



Consejo de Seguridad

PROVISIONAL

S/PV.2818
15 de julio de 1988

ESPAÑOL

ACTA TAQUIGRAFICA PROVISIONAL DE LA 2818a. SESION

Celebrada en la Sede, Nueva York,
el jueves 15 de julio de 1988 a las 10.30 horas

Presidente:	Sr. NOGUEIRA BATISTA	(Brasil)
Miembros:	Alemania, República Federal de	Sr. VERGAU
	Argelia	Sr. DJOUDI
	Argentina	Sr. DELPECH
	China	Sr. Li Luye
	Estados Unidos de América	Sr. BUSH
	Francia	Sr. BROCHAND
	Italia	Sr. BUCCI
	Japón	Sr. KAGAMI
	Nepal	Sr. RANA
	Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte	Sr. BIRCH
	Senegal	Sr. SARRE
	Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas	Sr. LOZINSKIY
	Yugoslavia	Sr. PEJIC
	Zambia	Sr. ZUZE

Este documento contiene la versión taquigráfica de los discursos pronunciados en español y de la interpretación de los demás discursos. El texto definitivo será reproducido en las Actas Oficiales del Consejo de Seguridad.

Las correcciones deben referirse solamente a los discursos originales y se enviarán firmadas por un miembro de la delegación interesada e incorporadas en un ejemplar del acta, dentro del plazo de una semana, a la Jefa de la Sección de Edición de los Documentos Oficiales, Departamento de Servicios de Conferencias, 2 United Nations Plaza, Oficina DC2-0750.

Se abre la sesión a las 11.00 horas.

EXPRESIONES DE BIENVENIDA AL VICEPRESIDENTE DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA

El PRESIDENTE (interpretación del inglés): Al comenzar esta sesión, deseo destacar la presencia en la mesa del Consejo del Vicepresidente de los Estados Unidos de América, el Sr. George Bush, que como antiguo Representante Permanente de su país ante las Naciones Unidas durante varios años ha estado estrechamente vinculado con la labor de este órgano. En nombre del Consejo, le doy una calurosa bienvenida.

EXPRESIONES DE AGRADECIMIENTO AL PRESIDENTE SALIENTE

El PRESIDENTE (interpretación del inglés): Como esta es la primera sesión del Consejo de Seguridad durante el mes de julio, deseo aprovechar la oportunidad para rendir homenaje, en nombre del Consejo, a Su Excelencia el Sr. Marcelo E. R. Delpech, Representante Permanente de la Argentina ante las Naciones Unidas, por los servicios que ha prestado como Presidente del Consejo de Seguridad durante el mes de junio de 1988. Estoy seguro de que hablo en nombre de todos los miembros del Consejo de Seguridad al expresar al Embajador Delpech nuestro profundo reconocimiento por la gran competencia diplomática, la versatilidad y la constante cortesía con que dirigió la labor del Consejo el mes pasado.

APROBACION DEL ORDEN DEL DIA

Queda aprobado el orden del día.

CARTA DE FECHA 5 DE JULIO DE 1988 DIRIGIDA AL PRESIDENTE DEL CONSEJO DE SEGURIDAD POR EL REPRESENTANTE PERMANENTE INTERINO DE LA REPUBLICA ISLAMICA DEL IRAN ANTE LAS NACIONES UNIDAS (S/19981)

El PRESIDENTE (interpretación del inglés): Deseo informar al Consejo que he recibido cartas de los representantes de la India, la República Islámica del Irán, la Jamahiriya Arabe Libia, Pakistán y la República Arabe Siria, en las que solicitan se les invite a participar en el debate del tema que figura en el orden del día del Consejo. De conformidad con la práctica habitual y con el consentimiento del Consejo, quiero proponer que se invite a dichos representantes a participar en el debate, sin derecho a voto, de acuerdo con las disposiciones pertinentes de la Carta y el artículo 37 del reglamento provisional del Consejo.

No habiendo objeciones, así queda acordado.

Tengo el honor de invitar al Ministro de Relaciones Exteriores de la República Islámica del Irán a tomar asiento a la mesa del Consejo y a participar en nuestro trabajo. Invito a los representantes de la India, la Jamahiriya Arabe Libia, Pakistán y la República Arabe Siria a ocupar los lugares que les han sido reservados en la Sala del Consejo.

El Sr. Velayati (República Islámica el Irán) toma asiento a la mesa del Consejo; y los señores Rath (India), Muntasser (Jamahiriya Arabe Libia), Umer (Pakistán) y Al-Masri (República Arabe Siria) ocupan los lugares que les han sido reservados en la Sala del Consejo.

El PRESIDENTE (interpretación del inglés): El Consejo de Seguridad iniciará ahora el examen del tema que figura en su orden del día.

El Consejo de Seguridad se reúne hoy en respuesta a la solicitud formulada en la carta de fecha 5 de julio de 1988 dirigida al Presidente por el Representante Permanente interino de la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas (S/19981).

Además, deseo señalar a la atención de los miembros del Consejo los siguientes documentos: S/19979, carta de fecha 3 de julio de 1988 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente interino de la República Islámica del Irán ante las Naciones Unidas; S/19987, carta de fecha 5 de julio de 1988 dirigida al Secretario General por el Representante Permanente interino de la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas ante las Naciones Unidas; S/19989, carta de fecha 6 de julio de 1988 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Representante Permanente interino de los Estados Unidos de América ante las

Naciones Unidas; S/19998, carta de fecha 8 de julio de 1988 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Encargado de Negocios interino de la Misión Permanente de Ghana ante las Naciones Unidas; S/20002, carta de fecha 11 de julio de 1988 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Encargado de Negocios interino de la Misión Permanente de Jordania ante las Naciones Unidas; S/20005, carta de fecha 11 de julio de 1988 dirigida al Presidente del Consejo de Seguridad por el Representante Permanente de los Estados Unidos de América ante las Naciones Unidas; y S/20010, carta de fecha 13 de julio de 1988 dirigida al Secretario General por el Encargado de Negocios interino de la Misión Permanente de la República Democrática Popular Lao ante las Naciones Unidas.

El primer orador es el Ministro de Relaciones Exteriores de la República Islámica del Irán, Su Excelencia el Sr. Ali Akbar Velayati, a quien doy la palabra.

Sr. VELAYATI (República Islámica del Irán) (interpretación del texto inglés, proporcionado por la delegación, del discurso pronunciado en persa):
Sr. Presidente: Para comenzar, permítame rendir homenaje a la memoria eterna de las 290 víctimas inocentes del ataque militar más inhumano de la historia de la aviación civil, y solicitar al Todopoderoso que bendiga las almas de estos mártires.

Aprovecho esta oportunidad para manifestar mis condolencias a las familias de las víctimas de esta tragedia, tanto en el Irán como en otros países, y para expresar mi reconocimiento y mi gratitud a los gobiernos y los pueblos de todo el mundo cuyas expresiones de pésame han ayudado a aliviar el dolor de los sobrevivientes sufrientes. El gran volumen de mensajes recibidos de todo el mundo demuestra que la conciencia de nuestra comunidad humana está poderosamente afectada por la profundidad enorme de esta catástrofe y por su carácter inhumano.

Si bien el Capitán Reza'ian y su tripulación no tuvieron siquiera un segundo para tratar de salvar la vida de sus pasajeros inocentes y desprevenidos, su sentido del deber y su profesionalismo han sido objeto de la admiración y el respeto de sus colegas de todo el mundo.

Espero que la sangre inocente de estos mártires sea motivo para que todos hagamos lo que esté a nuestro alcance para salvaguardar el respeto internacional por la seguridad aérea y para impedir futuros ataques militares contra pasajeros inocentes.

Permítaseme expresar también la satisfacción de mi Gobierno al verle presidir esta reunión importante del Consejo de Seguridad y desearle pleno éxito en el cumplimiento de sus importantes tareas. Tengo la esperanza de que bajo su dirección firme y eficaz esta importante sesión especial pueda cumplir con su mandato, lo cual será imprescindible para salvar al Convenio de Chicago de la ineficacia total ante el ataque militar norteamericano contra el avión civil de la República Islámica del Irán.

También aprovecho esta oportunidad para felicitar a su distinguido predecesor, el Representante Permanente de la Argentina.

Sr. Presidente: mucho apreciamos los esfuerzos que usted y otros miembros del Consejo han realizado para convocar esta reunión de emergencia. Sabe usted que esta es la primera vez que entro a esta sala, y deseo presentar el relato verídico y fundamentado de esta tragedia dolorosa y triste.

Quizás algunas mentes se pregunten por qué el Irán ha decidido participar en las discusiones del Consejo de Seguridad, órgano que ha sido siempre objeto de nuestra crítica y nuestra oposición. Es evidente que después de todas las injusticias que ha sufrido el pueblo iraní durante la guerra que se le ha impuesto y después de las posiciones irresponsables, parciales e injustas adoptadas por el Consejo de Seguridad al tratar de apoyar al agresor y encubrir la agresión descarnada, nos fue muy difícil tomar esta decisión. Nuestro pueblo no podrá olvidar ni perdonar fácilmente la serie de injusticias que ha provocado tantas pérdidas humanas y financieras en el curso, la continuación y la ampliación de la guerra. Pero la tragedia del ataque contra este avión civil y el horrible asesinato de niños inocentes y de sus padres ha afectado tanto a la opinión pública de nuestro pueblo y del mundo todo que nos sentimos obligados a traer esta matanza, sus causas y sus consecuencias al juicio de la comunidad internacional, en aras de la humanidad y de salvaguardar el derecho internacional.

