



OACI SUELTO PARA LA PRENSA

PARA PUBLICACIÓN INMEDIATA

PIO 8/93
REVISADO

LA OACI FINALIZA UNA IMPORTANTE INVESTIGACIÓN

MONTREAL, 16 de junio de 1993 – La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) ha publicado un informe final de la investigación relativa al derribo del Boeing 747 de Korean Air Lines el 31 de agosto de 1983. La investigación se reanudó en diciembre de 1992 a consecuencia del surgimiento de nuevas pruebas, incluyendo la entrega de las cintas originales del registrador de vuelo por la Federación de Rusia.

El lunes 14 de junio, el Consejo de la OACI adoptó una resolución por la cual quedó concluida la investigación del derribo del vuelo 007 de KAL (KE 007), que se encontraba en ruta hacia Seúl cuando fue alcanzado por un proyectil aire-aire, ataque en el que perecieron las 269 personas que se hallaban a bordo. (Se adjunta el texto de la resolución adoptada por el Consejo.)

La resolución del Consejo insta urgentemente a los Estados a que ratifiquen el Artículo 3 *bis* del Convenio de Chicago, en el cual se reafirma el principio fundamental del derecho internacional general de que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles. También insta a los Estados a tomar todas las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de la navegación aérea de todas las aeronaves civiles, de conformidad con las reglas, normas y métodos recomendados pertinentes, consagrados en el Convenio de Chicago de 1944.

Según las conclusiones principales del informe, la tripulación del Boeing 747 activó un piloto automático poco después de salir de Anchorage y viró hacia un rumbo de 245° para ajustarse a la autorización del control de tránsito aéreo (ATC). El vuelo KE 007 mantuvo un rumbo de 245° desde tres minutos a partir del despegue hasta el momento de la interceptación, que tuvo lugar más de cinco horas después. El hecho de que no se detectara la desviación de la aeronave con respecto a su derrota asignada durante más de cinco horas indicó una falta de conocimiento de la situación y de coordinación en el puesto de pilotaje por parte de la tripulación.

El informe estableció que el mantenimiento del rumbo magnético constante y la consecuente desviación con respecto de la derrota se debieron a que la tripulación no se aperció de que el piloto automático se había dejado en “modo en rumbo” o de que se había conectado el sistema de navegación inercial (INS) cuando la aeronave estaba más allá del alcance del INS para capturar la derrota

deseada. La tripulación de vuelo del KE 007 no aplicó los procedimientos de navegación apropiados para asegurar que la aeronave permaneciera en su derrota asignada durante todo el vuelo, lo que provocó que el KE 007 penetrara finalmente en zonas prohibidas del espacio aéreo de soberanía de la URSS.

El vuelo KE 007 pasó a 15 millas marinas (NM) al norte de la ayuda para la navegación VORTAC de Bethel y continuó hacia el oeste con una desviación cada vez más marcada hacia el norte con respecto al sistema de aerovías reconocido. El KE 007 continuó avanzando a través de la Zona de identificación de defensa aérea de Alaska y la Zona de protección del Comando Aéreo de Alaska. Representantes de los Estados Unidos notificaron que no se efectuaron observaciones radar de una aeronave en dirección oeste al norte de la ruta R20 y cruzando las zonas de identificación de Alaska.

En la región al noreste de la península de Kamchatka, una aeronave de inteligencia de los Estados Unidos, volando muy cerca del KE 007, hizo suponer a la defensa aérea de la URSS que la aeronave que avanzaba hacia la URSS era una RC-135. Aeronaves militares de la URSS intentaron interceptar al KE 007 sobre la península de Kamchatka.

Posteriormente, el vuelo KE 007 continuó hacia la isla Sajalin. El personal del centro de mando de la defensa aérea de la URSS, estacionado en la isla Sajalin, estaba preocupado con respecto a la identidad y posición de la aeronave intrusa en relación con el espacio aéreo de soberanía de la URSS. El comando de defensa aérea de la URSS supuso que el KE 007 era una aeronave de reconocimiento RC-135 de los Estados Unidos antes de ordenar su destrucción.

No se realizaron esfuerzos exhaustivos por identificar la aeronave, aunque aparentemente permanecían ciertas dudas con respecto a la identidad de la misma. Se determinó que las aeronaves interceptoras de la URSS no se ajustaron a las normas y métodos recomendados de la OACI en materia de interceptación de aeronaves civiles antes de atacar al KE 007. La URSS no realizó intento alguno por establecer contacto radiofónico con la tripulación del KE 007, según establece el informe.

El vuelo KE 007 fue alcanzado al menos por uno de los dos proyectiles teledirigidos aire-aire disparados por una aeronave interceptora SU-15 de la URSS. El ataque provocó importantes daños al KE 007 que afectaron la capacidad de control de la aeronave y causaron pérdida de presión en la cabina. La aeronave descendió en espiral y se perdió contacto radar con la misma a 5 000 m. No pudo establecerse si la tripulación estuvo en condiciones de mantener un control limitado. La aeronave resultó destruida al chocar contra el mar.

