

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: General
2 July 2015
Russian
Original: English

Семидесятая сессия

Пункт 130 первоначального перечня*

**Расследование условий и обстоятельств, приведших
к трагической гибели Дага Хаммаршельда и членов
сопровождавшей его группы**

**Письмо Генерального секретаря от 2 июля 2015 года
на имя Председателя Генеральной Ассамблеи**

Имею честь сослаться на резолюцию 69/246 Генеральной Ассамблеи, касающуюся расследования условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы. В соответствии с пунктом 1 этой резолюции 16 марта 2015 года я назначил Независимую группу экспертов для изучения новой информации, касающейся гибели бывшего Генерального секретаря и сопровождавших его лиц, и оценки ее доказательной ценности. В настоящем письме в соответствии с просьбой, содержащейся в пункте 3 резолюции 69/246, я доложу о достигнутом прогрессе.

Вначале я хотел бы выразить свою искреннюю признательность руководителю Группы Мохаммеду Чанде Усману (Объединенная Республика Танзания), а также остальным членам Группы — Керрин Маколей (Австралия) и Хенрику Ларсену (Дания) — за их исключительный вклад в поиски истины о событиях, имевших место 17 и 18 сентября 1961 года. Доклад Группы представляет собой один из необходимых шагов на пути к выполнению нашей общей обязанности установить факты по прошествии столь многих лет. Я имею честь приложить к настоящему письму копию доклада Группы, а также препроводительное письмо руководителя Группы. Я приму меры к тому, чтобы настоящее письмо, письмо руководителя Группы, доклад Группы и приложения к нему — с небольшими сокращениями для сохранения конфиденциальности личной медицинской информации погибших и личной информации об опрошенных группой свидетелях — стали достоянием широкой общественности.

Я имею честь также кратко осветить основные моменты доклада Группы и изложенные в нем основные установленные факты и выводы. В соответствии со своим мандатом Группа рассмотрела и обобщила предоставленную ей новую информацию и оценила ее доказательную ценность. Я с удовлетворением отмечаю, что Группа определила не только наличие или отсутствие доказа-

* A/70/50.



тельной ценности новой информации, но и степень такой ценности, классифицировав ее по четырем категориям: ничтожная, слабая, умеренная и высокая. Я твердо уверен, что эти категории обеспечивают основу для того, чтобы можно было проводить различия между той новой информацией, которая заслуживает дальнейшего изучения в поисках истины, и той новой информацией, которая этого не заслуживает.

Я признателен руководителю и членам Группы за их поездку в Лусаку и город Ндола в Замбии. Я хотел бы также поблагодарить 12 оставшихся в живых очевидцев, которые были опрошены ими и, не жалея своего времени, щедро поделились воспоминаниями о последних мгновениях полета самолета, зарегистрированного под литерами SE-BDY. В качестве подспорья в своей работе Группа использовала информацию, включенную в доклад Хаммаршельдской комиссии, содержащийся в приложении к моей записке от 21 марта 2014 года (A/68/800). Одним из свидетельств проявленной Группой должной осмотрительности и ее стремления добиться максимальной результативности своей работы является тот факт, что Группа приложила увенчавшиеся успехом усилия для получения дополнительной новой информации из соответствующих национальных и частных архивов и из других важных источников, в том числе от бывших членов Хаммаршельдской комиссии, а также от различных исследователей и технических экспертов. Я с удовлетворением отмечаю также инициативный подход Группы, которая запрашивала информацию у всех государств-членов и направляла конкретные информационные запросы отдельным государствам-членам, в распоряжении которых могли иметься значимые материалы или другая значимая информация. Это помогло Группе не только сконцентрировать усилия на материалах, существование которых явно подтверждается предоставленной ей новой информацией, но и сузить круг возможных причин, ограничив его теми причинами, информация о вероятности которых, по заключению Группы, имеет достаточную доказательную ценность.