Esta puede ser la prueba de fuego para este mecanismo, y quienes lo componen, libres e independientes de la influencia de las superpotencias, pueden cumplir con la responsabilidad que les impone la Carta de las Naciones Unidas. Las almas de los mártires y la conciencia de la opinión pública mundial esperan qué es lo que las Naciones Unidas - esta manifestación de la civilización humana contemporánea - tienen que decir para responder a esta sangre derramada injustamente.

En la mañana del domingo 3 de julio de 1988, las familias y los amigos de los 290 pasajeros y de la tripulación se despidieron de sus seres queridos en los aeropuertos de Teherán y Bandar-Abbas sin sospechar el ataque malévolo que los esperaba ni el trágico destino que les impondría una fuerza naval imprudente e incapaz, dirigida por personas agresoras y expansionistas.

El Airbus llevaba más de cien niños y mujeres; había entre los pasajeros 15 nacionales de los Emiratos Arabes Unidos, incluidas cuatro mujeres y cuatro niños; diez nacionales indios, entre los cuales dos mujeres y cuatro niños; seis ciudadanos del Pakistán, cuatro de ellos mujeres; seis nacionales de Yugoslavia y uno italiano.

El piloto solicitó permiso para encender los motores a las 10.10 de la mañana, y recibió permiso para el vuelo a las 10.13, hora de Bandar-Abbas. Según las actas de las comunicaciones entre el piloto y la torre de dicho aeropuerto, antes de que

se otorgara permiso para el despegue la torre pidió al piloto que se asegurara que el traspondedor estaba encendido, recibiendo una respuesta afirmativa. El avión despegó a las 10.17 horas con rumbo a Dubai, siete minutos después del contacto inicial. La última comunicación entre el piloto y la torre de Bandar-Abbas fue registrada a las 10.24 hora local, y en ella no se hablaba de ninguna condición inusual o de emergencia.

La nave realizaba un vuelo regular, por una vía aérea establecida y publicada internacionalmente, que lleva el nombre de Ambar 59. Dicha vía aérea es utilizada por lo menos catorce veces por semana, cinco de ellas entre los mismos dos aeropuertos. El avión ascendía a la altitud prescrita, a una velocidad establecida de 320 nudos por hora. Siete minutos después de la hora de partida la nave indicó la posición MOBET a las 10.24 hora local. La altitud de vuelo era de 12.000 pies ascendiendo a 14.000. Después de eso no hubo más contactos ni comunicaciones.

La transcripción de las comunicaciones entre Teherán, Bandar-Abbas, Dubai y el piloto de la aeronave ilustra en forma vívida los detalles de las comunicaciones antes de la tragedia. Esta es la transcripción:

Iran Air 655: Torre, Iran Air 655.

Torre: Iran Air 655, adelante.

Iran Air 655: Permiso para encender los motores.

Torre: Iran Air 655. Roger. Adelante. Confirme nivel de vuelo 160.

Iran Air 655: Nivel de vuelo 140 (14.000 pies)

Torre: Roger, nivel de vuelo 140.

Iran Air 655 permiso para encender los motores. Temperatura, 35.

Iran Air 655: Gracias.

Bandar-Abbas: Teherán/Bandar-Abbas. Solicita nivel de vuelo 140 para Iran Air 655, A-300, destino OMDB (Dubai), vía A-59.

Teherán: Bandar-Abbas. Espere.

Emiratos/Teherán, pide permiso nivel de vuelo 140 para Iran Air 655, A-300 (Airbus 300) de OIKB (Bandar-Abbas) a OMDB (Dubai). Squawk 6760.

Emiratos: Roger. Entendido, solicitados 140 para Iran Air 6760 - oh, perdón, Iran Air 655. Squawk 6760.

Teherán: Afirmativo nivel de vuelo 140.

Emiratos: Nivel de vuelo 140 aprobado para Iran Air 655.

Teherán: Gracias.

Bandar-Abbas/Teherán, nivel de vuelo 140 aprobado. Squawk 6760.

Bandar-Abbas: Squawk 6760. 140 aprobado.

Iran Air 655: Torre/Iran Air 655. Pide permiso de carreteo.

Torre: Iran Air 655, carreee al punto de espera en la pista 21 vía Tango 05.

Vientos en calma. QNH 998. Hora 0640 (10.10 hora local).

Iran Air 655: Roger. Permiso de carreteo a la pista 21, vía de carreteo 05, 998.

Torre: Iran Air 655, copie permiso de la Torre de Control.

Iran Air 655: Adelante.

Torre: Iran Air 655 permiso otorgado para destino OMDB (Dubai) vía ruta de vuelo. Ascienda y mantenga nivel de vuelo 140. Squawk 6760.

Iran Air 655: Roger. Permiso para ruta de vuelo hacia su destino. Nivel de vuelo 140. Código Squawk 6760.

Torre: Squawk 6760. Comprobación correcta. Llame cuando esté listo para despegar.

Iran Air 655: Roger. Llamar cuando esté listo para despegar.

Torre, Iran Air 655 listo para despegar.

Torre: Iran Air 655 permiso para despegar pista 21. Viento en calma.

Después de partida póngase en contacto con el control de aproximación (frecuencia del control de aproximación) 124.2. Que le vaya bien.

Iran Air 655: Permiso para despegar pista 21. Después de despegar, ponerse en contacto con el control de aproximación. Muchas Gracias. Que le vaya bien.

Torre: Control de aproximación/Torre. Iran Air 655 salida 0647 (10.17 hora local).

Control de aproximación: Roger.

Bandar-Abbas: Teherán/Bandar-Abbas. Iran Air 655 salió a las 0647 (10.17 hora local). Nivel de vuelo 140. Listos para la estimación.

Iran Air 655: Control de aproximación/Iran Air 655. Buenos días. En vuelo saliendo de 3500.

Control de aproximación: Iran Air 655. Buenos días. Continúe. Vuelva a informar en MOBET y esté listo para una estimación.

Iran Air 655: Oh, Roger. Tiempo MOBET estimado 0652 (10.22 hora local). FIR 58. Destino 0715.

Control de aproximación: 655, Roger.

Bandar-Abbas: Teherán/Bandar-Abbas, Iran Air 655 estimación DARAX 0658 (10.28, hora local) y ETA (hora estimada de llegada) al punto de destino (OMDB) (Dubai) 0711.

Teherán: 0711.

Emiratos/Teherán.

Emiratos: Adelante.

Teherán: Copia estimación DARAX, Iran Air 655, A-300 (Airbus-300) de OIKB (Bandar-Abbas) a OMDB (Dubai), nivel de vuelo 140. Squawk 6760. DARAX 0658 (10.28, hora local). ETA 0711.

Emiratos: Muy bien, 0658. ETA 0711.

Iran Air 655: Teherán/Irán 655.

Teherán: Estación llamando. Teherán.

Español
LM/6/aj

S/PV.2818
-13-15-

Sr. Velayati, República
Islámica del Irán

Iran Air 655: Teherán/Iran Air 655. De OIKB (Bandar-Abbas) a OMDB (Dubai) saliendo de 070 (7.000 pies) para 140 (14.000 pies). Estimación FIR 0658, OMDB 0715 (10.21, hora local).

Teherán: Iran Air 655. Roger. Confirme transmisión squawking 6760.

Iran Air 655: Afirmativo.

Teherán: Emiratos/Teherán. Revisar Iran Air 655 ETA 0715 OMDB (Dubai).

Emiratos: Teherán, Roger.

Iran Air 655: Control de aproximación/Iran Air 655. Posición MOBET saliendo de 120 (12.000 pies). 0654 UTC (10.24 hora local).

Control de aproximación: Iran Air 655. Roger. Póngase en contacto con Control de Teherán 133.4. Que le vaya bien.

Iran Air 655: Gracias. Buenos días.

Control de aproximación: Buenos días.

Aquí se interrumpe la comunicación y se pierde todo contacto.

Como lo han escuchado claramente los representantes, la repetición frecuente del código civil apropiado, a saber, Squawk 6760, y el reconocimiento recibido de la torre Bandar-Abbas y su ruta de aproximación, así como del centro de Teherán, del centro de los Emiratos Arabes Unidos y de la propia aeronave, demuestran que este código se respetó perfectamente en todas las fases del vuelo. Además, la altitud exacta y las coordenadas del avión, así como su ascenso, se manifiestan claramente en las comunicaciones.

Segundos después de la última comunicación entre el avión y la torre de control, el avión fue blanco de dos proyectiles dirigidos antiáéreos Standard lanzados por el buque USS Vincennes, una unidad naval del tipo tecnológicamente más moderno. El avión fue derribado en las coordenadas aproximadas 2643 Norte y 5603 Este, sobre el mar territorial de la República Islámica del Irán. El avión fue derribado cuando estaba en la línea central de la ruta aérea Ambar 59.

De conformidad con estos hechos, que son fáciles de verificar, el USS Vincennes tuvo más de 14 minutos - y no 4 minutos como pretenden los funcionarios norteamericanos - de aviso previo para saber que su blanco era un avión civil en vuelo regular de Bandar-Abbas a Dubai.

Permítaseme ahora examinar brevemente las reacciones y explicaciones presentadas por funcionarios de los Estados Unidos después de los acontecimientos. Todos los argumentos esgrimidos por dirigentes militares y políticos de los Estados Unidos trataron de justificar la decisión tomada por el Capitán del USS Vincennes aduciendo legítima defensa en protección del barco y su tripulación.

