debe cargar en justicia la Unión Soviética por este incidente.

El Gobierno del Japón exige con firmeza que la Unión Soviética retire inmediatamente sus acusaciones y proceda de buena fe ante este incidente.