Я признателен государствам-членам за их усилия по сотрудничеству с Группой и хотел бы выразить свою благодарность соответствующим государствам-членам за их готовность предоставить руководителю и/или членам Группы новую информацию или ознакомить их с такой информацией. Вместе с тем я отмечаю, что в некоторых случаях государства-члены не представили ответов по существу, не представили вообще никаких ответов или по-прежнему относят документы, о которых идет речь, к категории засекреченных, несмотря на прошедшее время. Я намерен продолжить обсуждение этого вопроса с соответствующими государствами-членами. В своем докладе Группа заявила также, что она «обратилась к определенным государствам-членам с конкретными запросами о предоставлении информации, но представившие ответ государства сообщили, что они не смогли найти каких-либо документов, представляющих интерес с точки зрения этих запросов». Группа делает однозначный вывод о том, что «это направление расследования еще не исчерпано». Я понимаю этот вывод как означающий, что неопубликованные засекреченные материалы, касающиеся крушения SE-BDY, вероятно, могут все еще иметься. В этой связи я настоятельно призываю соответствующие государства-члены продолжить поиск значимых документов и информации и как можно скорее ответить на конкретные информационные запросы, которые им поступят.

Что касается изучения и анализа Группой доказательной ценности новой информации, оказавшейся в ее распоряжении, то я отмечаю, что новая инфор-

мация, касающаяся причины или причин гибели, как представляется, подтверждает обоснованность, выводы и заключения первоначального отчета о посмертном обследовании тел пассажиров самолета SE-BDY от 1961 года. Это, по всей вероятности, подтверждает, что 15 пассажиров, находившихся на борту самолета SE-BDY, погибли в результате множественных травм или предположительных множественных травм, полученных вследствие крушения самолета, и что смерть шестнадцатого пассажира наступила от аналогичных причин, хотя и на пять дней позже. Отсутствие доказательной ценности другой новой информации, касающейся причины или причин гибели, по сути, ставит крест на утверждениях о том, что Даг Хаммаршельд выжил во время аварии и был убит позже.

Кроме того, проведенный Группой анализ новой информации, касающейся саботажа или угона самолета как возможных причин крушения, также, по всей вероятности, ставит крест на этих двух гипотезах, если только не появится какая-либо дополнительная новая информация. Группа также пришла к выводу, что «заявления, сделанные наемниками, их собеседниками или другими лицами, о том, что они сбили самолет SE-BDY или каким-либо иным образом вызвали его крушение в результате воздушного нападения», не заслуживают доверия. Наконец, хотя Группа не получила никакой новой информации, имеющей непосредственное отношение к ошибке пилота, я отмечаю заявление Группы о том, что это «не наносит ущерба доказательной ценности имеющейся информации, касающейся этой гипотезы крушения самолета».

Группа признала умеренной доказательную ценность следующей новой информации, касающейся гипотезы воздушного нападения или другого вмешательства в качестве возможной причины или причин крушения самолета:

- a) показаний девяти новых очевидцев, свидетельствовавших о том, что в тот момент, когда самолет SE-BDY заходил на посадку в аэропорту Ндолы, они наблюдали в воздухе более одного самолета и что какие-то из этих других самолетов были реактивными, а также о том, что SE-BDY загорелся до того, как ударился о землю, или что он был обстрелян или еще каким-то образом активно атакован другим находившимся там самолетом;
- b) утверждений двух лиц относительно того, что они якобы слышали перехват или читали записи перехвата радиопереговоров, касающихся возможного нападения с воздуха или с земли на самолет SE-BDY;
- c) появившейся дополнительной информации об авиационном потенциале властей провинции Катанга в 1961 году и использовании им иностранного военного и военизированного персонала;
- d) возможности того, что сообщения, которые отправлялись с шифровальной машины “CX-52”, использовавшейся г-ном Хаммаршельдом, перехватывались;
- e) возможности того, что усталость экипажа сыграла определенную роль, как одного из факторов крушения самолета SE-BDY в рамках одной или более гипотез возможных причин крушения; и
- f) дополнительной информации, которая ставит под сомнение официальный отчет о времени обнаружения места аварии и поведении различных должностных лиц и местных властей.

Таким образом, в конечном итоге Группа обнаружила значительный объем новой информации, которая, по ее мнению, имеет достаточную доказательную ценность для проведения дальнейшего расследования гипотезы о воздушном нападении или каком-либо другом вмешательстве в качестве возможной причины крушения самолета. В частности, Группа пришла к конкретному выводу о том, что новые показания свидетелей, утверждения в отношении якобы имевших место радиоперехватов и новая информация об авиационном потенциале сил провинции Катанги, о чем упоминалось в подпунктах (а)-(с) выше, могут «также представлять собой важный след для нахождения истины в отношении возможной причины или причин авиакрушения и трагической гибели людей».