La razón que se adujo para justificar que el avión comercial fuese derribado, tal como la presentó el Presidente de los Estados Unidos, así como también el Almirante Crowe, Presidente del Estado Mayor Conjunto de los Estados Unidos, fue que el avión descendía en dirección del buque de guerra de los Estados Unidos. Los funcionarios norteamericanos dijeron también que el avión se había desviado de su curso, que no estaba transmitiendo las señales apropiadas y que no respondió a las advertencias. Los funcionarios norteamericanos alegan que estas cuatro razones, combinadas con la escaramuza anterior del USS Vincennes y sus helicópteros con buques patrulleros iraníes, obligaron al USS Vincennes a disparar dos misiles, supuestamente en defensa propia, para derribar al avión de pasajeros.

Permítaseme examinar ahora estos argumentos uno por uno. Trataré de refutar los argumentos de los funcionarios de los Estados Unidos mediante sus propias declaraciones y admisiones contradictorias.

En su reunión de información de fecha 3 de julio de 1988, el Almirante Crowe adujo que:

"Tenemos indicaciones de que la tripulación del barco acabó por creer que el avión no sólo mantenía un rumbo estable sino que había ganado altitud y que había descendido cuando se acercaba al barco."

Sin embargo, las aseveraciones de otro buque de guerra norteamericano destruyeron los fundamentos del argumento aparentemente invencible del principal dirigente militar de los Estados Unidos. Según el Washington Post, en su edición del 5 de julio de 1988:

"El Pentágono recibió un informe posterior al incidente de otro buque que se encontraba en la región" - del USS Sides - "que señalaba que el avión iraní seguía un curso ascendiente antes de ser alcanzado".

Examinemos ahora brevemente el alegato norteamericano de que el vuelo 655 se había desviado. El Almirante Crowe adujo después de la tragedia que:

"el avión sospechoso volaba fuera del corredor aéreo comercial prescrito."

Sin embargo, el Washington Post del 6 de julio de 1988 dijo que tras la campaña de relaciones públicas de desinformación realizada por los dirigentes norteamericanos, éstos habían admitido en privado que incluso su versión del desvío del avión de su corredor habitual había sido una urdimbre deliberada y citó como sigue al Presidente del Comité de las Fuerzas Armadas de la Cámara de Representantes, Les Aspin:

"Funcionarios del Pentágono dijeron ayer a dirigentes de la Cámara en una reunión de información que el avión iraní no estaba fuera del corredor comercial aéreo como Crowe lo había informado originalmente el domingo."

En tales circunstancias, cuando las vidas de 290 pasajeros inocentes fueron cercenadas en forma tan salvaje y trágica, un mínimo grado de decencia e integridad humanas obligaban al culpable a manifestar algún remordimiento. No obstante, el mundo presenció la arrogancia, la indiferencia y la campaña de mentiras en la primera reacción del Gobierno norteamericano, cuyo único propósito se orientó a justificar este acto bárbaro a toda costa.

Otro cuento que se fabricó para confundir a la opinión pública internacional fue la afirmación de los funcionarios norteamericanos de que el avión no transmitía las señales apropiadas. El Almirante Crowe dijo el 3 de julio de 1988 que:

"Hubo indicios electrónicos en el Vincennes que hicieron creer que el avión era un F-14 ..."

Después que información de otra fuente hubo aclarado que el vuelo 655 transmitía señales civiles apropiadas, el Departamento de Defensa cambió su historia, afirmando que el avión había transmitido señales mixtas. El portavoz del Departamento de Defensa, Sr. Howard, dijo el 7 de julio de 1988 que:

"El avión iraní usaba su sistema IFF en dos frecuencias. Estaba transmitiendo en la frecuencia 3 que se usa ... tanto para aviones militares como civiles. También enviaba señales en una frecuencia militar, la frecuencia 2."

Al propio tiempo, otros funcionarios del mismo Departamento contaban una historia diferente al Congreso de los Estados Unidos. El The New York Times del 6 de julio de 1988, al citar al congresista Les Aspin informaba:

"Funcionarios del Pentágono no estaban seguros de si ambos grupos de señales provenían de la aeronave civil. Dijo que los funcionarios reconocieron cuando fueron interrogados que era posible que las señales militares provinieran de otra aeronave." (The New York Times, 6 de julio de 1988, pág. A1, col.1)

Finalmente, desacreditando la historia de encubrimiento relativa a la no existencia de señales mixtas, el Washington Post informó en su edición del 6 de julio de 1988:

"La fragata Sides que operaba cerca del Vincennes detectó sólo transmisiones provenientes del canal en modo 3 del Airbus, y no percibió indicaciones de transmisiones en la frecuencia militar."

A pesar del hecho de que la fuerza aérea iraní no llevaba a cabo operaciones con aviones F-14 en la mañana de ese triste domingo sobre o alrededor del estrecho de Hormuz, cabe señalar que los expertos militares que están familiarizados con el F-14 y sus capacidades, han sostenido que dicho avión no podía haber presentado ningún peligro serio para el USS Vincennes o cualquier otro blanco de superficie. Los cazas F-14, como deben conocerlo muy bien los norteamericanos que lo han construido, están diseñados para ataques aire-aire y no para operaciones aire-tierra. Citando a "un ejecutivo en la industria aeroespacial", el The New York Times del 7 de julio de 1988 informó:

"Lo único que el F-14 puede lanzar sobre tierra o agua es una bomba ciega. En términos aeronáuticos una "bomba ciega" es aquella que carece de los mecanismos de guía de un misil y puede hacer impacto en su blanco sólo si el piloto del avión ha apuntado bien."

Posiblemente el argumento más falaz de los funcionarios norteamericanos al justificar su crimen inexplicable fue una aseveración de que la aeronave comercial no respondió a las supuestas advertencias provenientes del barco de guerra. El almirante Crowe dijo en su conferencia de prensa del 3 de julio de 1988:

"Se envió una advertencia en ambas frecuencias, la militar y la civil de emergencia, comenzando a las 10.49 a.m. Este procedimiento fue repetido dos veces pero la aeronave nunca respondió ni cambió su rumbo."

Si bien todas las pruebas disponibles, incluyendo las actas que leí antes, muestran que el piloto de la aeronave no recibió advertencia alguna, algunos han aseverado que en tal vuelo de corta distancia y rutinario, no se requería por cierto que el piloto sintonizara la frecuencia civil de emergencia. Además, debido a que el barco no identificó el blanco de sus supuestas advertencias, el piloto de la aeronave de un vuelo regular razonablemente no debe haberlo considerado dirigido directamente contra él. De conformidad con el The New York Times del 6 de julio de 1988:

"Los funcionarios de la Organización de Aviación Civil Internacional dijeron que ésta requiere que los pilotos de aerolíneas comerciales sintonicen la frecuencia civil sólo en vuelos sobre largas extensiones de agua o sobre áreas remotas como el Artico. El vuelo de 125 millas del domingo sobre el estrecho de Hormuz no caía dentro de esa categoría."

Contra todas las posibilidades y en aras del debate, permítasenos dar crédito a la aseveración de los Estados Unidos de que el avión de pasajeros no respondió a las advertencias del USS Vincennes, advertencias que después de un año de hostigamiento constante se han convertido en rutina. Sin embargo, de conformidad con los principios aceptados de la aviación civil internacional, los vuelos dentro de una región de información de vuelo de un país sólo pueden ser dirigidos por las autoridades civiles de aviación de ese país y por nadie más. Por otra parte, ¿qué autoridad legal o moral puede condonar el ataque con un misil contra esa aeronave civil que, de conformidad con los principios establecidos, ni siquiera tenía la obligación de sintonizar la frecuencia?

Además, los esfuerzos llevados a cabo por el barco de guerra para advertir a la aeronave han sido seriamente cuestionados porque, por ejemplo, el Washington Post del 5 de julio de 1988 sostiene:

"No quedó en claro por qué el barco no utilizó la misma frecuencia civil en la que el piloto de la aeronave se había comunicado con Bandar-Abbas."

Una cuestión que debe ser seriamente examinada es si el capitán del USS Vincennes en realidad advirtió a su blanco de que tenía la intención de disparar o si el barco tomó alguna otra medida para poner en evidencia sus intenciones a su blanco. O bien, como el caso lo sugiere, si simplemente decidió disparar a un blanco que en ese momento por lo menos se admite que no estaba identificado.

Finalmente, la explicación norteamericana más torpe del derribamiento de una aeronave civil fue presentada por el almirante Crowe, quien sostuvo que el avión se dirigía al USS Vincennes en una zona de guerra, mientras descendía y aumentaba la velocidad a 450 millas por hora.

Es necesario señalar que la zona donde el avión fue atacado se encuentra muy alejada de las zonas declaradas de guerra por los combatientes. Este hecho se ve aseverado incluso por el Lloyd's de Londres. Además, como la Administración de los Estados Unidos - debido a consideraciones internas - no ha establecido una zona del Golfo Pérsico como zona de guerra, la lógica de la justificación norteamericana se torna aún más equivocada.

Además, desde el punto de vista de la aviación civil internacional, la zona no está considerada de guerra. Esta afirmación se ve sustentada por todos los NOTAMS existentes. Es por la misma razón que incluso ahora la aerovía Amber 1, que pasa por la misma región, es una de las más activas y es utilizada por decenas de aerolíneas, incluso de aeronaves norteamericanas, en forma diaria.

