



Conseil de sécurité

Distr.  
GENERALE

S/15961  
7 septembre 1983  
FRANCAIS  
ORIGINAL : ANGLAIS

UN LIBRARY

SEP 9 1983

UN/SA COLLECTION

LETTRE DATEE DU 7 SEPTEMBRE 1983, ADRESSEE AU PRESIDENT DU  
CONSEIL DE SECURITE PAR LE REPRESENTANT PERMANENT DU JAPON  
AUPRES DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES

J'ai l'honneur de vous transmettre, ci-joint, le texte de la déclaration  
publiée le 7 septembre 1983 par le Directeur général du Bureau de l'information et  
des affaires culturelles du Ministère des affaires étrangères du Japon, en réponse  
à la déclaration faite par le représentant de l'Union des Républiques socialistes  
soviétiques à la 2471ème séance du Conseil de sécurité, le 6 septembre 1983.

Je vous serais obligé de bien vouloir faire distribuer cette lettre, de même  
que la déclaration jointe en annexe, comme document du Conseil de sécurité.

L'Ambassadeur extraordinaire  
et plénipotentiaire,

Représentant permanent du Japon  
auprès de l'Organisation des  
Nations Unies,

(Signé) Mizuo KURODA

Annexe

Déclaration du Directeur général du Bureau de l'information et des affaires culturelles du Ministère des affaires étrangères du Japon, en date du 7 septembre 1983

A la réunion officielle du Conseil de sécurité des Nations Unies, le 6 septembre 1983, M. Oleg A. Troyanovsky, représentant de l'Union soviétique, a lancé des accusations contre le Japon, demandant pourquoi, si les services japonais de contrôle de la circulation aérienne savaient que l'avion de ligne de la compagnie Korean Airlines se trouvait dans l'espace aérien soviétique, ils ne l'avaient pas prévenu et ne lui avaient pas demandé de modifier sa route.

Dans leurs rapports de presse, les organes d'information soviétiques ont adressé les mêmes critiques au Japon. Afin de réfuter ces accusations lancées par l'Union soviétique, le Gouvernement japonais tient à déclarer ce qui suit :

1. Les services japonais de contrôle de la circulation aérienne utilisent généralement les radars de surveillance de la navigation aérienne et les communications émanant du pilote d'un avion civil pour déterminer si chaque appareil suit son plan de vol. Toutefois, la visibilité des radars de surveillance japonais est limitée à l'espace aérien au-dessus et à proximité du Japon et, dans le cas d'un avion volant à plus de 6 000 mètres d'altitude, même la station radar de Yokotsudake à Hakodate (Hokkaido), qui est la plus proche de la position NAKKA (42° 23' de latitude nord et 147° 28' de longitude est), soit à quelque 270 kilomètres à l'est-sud-est de Kushiro, ne dépasse pas 42° 14' de latitude nord et 145° 13' de longitude est, à quelque 150 kilomètres au sud-sud-est de Kushiro. Il était donc impossible à une station radar japonaise de contrôle de la circulation aérienne de déterminer si l'appareil de la compagnie Korean Airlines avait dévié de sa route.

Le seul moyen d'établir la position réelle d'un avion qui ne peut être repéré par les services de contrôle de la circulation aérienne est d'utiliser les données communiquées par le pilote, la pratique courante étant de supposer à priori que ces données sont exactes. La transcription des communications radio entre le pilote du vol 007 de la compagnie Korean Airlines et les services japonais de contrôle de la circulation aérienne (contrôle aérien international de Tokyo à Narita), après que l'avion eut pénétré dans le secteur relevant de la compétence des services de contrôle aérien du Japon, au-dessus de l'immensité du Pacifique nord, est la suivante.

2. Essentiel des communications (telles qu'elles ont été rendues publiques par le Bureau de l'aviation civile du Ministère des transports)