На мой взгляд, для окончательного установления фактов потребовалось бы дополнительное следствие или расследование. Такое следствие или расследование имело бы больше шансов на то, чтобы прийти к убедительному заключению относительно трагических событий 17 и 18 сентября 1961 года с учетом конкретной информации, запрошенной Группой у соответствующих государств-членов. Поэтому я еще раз настоятельно призываю государства-члены раскрыть, рассекретить имеющуюся у них, возможно, информацию, которая связана с обстоятельствами и условиями, приведшими к гибели пассажиров самолета SE-BDY, или каким-либо иным образом предоставить привилегированный доступ к этой информации. Это имело бы особое значение применительно к новой информации, которая, по оценке Группы, имеет умеренную доказательную ценность.

С этой целью я попросил заместителя Генерального секретаря по правовым вопросам, Юрисконсульта Организации Объединенных Наций взаимодействовать с соответствующими государствами-членами на предмет принятия последующих мер в связи с определенными аспектами невыполненных просьб Группы о представлении конкретной информации и получать и рассматривать любую дополнительную новую информацию, представляемую государствами-членами или другими источниками, «целенаправленным и согласованным образом» изучая вопрос о том, меняет ли она доказательную ценность той информации, которой мы в настоящий момент располагаем. Юрисконсульт будет также сообщать мне о событиях, требующих внимания или принятия решений со стороны Генеральной Ассамблеи. Я сообщу Ассамблее о любом дальнейшем прогрессе в этом деле до конца ее семидесятой сессии.

В этой связи и в соответствии с рекомендацией Группы о поддержании контактов с различными государственными и частными архивами я также просил Юрисконсульта изучить «возможность создания центрального архивного хранилища или другого единого центра, обеспечивающего возможность доступа к этим отчетам и архивным документам с помощью электронных или других соответствующих средств для Организации Объединенных Наций и любых других уполномоченных сторон, с тем чтобы обеспечить их постоянную и лучшую сохранность и доступ к ним».

В заключение отмечу, что мы должны прислушаться к словам руководителя Группы, который в своем сопроводительном письме от 11 июня 2015 года пишет, что «для окончательного раскрытия всей истины относительно условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы, Организации Объединенных Наций будет по-прежнему необходимо, последовательно и в приоритетном порядке, продолжать критическое рассмотрение остающихся пробелов в информации, в частности в том, что касается наличия засекреченных материалов и информации в распоряжении государств-членов и их учреждений, которые могли бы пролить дополнительный свет на это событие, приведшее к гибели людей, и его возможную причину или ряд причин».

Поэтому наш общий долг — стремиться узнать всю правду об условиях и обстоятельствах, приведших к трагической гибели Дага Хаммаршельда и сопровождавших его лиц. В связи с этим я рекомендую Генеральной Ассамблее продолжать заниматься этим вопросом. Возможно, это наш последний шанс выяснить истину. Подтверждая нашу приверженность достижению этой цели, я призываю Ассамблею вновь подтвердить в духе пункта 2 ее резолюции 69/246 ее обращение к государствам-членам обеспечить, чтобы все соответствующие материалы, которые остаются засекреченными спустя более 50 лет после этого происшествия, были рассекречены или каким-либо иным образом предоставлены для рассмотрения либо Секретариатом Организации Объединенных Наций, либо любым видным деятелем или деятелями, которым Ассамблея, возможно, пожелает поручить выполнение такой задачи.

Я считаю, что это наша святая обязанность перед моим выдающимся и уважаемым предшественником, Дагом Хаммаршельдом, перед остальными членами сопровождавшей его группы и перед их родными.

(Подпись) **Пан Ги Мун**

Препроводительное письмо

Письмо руководителя Независимой группы экспертов, учрежденной резолюцией 69/246 Генеральной Ассамблеи, от 11 июня 2015 года на имя Генерального секретаря

В моем качестве руководителя Независимой группы экспертов, учрежденной резолюцией 69/246 Генеральной Ассамблеи, и от имени остальных членов Группы — г-жи Керрин Маколей и г-на Хенрика Ларсена — имею честь представить доклад Группы об изучении и анализе доказательной ценности новой информации, касающейся трагической гибели Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы, а также о наших основных выводах, заключениях и рекомендациях.