Asimismo, algunos funcionarios norteamericanos han sugerido que dado que han tenido lugar hostilidades, no debiera haber operaciones civiles en el aire. Lamentablemente, debido a la presencia norteamericana las hostilidades continúan llevándose a cabo en el Golfo Pérsico en una forma rutinaria sobre la superficie del agua y a bajas alturas. Dado que los navíos de guerra norteamericanos se encuentran desperdigados en todo el Golfo Pérsico y en el mar de Omán, tales confrontaciones son posibles en cualquier sitio. Sin embargo, cabe señalar que el nivel más bajo de vuelo permitido en la aerovía en la zona del conflicto debiera permitir que las operaciones se llevaran a cabo con seguridad a las alturas prescritas.

Ya se ha demostrado que, según los barcos norteamericanos que se hallan en la zona, la aeronave iba en realidad en ascenso. Además, la distancia que voló el avión en 7 minutos ha demostrado que la velocidad no era superior a la normal de 320 millas por hora.

La pregunta que hay que hacer es por qué esta nave de guerra se había colocado exactamente en el centro de un corredor aéreo civil. Además, resulta irónico que, al colocarse exactamente en el medio de un corredor aéreo civil internacional, la nave esperara que el avión saliera del corredor para no acercarse al Vincennes.

Los funcionarios norteamericanos también han afirmado que el derribamiento del avión ocurrió durante hostilidades iniciadas por botes patrulleros iraníes. Esta es una historia que se ha fabricado para justificar un acto que es inexplicable en cualquier circunstancia. Un examen detallado de las afirmaciones de los funcionarios norteamericanos con respecto a este enfrentamiento demuestra claramente que no sólo fueron las fuerzas norteamericanas las que iniciaron las hostilidades, sino que además estaban realizando actos premeditados de agresión contra la República Islámica del Irán.

En la carta que dirigió al Congreso de los Estados Unidos, el Presidente Reagan hace la siguiente observación al respecto:

"El 2 de julio el Montgomery respondió a una señal de emergencia de un buque cisterna de Dinamarca que estaba siendo atacado por pequeñas lanchas iraníes y disparó un tiro de advertencia que causó la interrupción del ataque. Por tener indicios de que aproximadamente una docena de pequeñas lanchas iraníes se estaban agrupando para atacar a buques mercantes, el Vincennes envió un helicóptero Mark III Lamps para que patrullara el espacio aéreo internacional para evaluar la situación. Más o menos a la hora 10.10 del Golfo, cuando el helicóptero se acercó a sólo 4 millas náuticas, fue objeto de disparos de las pequeñas lanchas iraníes."

Aceptemos una vez más el cuento del Presidente Reagan. Es evidente que un helicóptero militar perteneciente a una unidad que participaba en las hostilidades contra las lanchas iraníes se acercaba a ellas con intenciones no muy amistosas. Se había acercado a menos de 4 millas de las lanchas iraníes donde estaban perfectamente al alcance de los disparos del helicóptero. Además, el Sunday Times del 10 de julio de 1988 citó una comunicación del Gobierno británico, que decía:

"el primer enfrentamiento que inició los disparos el lunes pasado puede haber sido provocado por helicópteros norteamericanos que entraban al espacio aéreo iraní."

El Presidente de los Estados Unidos culpa a las lanchas patrulleras iraníes por supuestamente haber tomado medidas contra helicópteros militares claramente identificados que se acercaban con intenciones hostiles a menos de 4 millas y que incluso violaban el espacio aéreo del Irán. Pero en la misma carta aprueba y justifica el derribo de un avión comercial con 290 pasajeros a bordo que se hallaba a una distancia de 9 millas también dentro del espacio aéreo del Irán.

El Presidente Reagan continúa justificando el ataque contra las lanchas iraníes utilizando la misma lógica retorcida. Dice:

"Cuando el Vincennes y el Montgomery se acercaban a un grupo de pequeñas lanchas iraníes a la hora local 10.42 aproximadamente, por lo menos cuatro lanchas pequeñas viraron y comenzaron a acercarse a los buques de guerra norteamericanos. En ese momento los dos buques norteamericanos abrieron fuego contra las pequeñas lanchas hundiendo a dos de ellas y dañando a una tercera."

Si desde el punto de vista norteamericano los buques de guerra estadounidenses tenían el derecho de acercarse deliberadamente y con intenciones claramente hostiles a las lanchas iraníes que patrullaban el mar territorial de la República Islámica del Irán, entonces ¿por qué el Gobierno norteamericano trata de justificar los disparos contra las mismas lanchas que a lo sumo eran culpables de la misma conducta? No se puede pasar por alto la clara diferencia que hay en el sentido de que un grupo estaba operando dentro de su propio mar territorial mientras que el otro estaba a miles de millas de sus costas.

Es evidente que desde el comienzo de los enfrentamientos los buques de guerra norteamericanos tenían intenciones agresivas contra las lanchas patrulleras iraníes que operaban dentro del mar territorial del Irán. El hundimiento de lanchas iraníes, por lo tanto, sólo puede considerarse como un acto premeditado de agresión contra la integridad territorial de la República Islámica del Irán.

Basándonos solamente en las informaciones suministradas por los funcionarios norteamericanos, hemos refutado los argumentos presentados por el Gobierno de los Estados Unidos destinados a plantear al mundo que el derribo del vuelo 655 de

Iran Air y la masacre de los 290 pasajeros inocentes fueron actor justificados de legítima defensa. ¿Qué sucede pues con el argumento de Washington de la legítima defensa? ¿De qué se estaba defendiendo el Vicennes? ¿Acaso del vuelo regular de un avión de línea con 290 pasajeros y la tripulación a bordo que volaba en un corredor civil internacional reconocido mientras ascendía a la altura prescrita? Sin duda alguna se trata de una ilustración clara e indignante de la bancarrota moral de los que elaboran la política en Washington. Se trata de un juicio sumamente cobarde del buque Vicennes lo cual a su vez es el resultado de una política arrogante y agresiva.

Las pruebas presentadas por los propios funcionarios norteamericanos indican claramente que las fuerzas de los Estados Unidos iniciaron las hostilidades el 2 y el 3 de julio de 1988, con la clara intención de realizar una agresión no provocada contra la integridad territorial de la República Islámica del Irán.

Además, todas las pruebas disponibles indican que el derribamiento de un avión civil iraní que realizaba un vuelo regular conocido por los buques de guerra norteamericanos, que utilizaba un corredor aéreo establecido y publicado internacionalmente y que transmitía señales que lo identificaban como un avión civil, no puede haber sido a raíz de un error. Ciertamente, la enorme diferencia de aspecto, tamaño, peso y patrón de vuelo entre un avión de pasajeros y un F-14, que es casi la cuarta parte del primero, tornaría absurda toda alegación de identidad equivocada. Más bien, el curso de los acontecimientos ocurridos ese día demuestra palmariamente que los buques de guerra de los Estados Unidos que operaban en la zona tenían claras intenciones agresivas que culminaron en la matanza de 290 personas inocentes.

Aun si se aceptara la afirmación norteamericana de que esto fue un accidente, ello no reduciría la gran responsabilidad de los Estados Unidos. Evidentemente, al dar autorizaciones tan amplias a los oficiales navales norteamericanos en el Golfo Pérsico, y teniendo en cuenta la situación volátil causada allí por su propia presencia, quienes elaboran la política de los Estados Unidos estaban plenamente conscientes de la inevitabilidad de esta clase de tragedias y no hicieron nada por impedirlo. Por lo tanto, si bien la afirmación del carácter accidental de la tragedia alivia la carga de los oficiales que actúan en el Golfo Pérsico, ella duplica la responsabilidad de los dirigentes militares y políticos de los Estados Unidos que dieron instrucciones tan amplias. Es necesario señalar que, según los primeros informes, el capitán del buque recibió la autorización cuando el avión se encontraba a 20 millas, lo que es una prueba más de la falta arrogante de respeto del Gobierno de los Estados Unidos por la vida humana.

Hoy el Consejo de Seguridad se encuentra ante una tragedia sin precedentes en la historia de los ataques armados contra aviones civiles; una tragedia que puede desbaratar la libertad de la aviación civil en el Golfo Pérsico y en el mundo entero, una tragedia que ha menoscabado la autoridad y la integridad de las normas internacionales que protegen los viajes civiles por aire. Por lo tanto, el Consejo debe pronunciarse en forma sumamente clara e inequívoca con respecto a esta violación de las normas del derecho internacional más comúnmente aceptadas.

De conformidad con el párrafo 4 del Artículo 2 de la Carta de las Naciones Unidas, todos los Miembros deberán abstenerse en sus relaciones internacionales de recurrir a la amenaza o al uso de la fuerza contra la integridad territorial o la independencia política de cualquier Estado. Los Estados Miembros también tienen el deber de abstenerse de tomar medidas que puedan poner en peligro la paz y la seguridad internacionales. Por consiguiente, la atrocidad cometida por el Gobierno de los Estados Unidos contra un avión civil en el espacio aéreo de la República Islámica del Irán y el corredor aéreo 59 establecido y publicado internacionalmente, constituye una flagrante violación del principio de no utilización de la fuerza en las relaciones internacionales y un desacato evidente del carácter inviolable de la integridad territorial de un Estado Miembro de las Naciones Unidas.

Este acto criminal también es un ejemplo típico de agresión, según lo dispuesto en el inciso b) del artículo 3 de la Definición de la agresión aprobada por la Asamblea General en 1974 (resolución 3314 (XXIX) de la Asamblea General, anexo). En virtud de esa norma, el uso de la fuerza armada por un Estado contra la integridad territorial de otro Estado se considera un acto de agresión. Cabe recordar que el párrafo 4 de la parte dispositiva de la resolución 3314 (XXIX) de la Asamblea General dispone que el Consejo de Seguridad debe aplicar esa Definición de conformidad con la Carta de las Naciones Unidas.