- A. 17 h 09 TU (2 h 9, heure locale)  
KE-007 (indicatif d'appel) : vol 007 Korean Airlines survolant NIPPI (49° 41' de latitude nord, 159° 19' de longitude est) 17 h 07.  
Niveau 330 (niveau de vol 9 900 mètres). Estimation NAKKA 18 h 26. 132.0 (reste 132 000 livres de carburant). Moins 49 (température extérieure : moins 49° C). 320 diagonale 45 (vents de nord-ouest 45 noeuds). Demande vérification selcal.  
RJAA (Contrôle aérien international de Tokyo) : (Communique selcal)  
KE-007 : vérification. Vol 007 Korean Airlines. Selcal correct.
- B. 18 h 15 TU (3 h 15 heure locale)  
KE-007 : Korean Airlines 007 demande 350 (niveau de vol 10 500 mètres)  
RJAA : Compris. Gardez l'écoute. Vous rappellerai.
- C. 18 h 20 TU (3 h 20 heure locale)  
RJAA : Autorisation Korean Airlines 007. Contrôle aérien Tokyo autorise Korean Airlines 007. Montez et gardez niveau de vol 350 (10 500 mètres).  
KE-007 : Compris. 007 Korean Airlines. Montez et gardez niveau de vol 350 (10 500 mètres), quittons niveau 330 (9 900 mètres) en ce moment même.  
RJAA : Tokyo compris.
- D. 18 h 23 TU (3 h 23 heure locale)  
KE-007 : Radio Tokyo 007 Korean Airlines, niveau 350 (altitude 10 500 mètres).  
RJAA : 007 Korean Airlines - Tokyo compris
- E. 18 h 27 TU (3 h 27 heure locale)  
KE-007 : KE 007 Hmummmmm (Signal bruyant et faible).

3. Comme on peut le voir, la liaison radio entre le vol 007 de la compagnie Korean Airlines et le centre de contrôle de la circulation aérienne de Tokyo à Narita était normale jusqu'à ce que les communications émanant du vol 007 des Korean Airlines deviennent inintelligibles à 3 h 27 (heure locale). Narita s'attendait à ce que le pilote lui indique qu'il avait dépassé NAKKA, à quelque 270 kilomètres à l'est-sud-est de Kushiro à 3 h 26, et ce n'est qu'à 3 h 27 que le centre de contrôle a pressenti que le vol 007 de la compagnie Korean Airlines se trouvait peut-être en difficulté (panne radio, par exemple) à proximité de NAKKA.

4. Pendant 17 minutes, de 3 h 12 à 3 h 29, la station radar de la défense aérienne de Wakkanai a repéré et enregistré un appareil volant en direction du sud-ouest au-dessus de Sakhaline, à environ 100 miles au nord de Wakkanai. Les forces de défense aérienne n'avaient, à ce moment-là, aucun moyen de savoir qu'il s'agissait du vol 007 de la compagnie Korean Airlines. Elles n'ont pas suivi ce vol sur les écrans radar pendant toute la période durant laquelle il était en liaison avec le centre de contrôle de la circulation aérienne de Narita mais elles ont soudain repéré cet appareil sur leur radar à 3 h 12, lorsqu'il est entré dans l'espace aérien situé au-dessus de Sakhaline, et même à ce moment-là il n'avait pas été identifié.

5. La possibilité que le vol 007 de la compagnie Korean Airlines ait dévié de sa route et pénétré dans l'espace aérien de Sakhaline n'a été révélée qu'à la suite de l'intégration et de l'analyse ex post facto des informations radar et radio mentionnées aux paragraphes 3 et 4 ci-dessus.

6. On peut tirer des informations figurant aux paragraphes 1 à 5 ci-dessus les conclusions suivantes :

- A. Comme ce n'est qu'à 3 h 27 que le centre de contrôle de la circulation aérienne de Narita a pris connaissance du fait que le vol 007 de Korean Airlines se trouvait peut-être en difficulté, même si Narita avait immédiatement contacté la défense aérienne et avait été en mesure d'établir que l'appareil non identifié qui avait pénétré dans l'espace aérien situé au-dessus de Sakhaline était en fait le vol 007 des Korean Airlines, il aurait été trop tard car l'avion en question a été abattu par l'Union soviétique à 3 h 26 21'.
- B. Le Japon n'a pas pu prévenir le vol 007 des Korean Airlines car nous n'avions aucun moyen de savoir que l'appareil avait dévié de sa route entre le moment où il avait décollé d'Anchorage et celui où il a été abattu près de l'île de Moneron (Kaiba), au large de la côte de Sakhaline.

7. Comme il ressort des explications ci-dessus, la seule conclusion qu'on puisse tirer est que les accusations soviétiques sont totalement dénuées de fondement et que, par son attitude, l'Union soviétique tente de rejeter sur le Japon une partie de la responsabilité de cet incident qu'elle doit assumer à juste titre.

Le Gouvernement japonais demande instamment par la présente déclaration que l'Union soviétique retire d'urgence ses accusations et réagisse de bonne foi face à cet incident.

-----