Назначение в состав Группы, которое было произведено Вами во исполнение просьбы Генеральной Ассамблеи, содержащейся в ее резолюции 69/246, делает нам большую честь, и при выполнении своего мандата мы осознавали историческое значение этой резолюции для выяснения правды об условиях и обстоятельствах, приведших к гибели Генерального секретаря и членов сопровождавшей его группы.

В соответствии с определенным Вами кругом ведения Группа начала свою работу 30 марта 2015 года и после этого рассмотрела доклад и материалы, представленные Хаммаршельдской комиссией, а также другую информацию, полученную от государств-членов и из других источников. Мы посетили Замбию для проведения бесед с новыми свидетелями, а также Бельгию, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии и Швецию для ознакомления с различными правительственными и неправительственными архивными материалами. Мы активно запрашивали информацию у всех государств-членов, а некоторым из них направили конкретные информационные запросы.

В результате выполнения вышеуказанного мандата и проделанной работы Группа собрала значительный объем информации в дополнение к информации, которую Генеральный секретарь получил от Хаммаршельдской комиссии. Мы рассмотрели и обобщили всю новую информацию, предоставленную в распоряжение Группы, и пришли к выводу о том, что не вся эта информация, но определенная ее часть имеет доказательную ценность. Исходя из актуальности, подлинности, правдивости и/или достоверности новой информации и принимая во внимание ту связь, которую каждый элемент информации имеет со всем объемом информации, Группа оценила степень доказательной ценности каждого элемента новой информации по следующей шкале: ничтожная, слабая, умеренная или высокая.

Итоговое заключение Группы состоит в том, что для окончательного выяснения всей правды об условиях и обстоятельствах, приведших к трагической гибели Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы, Организации Объединенных Наций все же потребуется в порядке преемственности и приоритетности провести дополнительную работу по критическому рассмотрению остающихся информационных пробелов, связанных, в частности, с тем, что в распоряжении государств-членов и их ведомств имеются засекреченные информация и материалы, которые могут пролить новый свет на это роковое событие и его вероятную причину или причины.

Без ущерба для Ваших прерогатив как Генерального секретаря и для принятия окончательного решения Генеральной Ассамблеей Группа также вынесла на Ваше рассмотрение ряд рекомендаций, касающихся сохранения архивов в их полноте; продолжения Ваших усилий для получения засекреченных материалов или документов от соответствующих государств-членов; и передачи Группе любой новой информации, полученной после завершения действия ее мандата.

Мы весьма признательны за предоставленную нам возможность оказать Вам содействие в этом важном начинании. Нам хотелось бы выразить благодарность первому заместителю Генерального секретаря за его неизменную поддержку. Мы также выражаем глубокую признательность за ту помощь, которую нам оказало Управление по правовым вопросам, в частности помощник Генерального секретаря по правовым вопросам Стивен Матиас и старший сотрудник по правовым вопросам Мона Халиль. Мы выражаем особую признательность за прекрасное секретариатское обслуживание, которое обеспечивали секретарь Группы Мэтью Уиллис и помощник Группы Лесли Рафаэл, а также координатор-резидент Организации Объединенных Наций в Замбии Джанет Роган и страновая группа Организации Объединенных Наций в Замбии.

Мы также хотели бы официально выразить нашу глубокую благодарность государствам-членам за их конструктивное сотрудничество и выразить надежду на то, что они продолжат свои усилия по представлению документов и других материалов, касающихся гибели покойного Генерального секретаря и других сопровождавших его лиц, в соответствии с положениями резолюции 69/246 Генеральной Ассамблеи.

Мы признательны свидетелям, которые любезно уделяли нам свое время и делились своими воспоминания о произошедших событиях.

Мы в долгу перед многочисленными экспертами и специалистами, которые щедро тратили на Группу свое время и делились с нею необходимой информацией без какого-либо вознаграждения. Мы также должны выразить благодарность Сюзан Уильямс и Хаммаршельдской комиссии за их усилия, направленные на то, чтобы привлечь внимание международного сообщества к этому вопросу.

В заключение мы выражаем глубокое соболезнование семьям тех, кто погиб в авиакатастрофе, и высоко ценим терпеливое ожидание ими правды о том, что произошло в тот роковой вечер. Надеемся, что наши усилия позволят пролить новый свет на эти события.