No hubo indicios de que la tripulación de vuelo del KE 007 haya mantenido deliberadamente un rumbo magnético constante, concluyó el informe. La atmósfera en el puesto de pilotaje del KE 007 era normal y distendida y la tripulación no tuvo conocimiento de la presencia de aeronaves interceptoras de la URSS antes del ataque o en momentos de producirse éste.

Entre los nuevos elementos examinados por el equipo de investigación de la OACI se contaron las citas originales del registrador de la voz en el puesto de pilotaje (CVR) y del registrador digital de datos de vuelo (DFDR), recuperados por la URSS en 1983 y entregados a la OACI en enero de 1993. Los representantes de la Federación de Rusia también entregaron registros y transcripciones de las comunicaciones entre los pilotos de los cazas interceptores y sus controladores de tierra, así como de las comunicaciones entre los centros de mando. Los Estados Unidos proporcionaron copias y transcripciones certificadas de las cintas de las comunicaciones con los controladores de tránsito aéreo de Anchorage, Alaska, y el Japón entregó cintas del control de tránsito aéreo (ATC) registradas en Tokio.

En el transcurso de la investigación se adoptaron todas las medidas prácticas para confirmar la autenticidad de las cintas de las comunicaciones. Ni el contenido de dichas cintas, ni el de las cintas del CVR y del DFDR, indicaron contradicción alguna con la información conocida y ambos se correspondían adecuadamente con otras fuentes de datos.

Los registros del CVR y del DFDR permitieron establecer que la aeronave no experimentó ningún fallo o problema de funcionamiento considerables de la aviónica ni de los sistemas de navegación antes del ataque por los cazas de la URSS, señala el informe.

La OACI fue creada en 1944 para promover el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil en el mundo. En su calidad de organismo especializado de las Naciones Unidas, formula las normas y reglamentos internacionales requeridos para la protección, la seguridad, la eficacia y la regularidad del transporte aéreo, sirviendo como instrumento de cooperación en todos los campos de la aviación civil entre sus 178 Estados contratantes.

**RESOLUCIÓN ADOPTADA POR EL CONSEJO DE LA
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
EN LA SÉPTIMA SESIÓN DE SU 139° PERÍODO DE SESIONES, EL 14 DE JUNIO DE 1993**

El Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional

Recordando las resoluciones adoptadas y las decisiones tomadas el 16 de septiembre de 1983 por el período de sesiones extraordinario del Consejo de la OACI y ratificadas por el 24° período de sesiones de la Asamblea de la OACI en octubre de 1983, así como las resoluciones del Consejo del 13 de diciembre de 1983 y del 6 de marzo de 1984, y la decisión del Consejo del 18 de diciembre de 1992 relativa al derribo del Boeing 747 (vuelo KE 007) de la Korean Air Lines el 31 de agosto de 1983;

Habiendo examinado el informe final sobre la investigación de los hechos iniciada por el Secretario General en cumplimiento de la decisión del Consejo del 18 de diciembre de 1992;

Recordando que el 25° período de sesiones (extraordinario) de la Asamblea en 1984 reconoció unánimemente la obligación de los Estados de abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles en vuelo;

Reconociendo con agradecimiento la contribución de los Gobiernos de Canadá, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Francia, Japón y la República de Corea, al proporcionar, entre otras cosas, expertos, materiales e instalaciones técnicas que facilitaron que se llevara a término la investigación de los hechos;

1. *Expresa* una vez más su profundo pesar y condolencias a las familias afligidas por este trágico incidente;
2. *Expresa* su reconocimiento por la plena colaboración que ofrecieron a la misión investigadora de los hechos las autoridades de todos los Estados interesados;
3. *Expresa* su reconocimiento al Secretario General por el profesionalismo del equipo de la OACI y a los expertos de las partes interesadas;
4. *Solicita* a la Comisión de Aeronavegación que, en su constante examen de los Anexos técnicos al Convenio de Chicago, tenga en cuenta los nuevos hechos que figuran en el informe, el Anexo Núm. 1 y las Notas de información 1 y 2 relativas al mismo;
5. *Insta* una vez más urgentemente a todos los Estados contratantes que aún no lo hayan hecho, a ratificar, lo antes posible, el Protocolo que incorpora el Artículo 3 *bis* al Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en el cual se reafirma el principio fundamental de derecho internacional general de que los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de las armas en contra de las aeronaves civiles;
6. *Insta* a los Estados a tomar todas las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de la navegación aérea de las aeronaves civiles, de conformidad con las reglas, normas y métodos recomendados pertinentes, consagrados en el Convenio de Chicago y sus Anexos;
7. *Decide* que la investigación de los hechos ha quedado concluida y que el informe final sobre la investigación de los hechos relativa al derribo del Boeing 747 (vuelo KE 007) de la Korean Air Lines el 31 de agosto de 1983 (en la nota C-WP/9781) ya no tiene carácter reservado.