



联合国



安全理事会

Distr.
GENERAL

S/15961
7 September 1983
CHINESE
ORIGINAL: ENGLISH

1983年9月7日

日本常驻联合国代表
给安全理事会主席的信

谨随函附上日本外务省情报文化局局长1983年9月7日就苏维埃社会主义共和国联盟代表在1983年9月6日安全理事会第2471次会议上的发言所发表的声明。

谨请将本信件内容及所附的声明作为安全理事会文件分发。

日本常驻联合国代表
特命全权大使
黑田瑞夫 (签名)

附 件

1983年9月7日

在联合国安全理事会1983年9月6日正式会议上，苏联代表奥列格·亚·特罗亚诺夫斯基大使指责日本，询问日本空中交通指挥当局如果知道大韩航空公司喷气式班机在苏联领空飞行，为何不制止该飞机或向它发出任何警告。

苏联新闻工具的报导中也提出了同样的批评。对于苏联的这些指控，日本提出反驳如下：

1. 日本空中交通指挥当局通常依靠空中交通侦察雷达和民航飞机驾驶员发出的信息来判断每一飞机是否在按其飞行计划飞行。然而，日本侦察雷达的能见度只限于日本上空及其周围的空间；因此，对于一架在20,000英尺高空飞行的飞机来说，即使是位于钏路以东南东约270公里之处的NAKKA方位（北纬 $42^{\circ}23''$ ，东经 $147^{\circ}28''$ ）最近的北海道函馆的Yokotsudake 雷达站，其侦察范围也只能达到北纬 $42^{\circ}14''$ ，东经 $145^{\circ}13''$ 即钏路以南南东约150公里之处。因此，任何日本空中交通侦察雷达站都不可能确定大韩航空公司的喷气式班机究竟是否在规定路线上飞行。

确定空中交通侦察仪器所不能见到的飞机实际方位的唯一办法，是靠驾驶员发出的信息，而标准的惯例是假定该信息是正确的。以下是大韩航空公司007次航班飞机进入日本对北太平洋辽阔海面上空航空指挥管辖范围后，该飞机驾驶员与日本空中交通指挥当局（成田机场东京国际航空指挥站）之间的无线电通讯记录：

2. 通讯要点 (运输省航空局发表)

A. 格林威治平时 17 时 09 分 (日本标准时间 2 时 09 分)

KE-007 (呼叫讯号): 大韩航空 007 在 NIPPI 上空 (北纬 49 度 41 分, 东经 159 度 19 分) 17 时 07 分。高度 330 (飞行高度 33,000 英尺)。估计 NAKKA 18 时 26 分。132,0 (剩余燃油 132,000 磅)。负 49 (外间温度负 49 °C)。320 斜线 45 (西北风 45 节)。要求检查选择呼叫装置。

RJAA (东京国际航空调度) (发送选择呼叫) KE-007: 检查。大韩航空 007 选择呼叫装置无问题。

B. 格林威治平时 18 时 15 分 (日本标准时间 3 时 15 分)

KE-007: 大韩航空 007 要求 350 (飞行高度 35,000 英尺)

RJAA: 罗杰。准备收报。要向你回报。

C. 格林威治平时 18 时 20 分 (日本标准时间 3 时 20 分)

RJAA: 大韩航空 007 要求照准。东京 ATC 准许大韩航空 007 的要求。上升及维持飞行高度 350 (35,000 英尺)。

KE-007: 罗杰。大韩航空 007 上升维持飞行高度 350 (35,000 英尺), 现在离开 330 (33,000 英尺)。

RAJJ. 东京罗杰。

D. 格林威治平时 18 时 23 分 (日本标准时间 3 时 23 分)。

KE-007: 东京无线电大韩航空 007 高度 (高度 35,000 英尺)。

RJAA: 大韩航空007东京罗杰。

E. 格林威治平时18时27分(日本标准时间3时27分)

KE-007: KE007嗡嗡声(讯号嘈杂微弱)。

3. 可以看到,在大韩航空公司007次班机在日本标准时间3时27分开始发出难解的信号以前,大韩航空公司007次班机和成田机场东京国际航空指挥站之间的联系是正常的。成田机场完全希望能收到飞机驾驶员的报告,说他在3时26分已经在钏路东南偏东大约270公里处飞过了NAKKA;直到3时27分,才毫无疑问地断定,大韩航空公司007次班机在NAKKA附近出了故障(例如无线电失灵)。

4. 从3时12分到3时29分,大约有17分钟,空中自卫部队在Wakkanai的雷达站看到并记录有一架飞机在Wakkanai北约100英里处库页岛上空向西南飞行,但是空中自卫部队当时无法知道这架飞机就是大韩航空公司的007次班机。空中自卫部队并没有一直用雷达跟踪大韩航空公司的007次班机,因为它是同成田空中交通指挥站联系的,但在3时12分,它却非常突然地出现在空中自卫部队的雷达上,当时它进入了库页岛上空;甚至就在那时,雷达上看到的还是一架身分不明的飞机。

5. 只是在对上述第3和4段中的雷达和联系记录进行了事后综合和分析之后,才显示出大韩航空公司007次班机可能已经偏离了它的航线,飞入了库页岛上空。

6. 上文 1 至 5 点提供的情报说明以下结论:

A. 既然成田机场航空指挥台直到 3 时 27 分才意识到大韩航空公司 007 次班机发生反常情况, 那么, 即使成田机场立即同防空自卫队联系, 并且得以推断, 飞入库页岛上空的国籍不明的飞机确是大韩航空公司 007 次班机, 这也已经是在 3 时 26 分 21 秒苏联击落该机之后了。

B. 日本完全不可能向大韩航空公司 007 次班机发出警报, 因为日本根本无法知道, 该机从离开安克雷奇时起、到在庫页岛沿海的 Moneron (Kaiba) 岛附近被击落时为止偏离了航线。

7. 从上述说明可以看出, 唯一的结论只能是: 苏联的指控是毫无根据的, 苏联采取这种态度, 是企图把苏联对此事件应负的责任的一部分转嫁给日本。

日本政府在此强烈要求苏联立即撤回这些指控, 并对此事件作出诚意的反应。

- - - - -