(Подпись) Мохаммед Чанде Усман
Руководитель Независимой группы экспертов

Доклад Независимой группы экспертов, учрежденной резолюцией 69/246 Генеральной Ассамблеи*

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	9
II. Новая информация о причинах смерти	13
III. Новая информация, полученная от свидетелей последних мгновений полета самолета, зарегистрированного под литерами SE-BDY	21
IV. Новая информация об атаке с воздуха или с земли или других внешних угрозах	27
V. Новая информация о диверсии	50
VI. Новая информация об угоне самолета	57
VII. Новая информация о человеческих факторах	58
VIII. Новая информация о действиях должностных лиц и местных властей	63
IX. Резюме основных установленных фактов и выводов	69
X. Рекомендации	77

Приложения

1. General information request from the Panel to all Member States	79
2. Specific information request from the Panel to the Government of Belgium and the response thereto	80
3. Specific information request from the Panel to the Government of France and the response thereto	84
4. Specific information request from the Panel to the Government of Germany and the response thereto	88
5. Specific information request from the Panel to the Government of the Republic of South Africa	91
6. Specific information requests from the Panel to the Government of the United States and the response thereto	93
7. Specific information request from the Panel to the Government of the United Kingdom and the response thereto	102

* Настоящий доклад издается без официального редактирования.

I. Введение

Справочная информация

1. После получения доклада Комиссии юристов по расследованию гибели Дага Хаммаршельда («Хаммаршельдская комиссия») Генеральный секретарь представил Генеральной Ассамблее 21 марта 2014 года доклад наряду с запиской, содержащей его оценку, в которой приводятся новые данные, имеющие отношение к трагической гибели бывшего Генерального секретаря Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы (см. [A/68/800](#) и [A/68/800/Add.1](#)). Хаммаршельдская комиссия являлась частным и добровольным органом в составе четырех авторитетных международных юристов, приглашенных инициативным комитетом для того, чтобы они в первую очередь изучили имеющиеся данные и сообщили, являются ли они, по их мнению, основанием для возобновления Организацией Объединенных Наций своего расследования.

2. Приняв к сведению доклад и рассмотрев оценку Генерального секретаря, Генеральная Ассамблея в своей резолюции 69/246 от 29 декабря 2014 года просила Генерального секретаря назначить независимую группу экспертов для изучения новой информации и оценки ее доказательной ценности. В этой резолюции Генеральная Ассамблея призвала государства-члены предать огласке любые значимые материалы, имеющиеся в их распоряжении, и предоставить Генеральному секретарю соответствующую информацию, касающуюся трагической гибели Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы. Во исполнение этой резолюции Генеральный секретарь объявил 16 марта 2015 года о назначении Независимой группы экспертов («Группа») для изучения и оценки доказательной ценности новой информации, касающейся условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели бывшего Генерального секретаря Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы. Он назначил руководителем группы Мохаммеда Чанде Усмана, Председателя Верховного суда Объединенной Республики Танзания, а ее членами — Керрин Маколей (Австралия), эксперта по безопасности авиации, и Хенрика Ларсена (Дания), эксперта по баллистике. Группа провела свою работу в период с 30 марта по 12 июня 2015 года. В настоящем докладе содержится резюме деятельности Группы и оценка доказательной силы новой информации, а также излагаются ее выводы, заключения и рекомендации.

Предыдущие официальные расследования

3. События, подпадающие под действие мандата Группы, были впервые изучены Следственным комитетом Департамента гражданской авиации федерального правительства Родезии и Ньясаленда (Родезийский следственный комитет по вопросам гражданской авиации) в период с 19 сентября по 2 ноября 1961 года. Это расследование было продолжено Федеральной следственной комиссией, учрежденной в соответствии с Законом о Федеральной следственной комиссии 1955 года (Родезийская следственная комиссия), доклад которой был опубликован 19 февраля 1962 года. После этого во исполнение своей резолюции 1628 от 26 октября 1961 года Генеральная Ассамблея создала Комиссию Организации Объединенных Наций по расследованию («Комиссия Организации Объединенных Наций») для проведения международного расследования условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели людей. После опубли-

ликования доклада Комиссии Организации Объединенных Наций (A/5069) Генеральная Ассамблея в своей резолюции 1759 от 26 октября 1962 года приняла к сведению этот доклад и просила Генерального секретаря сообщать ей о любых новых доказательствах, которые могут быть доведены до его сведения.