Además de estas disposiciones, el acto de los Estados Unidos es una clara violación de una obligación internacionalmente reconocida que deriva de la letra y el espíritu del Convenio de Chicago de 1944, en cuanto garantiza la seguridad de la aviación civil internacional, la seguridad y regularidad de los vuelos y la seguridad de los pasajeros y la tripulación. El artículo 44 de dicho Convenio, a la vez que enumera los objetivos que persigue la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) para el desarrollo progresivo de las cuestiones relacionadas con la seguridad de la aviación civil en el mundo entero, también destaca la importancia que se atribuye a la realización y acrecentamiento de la seguridad de los vuelos, así como a la promoción de la aviación internacional. En el anexo II del Convenio de Chicago, que goza de aceptación internacional, se subraya la necesidad imperiosa de proteger la seguridad de la aviación civil internacional y, en particular, la prohibición absoluta de recurrir a la fuerza contra ella.

El objetivo del Convenio de Chicago de proteger a la aviación civil internacional contra los actos de agresión ha recibido amplio apoyo en la comunidad internacional, la que ha reaccionado firmemente ante cualquier violación de esa norma axiomática del derecho internacional.

La comunidad internacional ha condenado firmemente los casos anteriores de ataques contra aviones civiles. El Consejo y la Asamblea General de la OACI también estudiaron el tema y, a pesar de la claridad de las normas pertinentes, propusieron medidas para promover las normas y disposiciones existentes con el objeto de impedir toda posibilidad de una mala interpretación del derecho internacional consuetudinario que protege a la aviación civil.

Como resultado de los esfuerzos realizados por la OACI, el 10 de mayo de 1984, en una reunión extraordinaria de la Asamblea General de dicha Organización en la que participaron 102 países, se aprobó por consenso una enmienda a incluirse como artículo 3 bis, con la forma de un protocolo separado. De conformidad con el párrafo 1 de ese nuevo artículo,

"Los Estados contratantes reconocen que todos los Estados deben abstenerse de recurrir al uso de armas contra aviones civiles en vuelo y que, en caso de interceptación, no se deben poner en peligro las vidas de las personas a bordo y la seguridad del avión."

Cabe señalar la insistencia de los Estados Unidos en la codificación de las disposiciones del artículo 3 bis del Convenio de Chicago, que ahora es una parte universalmente aceptada del derecho internacional consuetudinario.

La reacción de la comunidad internacional ante este tipo de incidentes ha creado un firme precedente, según el cual el acto del Gobierno de los Estados Unidos al atacar a un avión civil y matar a 290 personas inocentes es, fuera de toda duda, un acto criminal y una violación flagrante de las normas y principios del derecho internacional.

Por lo tanto, el Consejo de Seguridad no puede menos que condenar a los Estados Unidos por derribar injustificadamente un avión civil de la República Islámica del Irán. Algo menos que esa clara posición de condena sería una muestra evidente de falta de respeto por la vida humana y los pasajeros inocentes, entre los que había más de 100 mujeres y niños que fueron asesinados en esta tragedia.

También desde otro punto de vista es imperiosa una posición clara de la comunidad internacional, y del Consejo de Seguridad en particular. En nuestra época se han vuelto casi sin sentido muchas salvaguardas para la protección de la vida de los civiles en razón de que la comunidad internacional no ha podido condenar con claridad e inequívocamente la violación de las normas y los principios pertinentes. Ahora que el Consejo de Seguridad se ve enfrentado a una especie de tipo nuevo de amenaza contra los miembros de la población civil tiene que tomar medidas eficaces para impedir que pierdan autoridad las disposiciones del Convenio de Chicago sobre la protección de la aviación civil internacional. No tiene justificación que el Consejo de Seguridad no pueda tomar medidas eficaces contra esta clarísima manifestación de desprecio insensible por las vidas civiles, y esto se convertirá en un estigma en su historia.

La comunidad internacional debería exigir que los Estados Unidos pongan fin de una vez por todas a sus intentos de justificar su matanza inhumana de los pasajeros civiles inocentes del vuelo 655 de la Iran Air presentándola como una medida de legítima defensa. Esta afirmación implica una bofetada a la razón, la humanidad y el derecho internacional. De conformidad con el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas, sólo un Estado sometido a un ataque armado tiene derecho a recurrir a la fuerza para defenderse. En otras palabras, la Carta acepta las medidas de legítima defensa sólo ante un ataque armado previo y no como respuesta a otras violaciones del derecho internacional. No se puede justificar las medidas preventivas previas a un ataque armado calificándolas de legítima defensa. Más bien se las puede entender sólo como una violación flagrante del principio de la no utilización de la fuerza en las relaciones internacionales. Por lo tanto, según los principios aceptados del derecho internacional no se puede justificar como legítima defensa el acto criminal de los Estados Unidos de atacar a un avión civil, sobre todo cuando el avión civil ni siquiera tenía la posibilidad de atacar.

Además, al tratar de disfrazar esta atrocidad como legítima defensa los funcionarios de los Estados Unidos dan un paso muy grave, puesto que abren la puerta a que otros recurran a la misma justificación ante incidentes similares. En ese caso, la libertad y la seguridad de la aviación civil se transformarían en un sueño inalcanzable. Por ello el Consejo de Seguridad está obligado a rechazar

esos argumentos, no sólo en base a lo que sugiere la evidencia de que se dispone, sino también por respeto al Artículo 51 de la Carta y a la libertad de la aviación civil.

Teniendo en cuenta la cantidad de vuelos civiles sobre el Golfo Pérsico, el Consejo de Seguridad se enfrenta también a otro problema. Aceptemos como válida, a título de argumento, la explicación de los Estados Unidos. Si, como se dice, el buque de guerra más perfeccionado que los Estados Unidos han emplazado en el Golfo Pérsico no pudo distinguir entre un avión de pasajeros y un F-14, es cuestión de preguntarse si no habrá que esperar más incidentes de la misma gravedad, provocados por otros buques de guerra menos perfeccionados que los Estados Unidos tienen en la zona. Cuando el buque de guerra más perfeccionado de los Estados Unidos entra en estado de pánico ante la posibilidad remota de la presencia de un F-14 - que en todo caso, como lo hemos dicho, no puede plantear ninguna amenaza grave a un blanco ubicado en la superficie - dispara en forma desenfadada contra un objetivo no identificado, ¿no se debe esperar que un buque de guerra menos perfeccionado confunda a aviones comerciales más pequeños que un Airbus con aviones de caza quizás más grandes que los F-14? ¿Estaremos esperando que ocurran más tragedias y que se pierdan más vidas inocentes?

Las normas de combate que deben seguir las fuerzas de los Estados Unidos estacionadas en el Golfo Pérsico disponen las llamadas medidas de defensa contra blancos "hostiles" antes de que se produzca el ataque, posición que va directamente contra las normas aceptadas del derecho internacional, de modo principal el Artículo 51 de la Carta de las Naciones Unidas. Es importante destacar que después del derribamiento oriminal del vuelo 655 de la Iran Air, el Gobierno de los Estados Unidos declaró de la manera más arrogante que no pensaba modificar esas normas.

El Consejo de Seguridad tiene que tomar de inmediato medidas para obligar a los Estados Unidos a que abandonen su actitud guerrera y arrogante en el Golfo Pérsico. De lo contrario se van a producir otros incidentes similares - inclusive por error -, y con mucha mayor frecuencia. Por cierto que las medidas a que nos referimos antes tendrían un efecto limitado en el tiempo y no se las deberá considerar erróneamente como un tratamiento de la causa original de la tensión y la inestabilidad en el Golfo Pérsico. Desde el comienzo mismo de la política estadounidense de despachar al Golfo Pérsico su flota naval más grande, la comunidad internacional sólo ha sido testigo de tragedia, tensión exacerbada e inestabilidad creciente en esa vía de agua en situación tan volátil.

Los funcionarios del Gobierno de los Estados Unidos han declarado abiertamente desde comienzos del año pasado que la presencia de su país en el Golfo Pérsico tenía como objetivo proteger el transporte marítimo comercial y mantener la libertad de navegación en las aguas internacionales. Dicha afirmación carece de base porque es responsabilidad de los Estados litorales - y no de los de fuera - mantener la seguridad. Tampoco se la puede aceptar luego de apreciar los resultados y las consecuencias de la presencia de las fuerzas estadounidenses en la región. Cabe agregar que dicha presencia no sólo no ha traído seguridad a la zona, sino que ha resultado en un aumento de la tensión. Las estadísticas de los ataques a las naves comerciales en el Golfo Pérsico ilustran claramente, por sí mismas, que dicha política ha fracasado de manera deprimente en lo que respecta a sus objetivos declarados. La cantidad de buques atacados en la zona se ha duplicado desde julio pasado, con una mayor intensidad y con cantidad cada vez mayor de víctimas.

Ciertamente, no se habría podido esperar otra cosa. Cuando una superpotencia decide imponerse en una región y apoyar a una de las partes en un conflicto es evidente para todos que no está protegiendo un principio del derecho internacional. La política de los Estados Unidos en el Golfo Pérsico ha sido en realidad tratar de permitir que una parte en el conflicto realice ataques contra buques mercantes bajo la protección de los buques de guerra de los Estados Unidos y, al mismo tiempo, esforzarse por impedir que la otra parte tome medidas legítimas para defender sus intereses vitales, violando así repetidamente los derechos soberanos de la República Islámica del Irán. Esta clase de política no puede definirse razonablemente como una política de protección de la libertad de navegación en el Golfo Pérsico.

Aun si se acepta en teoría la afirmación de los Estados Unidos, la presencia en gran escala de fuerzas norteamericanas, que cuentan con decenas de buques de guerra y destructores, no guarda proporción con la intensidad del supuesto peligro existente en la región. En realidad, el estacionamiento de decenas de buques de guerra en una zona marítima limitada, como es el Golfo Pérsico, automáticamente causa más enfrentamientos y nuevas tensiones.

Si aceptamos el argumento inaceptable de los Estados Unidos de que el ataque del buque USS Vincennes a la aeronave iraní fue un error, inmediatamente tendríamos que preguntarnos si esta tragedia y la muerte de 290 civiles inocentes se deben o no a la injustificada presencia de fuerzas norteamericanas en la región. ¿Acaso la continuación de esa presencia no es una premonición de la repetición de tales tragedias en el futuro?

Quisiera considerar muy brevemente en este momento las nefastas consecuencias jurídicas de la presencia de los Estados Unidos en el Golfo Pérsico.

La presencia de fuerzas norteamericanas en la región del Golfo Pérsico y del Mar de Omán es contraria a la neutralidad que pretende mantener el Gobierno de los Estados Unidos en la guerra impuesta. Los principios universalmente aceptados del derecho internacional consuetudinario reconocen el derecho de los Estados beligerantes y prescriben obligaciones y derechos específicos a los Estados neutrales. Por ejemplo, el Estado beligerante tiene el derecho de detener y revisar en alta mar buques pertenecientes a Estados neutrales. Además, el Estado neutral no debe actuar de una manera que se considere que constituye un apoyo a una de las partes beligerantes.

La presencia de buques de guerras estadounidenses en la región y su constante hostigamiento a buques navales iraníes han impuesto algunas restricciones al ejercicio del derecho universalmente reconocido de la República Islámica del Irán de detener y registrar cualquier buque sospechoso de transportar mercancías que puedan aumentar la fuerza militar del enemigo. En realidad, con su presencia y sus esfuerzos por impedir el ejercicio del derecho de detener y registrar buques, los Estados Unidos han apoyado al agresor y violado su neutralidad. Es evidente que el Gobierno de los Estados Unidos no puede pretender que tiene la responsabilidad unilateral de mantener la paz y la seguridad internacionales.

La presencia de fuerzas navales de los Estados Unidos en el Golfo Pérsico y en el Mar de Omán es contraria a los principios más elementales de las relaciones internacionales, a saber, el respeto de la soberanía, la independencia política, la integridad territorial y la igualdad soberana de los Estados, consagrados en los Artículos 1 y 2 de la Carta de las Naciones Unidas. En más de una ocasión y en contravención de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, que reconoce el principio de la soberanía de un Estado costero sobre su mar territorial, buques de guerra estadounidenses han entrado al mar territorial del Irán, violando así la soberanía y la integridad territorial de la República Islámica del Irán. En este sentido, por conducto de la Sección de Intereses de los Estados Unidos en Teherán, la República Islámica del Irán ha protestado oficial y repetidamente tales violaciones del derecho internacional y ha solicitado la distribución de sus notas de protestas como documentos del Consejo de Seguridad.

Los buques de guerra norteamericanos han hecho advertencias en muchas ocasiones a los aviones de patrulla naval, a los aviones de rescate y vigilancia y a los helicópteros iraníes que se encontraban dentro del espacio aéreo de la República Islámica del Irán, lo cual ha impedido al Irán ejercer su derecho soberano. En violación de las disposiciones del Convenio de Chicago relativo a la absoluta soberanía de los Estados sobre su espacio aéreo, las fuerzas norteamericanas hicieron advertencias a los aviones iraníes que volaban sobre el territorio de la República Islámica del Irán de que debían mantener una distancia de 10 millas de los buques de guerra norteamericanos estacionados cerca - o incluso dentro - del mar territorial de nuestro país, mientras que tal injerencia no puede siquiera ocurrir en alta mar.

Se han registrado muchos casos de interceptación de aviones civiles. Para citar un ejemplo, en su carta de fecha 28 de enero de 1988 (S/19460), la República Islámica del Irán protestó la interceptación en el Golfo Pérsico, por fuerzas navales de los Estados Unidos, de un avión de pasajeros iraní que volaba de Teherán a Dubai. Además, los otros países del Golfo Pérsico han protestado el hostigamiento de aeronaves civiles, lo que pone en peligro la vida de pasajeros civiles. Según el Washington Post del 5 de julio de 1988, un buque de guerra norteamericano interceptó en el Golfo Pérsico una aeronave civil, exigiéndole que cambiara su curso: "El incidente que creó la posibilidad de que hubiera un choque en el aire tuvo lugar el 8 de junio de 1988 y promovió una protesta del Gobierno de los Emiratos Arabes Unidos ante la Embajada norteamericana en Abu Dhabi".

Además, en muchas ocasiones aviones norteamericanos han violado el espacio aéreo del Irán para interceptar aviones de reconocimiento iraníes y advertirles que cambien su curso.

No hay ningún principio ni norma del derecho internacional que pueda justificar en modo alguno la acción ilegal y enérgica de las fuerzas norteamericanas en la región a menos que aceptemos que en nuestro mundo de hoy las relaciones internacionales se basan en la fuerza y que la ley de la selva rige las relaciones entre las naciones más grandes y más pequeñas. En tales circunstancias, ni la Carta de las Naciones Unidas, ni las diversas convenciones internacionales tendrían razón de ser.

La presencia de grandes fuerzas navales de los Estados Unidos en el Golfo Pérsico y en el Mar de Omán ha creado problemas e impuesto restricciones al ejercicio de los derechos soberanos de la República Islámica del Irán en lo tocante a la explotación de los recursos de la plataforma continental y de la zona económica exclusiva.

Es evidente que la abrumadora presencia militar de los Estados Unidos sólo ha traído a los pueblos de la región inseguridad, muerte, destrucción, ilegalidad, injerencia y tirantéz. La seguridad de las rutas marítimas y la libertad de navegación se han visto cada vez en mayor peligro; la seguridad de los vuelos comerciales está corriendo riesgos; el derecho aéreo ha sido violado; se ha pisoteado el derecho del mar; centenares de personas inocentes - hombres, mujeres y niños - han perdido la vida; el medio marino se ha contaminado; la soberanía y la independencia política de la República Islámica del Irán han sido violadas; la paz y la seguridad de la región han sido amenazadas; la amenaza y el uso de la fuerza se han convertido en medios de lograr objetivos ilegítimos; las normas internacionales y los reglamentos relacionados con la soberanía, la integridad territorial y la igualdad soberana de los Estados independientes, así como también el ideal de la paz y la justicia se han transgredido notoriamente. Y todo ello es el resultado de la presencia injustificable de las fuerzas de los Estados Unidos y de sus actos ilegales en la región.

Si bien no pensamos que el Consejo de Seguridad en la serie de reuniones que celebra actualmente esté listo para tratar en forma objetiva estos notorios actos de agresión de los Estados Unidos, sencillamente queremos aducir que la inacción de la comunidad internacional impulsó a los matones norteamericanos a pensar que podían continuar realizando tales atrocidades, dependiendo apenas de una evidencia parcializada y sin fundamento, sin tener que temer a la indignación pública internacional. En realidad, resulta instructivo señalar que los Estados Unidos nunca se han sentido obligados a presentar la evidencia que han urdido a la comunidad internacional para su escrutinio y verificación. Más doloroso aún, sin embargo, es que este órgano nunca haya intentado realizar esta clase de investigación sino que ha optado por hacer la vista gorda frente a los actos descarados de agresión cometidos por uno de sus miembros permanentes contra la integridad territorial de un Miembro de las Naciones Unidas.

Ya es hora de que el Consejo de Seguridad examine en forma más seria y objetiva esta grave amenaza a la paz y la seguridad internacionales y obligue a los Estados Unidos y a otras fuerzas extranjeras a abandonar el Golfo Pérsico. Cualquier otra medida incompleta sería una nueva evasión del Consejo de Seguridad de su responsabilidad, evasión que no puede perdonarse en circunstancias que tuvieron como consecuencia la trágica masacre de los pasajeros inocentes del vuelo 655 de Iran Air la semana pasada.

Además, como la República Islámica del Irán ha estado repitiendo desde hace varios años, las Naciones Unidas deberían tomar medidas eficaces para garantizar la libertad de la navegación civil - y ahora también de la aviación civil - en el Golfo Pérsico e impedir que se difunda la guerra impuesta a otros países de la región. Ya en mayo de 1986 presenté una propuesta concreta sobre la seguridad regional. Esa propuesta merece la atención seria y constructiva de las Naciones Unidas y de los países de la región si se pretende impedir una mayor escalada de la situación volátil que impera en el Golfo Pérsico. Ese enfoque se basaba en el principio comúnmente aceptado de que la seguridad regional del Golfo Pérsico depende de la comprensión mutua entre los países de la región y que deben lograrla sólo esos mismos países sin injerencia foránea alguna.

La República Islámica del Irán pidió también mucho antes de que los Estados Unidos despacharan sus fuerzas de agresión que se impidieran los actos de hostilidad contra el Golfo Pérsico. Sin embargo, la única consideración de los Estados Unidos ha sido y sigue siendo la imposición de presiones contra mi país. Asimismo, la República Islámica del Irán ha respondido positivamente a las propuestas para impedir los actos de hostilidad en el Golfo Pérsico presentadas por el Secretario General y por otros. Tales esfuerzos debieran continuar independientemente de los esfuerzos del Secretario General por lograr la aplicación de su plan.