Мандат и определения

4. Согласно положениям резолюции 69/246 Генеральной Ассамблеи и кругу ведения, определенному Генеральным секретарем, мандат Группы заключался в том, чтобы изучить и оценить доказательную ценность новой информации, касающейся условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели бывшего Генерального секретаря Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы. В частности, Группе было поручено провести обзор доклада Хаммаршельдской комиссии и ее исходных материалов, а также любых соответствующих материалов, обнародованных государствами-членами, или любой другой соответствующей информации, которая, возможно, была получена от государств-членов или из других источников; опросить свидетелей и других лиц, которые предоставили новую информацию, а также экспертов, которые могут удостоверить подлинность или разъяснить технические аспекты такой информации; посетить, при необходимости и если это будет уместно, место авиакатастрофы; и подготовить доклад о своих выводах, в том числе основанных на новых показаниях свидетелей, опрошенных Группой, и любых новых материалах или информации, полученных от государств-членов или из других источников.

5. В том что касается сферы охвата этой оценки, Группа определила «новую» информацию как информацию, касающуюся трагической гибели людей, которая в силу содержания или сроков ее обнародования не имела в распоряжении Комиссии Организации Объединенных Наций во время проведения ею своего расследования, а также как информацию, которая не имела в распоряжении Комиссии Организации Объединенных Наций, но которая в настоящее время может пролить новый свет в связи с появлением новых материальных, научных и технических обстоятельств или передовых методов.

6. Группа определила «доказательную ценность» для целей этой оценки как способность (новой) информации или степень, в которой она способна доказать или опровергнуть, либо сама по себе, либо в сочетании с другими данными, наличие или отсутствие факта или фактов, касающихся условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели бывшего Генерального секретаря Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы. Для проведения такой оценки Группа взяла за основу один или несколько из перечисленных ниже критериев, перечень которых не является исчерпывающим и которые являются применимыми к какому-либо конкретному или конкретным элементам информации: подлинность информации (в том числе ее последовательность и актуальность), вид информации (например, первичный, вторичный, показания с чужих слов или косвенные свидетельства), ее достоверность (включая соответствие другой информации или установленным фактам), технические оценки экспертов и степень, в которой она подтверждается другими материалами.

7. В том что касается оценки доказательной силы новой информации, Группа использовала четыре категории степеней: ничтожная, слабая, умеренная и высокая. Выбор каждой из четырех категорий определялся характером, содер-

жанием, источником и разносторонностью новой информации. Следует отметить, что даже если какой-либо элемент информации мог быть квалифицирован как слабый и требующий дополнительной информации для содействия доказыванию собственно наличия или отсутствия какого-либо факта или фактов, такие элементы также рассматривались и оценивались во всей совокупности данных, касающихся данного вопроса. В этом контексте оценка доказательной ценности какого-либо элемента или элементов информации необязательно является статичной и может изменяться в зависимости от появления новой дополнительной информации на более позднем этапе.

8. Группа не была уполномочена проводить расследование или выносить какие-либо заключения правового характера.

Методология и деятельность

9. Группа приняла решение провести свою работу в три этапа. На первом этапе она провела аналитический обзор «старой» и новой информации, касающейся условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели людей, в том числе информации, содержащейся в докладах о предыдущих официальных расследованиях, которые были проведены Родезийской следственной комиссией по вопросам гражданской авиации, Родезийским следственным комитетом и Комиссией Организации Объединенных Наций по расследованию; доклада Хаммаршельдской комиссии и исходных материалов; соответствующих документов и материалов, имеющихся в архивах Организации Объединенных Наций; и контекстуальной информации о событиях в Конго и вокруг него в начале 1960-х годов. Кроме того, в соответствии с резолюцией 69/246 Генеральной Ассамблеи, в которой государствам-членам было рекомендовано передать огласке любые значимые материалы, имеющиеся в их распоряжении, и предоставить Генеральному секретарю соответствующую информацию, касающуюся гибели Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы, Группа направила 8 апреля всем государствам-членам общую просьбу представить Группе любые такие материалы или информацию (см. добавление 1).