Si el peor ataque militar contra un avión civil en la historia no es utilizado por el Consejo de Seguridad como el medio más firme de fortalecer las normas existentes del derecho internacional para proteger la aviación civil; si el Consejo de Seguridad, motivado por la conveniencia política, deja una ruta de escape a los culpables para que puedan evadir las consecuencias de su crimen; y si las Naciones Unidas y los otros órganos internacionales no responden adecuadamente a la grave preocupación de la opinión pública internacional después de esta tragedia, entonces debo anunciar con la mayor tristeza y lamentándolo profundamente que habrá una amenaza cada vez mayor para todos los pasajeros civiles, jóvenes o viejos. Todos nosotros lo pagaríamos muy caro. Hoy es la República Islámica del Irán; mañana puede ser otro país.

El PRESIDENTE (interpretación del inglés): Doy las gracias al Ministro de Relaciones Exteriores de la República Islámica del Irán por las amables palabras que me dirigió.

El próximo orador es el Vicepresidente de los Estados Unidos de América, el Honorable George Bush, a quien doy la palabra.

Sr. BUSH (Estados Unidos de América) (interpretación del inglés):

Sr. Presidente: Muchas gracias por la cálida bienvenida que me dispensó cuando me recibió en la Oficina del Presidente. Me complace que el Consejo de Seguridad esté presidido este mes por el representante de un país con el que el mío mantiene relaciones muy cordiales. Estoy convencido de que su tino diplomático garantizará el éxito de este debate.

Sr. Presidente: Con su venia deseo saludar a un antiguo colega con quien presté servicios en las Naciones Unidas hace muchos años. Estoy hablando, por supuesto, del ex Embajador del Perú y ahora Secretario General de las Naciones Unidas, Sr. Javier Pérez de Cuéllar. Todos quienes estamos presentes en esta mesa tenemos gran respeto por sus esfuerzos destinados a robustecer la paz mundial.

He venido aquí hoy a representar a los Estados Unidos a solicitud del Presidente Reagan debido a la importancia de lo que está en juego, no sólo la terrible tragedia humana del vuelo 655 de la Iran Air sino también el conflicto prolongado entre el Irán y el Iraq y sus consecuencias para el comercio internacional en el Golfo Pérsico.

Puesto que fui representante de los Estados Unidos en este órgano, sé cuál es la grave responsabilidad de este Consejo y el bien que puede hacer cuando actúa con realismo y sabiduría. Tenemos la urgente necesidad de realismo y sabiduría en estos momentos.

Durante un año Irán ha rechazado y hecho caso omiso de una resolución solemne del Consejo de Seguridad. Durante años ha estado regañando a este órgano. Y ahora se presenta aquí con acusaciones atolondradas y destempladas contra mi país. Pero, en resumen, tengo la esperanza de que la presencia aquí hoy del Ministro de Relaciones Exteriores sea positiva porque tal vez este órgano pueda servir ahora como el catalizador para poner término al derramamiento de sangre y lograr la paz.

El Golfo Pérsico es una región de importancia vital para los Estados Unidos y la economía mundial. Las fuerzas norteamericanas y europeas -, no solamente las norteamericanas - se encuentran en el Golfo con el apoyo de los Estados de la región para cumplir con una necesidad vital: ayudar a garantizar que la corriente de petróleo no se vea perturbada y mantener al comercio neutral en movimiento frente a una verdadera amenaza a los embarques inofensivos. Ese es nuestro derecho legal.

Minas iraníes, deliberadamente sembradas, han interrumpido el paso inofensivo y han dañado a mercantes no armados y a unidades navales de los Estados Unidos en aguas internacionales. Esas acciones constituyen una violación flagrante del derecho internacional. Las mismas demuestran que son una mentira las afirmaciones iraníes de que apoya la libertad de navegación en el Golfo.

Hemos aumentado el tamaño de nuestras fuerzas de los niveles tradicionales para proteger a los embarques bajo bandera norteamericana y para ayudar a otros navíos neutrales que son objeto de ataques ilegales, cuando solicitan ayuda. Cinco naves europeas, además de las nuestras - un total de 43 barcos -, se encuentran actualmente en el Golfo para contrarrestar la conducta imprudente del Irán para con barcos neutrales que se dedican a un comercio legal. Estoy orgulloso de nuestro liderazgo al enfrentar ese desafío.

Hemos expresado en forma conjunta y de manera clara que mantendremos abierto el Golfo Pérsico, no importa cuál sea la amenaza. Estoy aquí para reiterar a aquellos que dependen de nosotros y aquellos que nos amenacen que no alteraremos este rumbo.

La cuestión crítica que enfrenta este órgano es no el cómo y el por qué del vuelo 655 de la Iran Air. Es la negativa permanente del Gobierno de la República Islámica del Irán a acatar la resolución 598 (1987), a negociar para poner fin a la guerra con Iraq y a cesar en sus actos de agresión contra los embarques neutrales en el Golfo Pérsico.

Las víctimas del vuelo 655 de la Iran Air son sólo las más recientes de una guerra brutal e insensata que ha provocado inmenso dolor y sufrimiento a los pueblos de ambas partes.

Hace mucho tiempo que Irán debiera haber aceptado, y aún puede aceptar, un fin honorable a la guerra. Como primer paso debiera declarar su voluntad inequívoca de acatar la resolución 598 (1987) hoy, por primera vez, ante este órgano. Puede

actuar ahora para poner fin a los indescriptibles sacrificios que se le pide lleven a cabo los pueblos tanto de Irán como de Iraq. ¿Qué posible objetivo puede valer la pena de los sufrimientos y dolores humanos, los cientos de miles de muertos y la devastación económica que la guerra ha provocado en ambas partes?

Un aspecto particularmente horripilante de la guerra entre Irán e Iraq es el creciente uso rutinario de armas químicas. ¿Quién puede olvidar las fotos de familias enteras que yacen muertas en las calles de sus aldeas, inocentes de todo, y que no obstante fueron muertas en esta forma salvaje?

Debe ponerse fin a este uso de armas químicas. Permítasenos formular hoy aquí un llamamiento especial a todas las naciones para que eliminen tales elementos bélicos. ¿Quién puede dormir por la noche luego de ver la foto de una madre cubriendo el cuerpo de su hijo con su propio cuerpo para tratar de protegerlo del horror de una muerte invisible e insidiosa?

En nombre del Presidente y del Gobierno de los Estados Unidos, fui a Ginebra en 1984 para presentar un proyecto de tratado ante el Comité de Desarme de las Naciones Unidas destinado a eliminar todas las armas químicas y biológicas. Tengo plena conciencia de que existen difíciles problemas de verificación en cuanto a la eliminación de esas armas, pero ello no debe impedirnos que tratemos de poner fin a medios de hacer la guerra tan monstruosos.

Los Estados Unidos fueron la primera nación que condenó públicamente el uso de armas químicas en la guerra como una violación descarada de los Protocolos de Ginebra. Apoyamos plenamente la resolución 612 (1988) que exige un fin inmediato de la guerra química por ambas partes. Ningún país debiera pensar que puede utilizar armas químicas con impunidad.

Nosotros en el Consejo tenemos la responsabilidad especial de ayudar a poner fin a esta guerra. Hace casi un año, el 20 de julio de 1987 este Consejo respondió a las esperanzas del mundo con la aprobación unánime de la resolución 598 (1987). Los Estados Unidos desempeñaron un papel dirigente en la aprobación de esa resolución. Sus disposiciones son conocidas. Dicha resolución proporciona un marco global para poner fin de inmediato a la guerra.

La resolución 598 (1987), tenía un carácter singular y obligatorio. Al aprobar la resolución 598 (1987), los miembros del Consejo de Seguridad sabían exactamente lo que estaban haciendo al ordenar un fin inmediato al conflicto sin el acuerdo de ninguna de las partes.

Ha pasado casi un año y el derramamiento de sangre continúa incontrolado. Ha llegado la hora de poner fin a esta guerra.

Insto hoy a ambas partes a que acepten un cese del fuego inmediato, global y permanente, en tierra, mar y aire. Que ese sea el primer paso para la plena aplicación de la resolución 598 (1987), encaminado directamente a un pronto retiro a las fronteras internacionales, la devolución de todos los prisioneros de guerra y el establecimiento de un órgano imparcial encargado de examinar la responsabilidad del conflicto. Que se ponga fin al derramamiento de sangre. Que se abra el camino para una resolución permanente que logre la paz.

Tuve el privilegio de reunirme esta mañana con el Secretario General para encomiar sus incansables empeños para poner fin a la guerra y prometer nuestro firme apoyo a sus esfuerzos de mediación. Insto a los miembros del Consejo de Seguridad - y en particular a sus miembros permanentes - a que hagan lo mismo y expresen claramente que no apoyarán los esfuerzos para demorar la inmediata aplicación de la resolución 598 (1987) en todas sus disposiciones.

No debemos perder de vista un factor básico: Iraq ha declarado su voluntad de acatar la resolución 598 (1987) como base para un arreglo, e Irán, lamentablemente, no lo ha hecho. En lugar de expresar su voluntad de aceptar la resolución y negociar su aplicación de buena fe, Irán ha tratado de ganar tiempo y ha maniobrado para lograr ventajas diplomáticas, y el pueblo iraní ha pagado un alto precio.

Respetamos el derecho de Irán a presentar sus quejas. Pero Irán no puede conseguir ambas cosas. Irán no puede simultáneamente presentar una queja a este órgano y desafiarlo.

El Gobierno de la República Islámica del Irán se ha negado a decir en forma clara y plena que habrá que acatar la decisión obligatoria del Consejo de Seguridad. No debe permitirse que Irán elija aquellas disposiciones de la resolución 598 (1987) que le gustan e ignore las demás. Tampoco debe permitirse a Irán que se limite a una adhesión verbal a la resolución 598 (1987), mientras evita cooperar con el Secretario General a fin de hallar formas prácticas para aplicar la resolución.

A propósito, no puedo dejar de señalar cuán a menudo el representante del Irán citó a periódicos norteamericanos. Había olvidado esto, luego de una ausencia tan prolongada de las Naciones Unidas. Tal vez por provenir de un país que no ha sido bendecido con una prensa libre, vigorosa y competitiva, y con su tema político libre, los iraníes no comprenden que en este país es posible encontrar columnas o comentarios para apoyar cualquier punto de vista que uno mantenga.

En cuanto a la cuestión que nos ocupa - la lamentable destrucción del avión de la Iran Air que llevaba a cabo el vuelo 655 -, muchas de las circunstancias aún no se han aclarado. Estamos llevando a cabo nuestra propia investigación militar. Cooperaremos con toda investigación que lleve a cabo la Organización de Aviación Civil Internacional y confiamos en que el Gobierno del Irán hará lo mismo. Queremos que todos los hechos pertinentes sean sacados a la luz tan pronto como sea posible, y aquellos miembros que están familiarizados con nuestro sistema saben que serán dados a publicidad tan pronto como sea posible.

Una cosa es clara: El USS Vincennes actuó en legítima defensa. Este trágico accidente ocurrió ante un telón de fondo de ataques iraníes repetidos, injustificados, no provocados e ilegítimos contra buques mercantes y contra las fuerzas armadas de los Estados Unidos, comenzando con el ataque de minas contra el USS Bridgeton en julio de 1987. Ocurrió en medio de un ataque naval iniciado por naves iraníes contra una nave neutral y luego contra el Vincennes cuando vino a ayudar a esta nave inocente en peligro.

A pesar de estas hostilidades, las autoridades iraníes no desviaron al Iran Air 655 de esta zona de combate. Permitieron que una aeronave civil llena de pasajeros siguiera en un rumbo que la llevaba por encima de un buque de guerra que estaba en combate. Ese fue un error irresponsable y trágico.

Hay tres maneras de que el Irán evite futuras tragedias: una, que desvíe las aeronaves fuera de la zona de combate; otra, mejor aún que deje de atacar a naves inocentes, y por último, la mejor de todas, a través de la paz. Y el Consejo de Seguridad ofrece la mejor esperanza de paz ahora.

La información de que disponía el Capitán del Vincennes, Sr. Rogers, era que se acercaba a su nave un avión militar iraní con intenciones hostiles. Y después de siete advertencias - quiero que el Consejo de Seguridad entienda bien esto - que no tuvieron respuesta hizo lo que tenía que hacer para proteger su buque y las vidas de su tripulación. Como comandante militar su primer deber y responsabilidad es proteger a sus hombres y a su buque, y así lo hizo.

Las acusaciones arbitrarias del Irán de que el ataque a la aeronave fue premeditado son insultantes y absurdas.

Los Estados Unidos nunca han actuado deliberadamente para poner en peligro a civiles inocentes, ni lo harán jamás. Pido al Consejo que compare esto con la detención deliberada en condiciones inhumanas de norteamericanos y de otros que son mantenidos como rehenes contra su voluntad. Una es una actitud civilizada y la otra bárbara.

También puedo garantizar al Consejo que no vamos a poner en peligro a civiles inocentes a propósito como se nos acusa hoy. Pero puedo decir asimismo que los Estados Unidos nunca han de poner a sus fuerzas militares en la peligrosa posición de negarles el derecho de defenderse.

Todos estamos ya acostumbrados a escuchar acusaciones irresponsables del Gobierno del Irán. Ha habido muchas declaraciones absurdas en relación con este incidente trágico. Los iraníes pueden hacer acusaciones; pueden, si lo desean, lanzar a niños de 14 años a una lucha sangrienta; eso es cosa suya. Pero si atacan a naves inocentes y colocan minas en aguas internacionales, eso concierne a todos los que valoran la libertad. Pero la respuesta - vuelvo siempre a ella - le corresponde a este Consejo; es la paz.

No voy a rebajarme a contestar la acusación de que deliberadamente destruimos al Iran Air 655. Honestamente creo que los iraníes saben cuál es la realidad. El Canciller del Irán sabe que esta tragedia fue un accidente; asimismo sabe que, al permitir que una aeronave civil volara en una zona de combate entre buques de guerra del Irán y las fuerzas de los Estados Unidos en el Golfo, el Irán también tiene que asumir un alto grado de responsabilidad por lo ocurrido.

Pido hoy al Irán que desvíe el tráfico aéreo civil de las zonas de hostilidades. Ayer el representante de los Estados Unidos ante la Organización de la Aviación Civil Internacional propuso una investigación de la OACI del incidente del Iran Air y la consideración inmediata de medidas apropiadas para asegurar la protección de la aviación civil en el Golfo.

El terrible desastre del Iran Air 655 embarga de dolor los corazones de los norteamericanos, los corazones de los 14 países que me acompañan en esta sala. Estoy sentado junto al representante de Yugoslavia, que perdió a seis de sus compatriotas en el incidente. Por supuesto que ello nos entristece, que sentimos compasión y que nos preocupa lo que ha ocurrido. Nuestra reacción ante esta tragedia trasciende las diferencias y las fronteras políticas. Como norteamericanos, compartimos - no podríamos ser norteamericanos si no lo hiciésemos - el dolor de las familias de las víctimas, cualquiera sea su nacionalidad, y eso incluye a los ciudadanos inocentes de la República Islámica del Irán.

Es este sentimiento tan profundo de humanidad común el que ha llevado al Gobierno de los Estados Unidos a la decisión de proporcionar indemnización voluntaria ex gratia a las familias que murieron en el accidente del Iran Air 655. Una reacción rápida de un Presidente y de su país que sienten algo profundamente, que sienten compasión para con los que perdieron sus vidas inocentemente.

Hacemos esta oferta estrictamente como gesto humanitario, no como una cuestión de obligación jurídica, sino como compasión moral para reflejar el valor que nosotros asignamos a las vidas humanas. Esperamos que la indemnización pueda aliviar un poco el dolor de aquellos que han sufrido esta pérdida, aun cuando reconocemos que no hay nada que podamos hacer ni decir para que vuelvan a vivir sus seres queridos.

En el caso de las víctimas del Irán hemos de adoptar medidas apropiadas para asegurar que el dinero vaya directamente a las familias y no al Gobierno. No vamos a dar ningún fondo a la República Islámica del Irán. Por cierto, no hemos de dar ninguna indemnización hasta que se establezcan los mecanismos para asegurar que el dinero vaya donde debe ir: a las familias de las víctimas.

Ha llegado la hora - y por supuesto una hora muy demorada - de volvernos a dedicar a la causa de la paz. La tragedia del Iran Air tiene que reforzar nuestra determinación para actuar. Tiene que recordar a aquellos que prefieren pasar por alto los terribles costos humanos de la guerra entre el Irán y el Iraq y la amenaza que esta guerra plantea para la seguridad del Golfo Pérsico - aquellos que encuentran razones para demorar y no actuar en pro de la paz - que su complacencia tiene un precio muy alto.

Nosotros, mi país, los Estados Unidos, tenemos una meta primordial en el Golfo Pérsico. Esa meta es la paz. La paz quiere decir que se ponga fin a la matanza; y la terminación definitiva de la guerra; la paz quiere decir libertad total de paso por los estrechos, libertad total para que los buques naveguen sin riesgos en aguas internacionales; y la paz también quiere decir que las naciones vivan sin el temor de la amenaza o la intimidación de sus vecinos.

Con este fin vamos a continuar defendiendo nuestros intereses y apoyando a nuestros amigos manteniéndonos firmemente neutrales en la guerra. Mientras continúe este conflicto, nosotros y las otras naciones occidentales hemos de obrar para eliminar la amenaza a la libertad de navegación y de comercio pacífico en una vía marítima que es fundamental para las economías del mundo. Nuestra presencia naval es acogida con beneplácito por las naciones pacíficas. No representa ninguna amenaza para nadie. Pero hemos de responder con firmeza si se nos amenaza.

La aplicación de la resolución 598 (1987) permitiría que los Estados Unidos volvieran a una presencia naval modesta en el Golfo, algo que hemos mantenido durante más de 40 años con el apoyo de los Estados del Golfo. Aguardamos con mucho interés que llegue ese día.

Pero, no se equivoquen: hasta que llegue ese día, haremos todo lo necesario para mantener la libertad de navegación en esa zona vital del mundo y adoptaremos cualquier medida para proteger a nuestras fuerzas que se encuentran allí. No vamos a abandonar a nuestros amigos y aliados. No nos dejaremos intimidar por ataques temerarios o por el terror. Nuestro compromiso con la libertad y la paz exige esto y nada más que esto de los Estados Unidos de América.

El PRESIDENTE (interpretación del inglés): Agradezco al Vicepresidente de los Estados Unidos de América las amables palabras que dirigió a mi país y a mi persona.

Todavía hay varios oradores en mi lista. En vista de lo tardío de la hora, voy a levantar esta sesión. La próxima reunión del Consejo de Seguridad para seguir examinado el tema del orden del día tendrá lugar a las 10.30 horas de mañana, viernes 15 de julio de 1988.

Se levanta la sesión a las 13.00 horas.