10. Для оказания содействия в проведении последующих оценок доказательной ценности новой находившейся в ее распоряжении информации Группа на этом этапе направила 23 апреля 2015 года более конкретные просьбы о предоставлении информации правительствам Бельгии, Германии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки, Франции и Южноафриканской Республики (см. добавления 2–7). Кроме того, члены Группы по мере возможности встречались с представителями этих государств-членов для разъяснения мотивов своих просьб. Помимо этого, Группа в ходе своей работы активно взаимодействовала с правительством Швеции.

11. На втором этапе члены Группы в период с 28 апреля по 10 мая посетили различные места в целях сбора и анализа информации, имеющей отношение к проводимой ею оценке. Члены Группы посетили Лондон для встречи с бывшим главой Хаммаршельдской комиссии сэром Стивеном Седли; Оксфорд — для рассмотрения документов бывшего премьер-министра Федерации Родезии и Ньясаленда Роя Веленски в архивах Бодлианской библиотеки Оксфордского университета; Лусаку и Ндолу — для проведения бесед с очевидцами последних мгновений полета самолета, зарегистрированного под литерами SE-BDY;

Брюссель — для изучения материалов в государственных архивах Бельгии; и Стокгольм — для изучения материалов в национальных архивах Швеции и Королевской библиотеке Швеции, а также для встречи с бывшим членом Хаммаршельдской комиссии Хансом Кореллом и добровольными шведскими исследователями Гораном Бьоркдалем и Хансом Кристианом Сименсеном. Группа учитывала, что поиск и изучение материалов в национальных архивах Германии, Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии, Соединенных Штатов Америки и Франции проводились в связи с ее конкретными запросами о предоставлении информации в адрес этих правительств и исследовательской работой других лиц, с которыми Группа проводила консультации.

12. Также на этом этапе члены Группы встретились в Нью-Йорке с бывшим членом Хаммаршельдской комиссии Ричардом Голдстоуном и британским ученым и историком д-ром Сюзан Уильямс, книга которой «Кто убил Хаммаршельда?: Организация Объединенных Наций, «холодная война» и превосходство белой расы в Африке» (2012 год) послужила стимулом для создания Хаммаршельдской комиссии и источником материалов, которые использовала Комиссия.

13. На третьем этапе Группа обобщила новую информацию, провела оценки их доказательной ценности и подготовила доклад с изложением своих выводов. При оценке доказательной ценности Группа применяла ряд подходов, соответствующих виду и характеру информации. Они включали, в частности, использование технических оценок, предоставленных экспертами-специалистами. В этой связи Группа получила экспертные оценки, связанные с судебно-медицинскими данными, от заместителя главного судебно-медицинского эксперта Института судебно-криминалистической экспертизы Университета Южной Дании профессора Петера Юэля Тииса Кнудсена; главного судебно-медицинского эксперта штата Онтарио и профессора лабораторной медицины и патобиологии в Торонтском университете профессора Майкла С. Полланена; и директора Центра судебно-медицинской и правовой экспертизы в Дандийском университете профессора Стюарта Флеминга. В том что касается баллистической информации, Группа получила оценки от инспектора уголовной полиции и эксперта по огнестрельному оружию Национального центра судебно-медицинской экспертизы в Дании Эгона Поульсена и Федерального бюро расследований Соединенных Штатов Америки (ФБР), которое, в свою очередь, провело консультации с Национальным советом Соединенных Штатов по безопасности перевозок.

Структура доклада

14. В настоящем докладе содержится предметное резюме новой информации, предоставленной Группе, которая касается условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели бывшего Генерального секретаря Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы. Кроме того, в нем излагаются произведенные Группой оценки доказательной ценности этой новой информации.

15. Если говорить более конкретно, то в первом разделе обобщается и анализируется новая информация, касающаяся причины или причин трагической смерти людей, которая разбита на две категории: смерть в результате множественных травм или предположительных множественных травм вследствие крушения самолета и смерть, наступившая по какой-либо другой или другим

причинам. Затем в докладе даются обзор и анализ новой информации, полученной от очевидцев последних мгновений полета самолета SE-BDY, в частности той ее части, которая касается возможного внешнего вмешательства, приведшего к крушению самолета. Далее в нем обобщается и анализируется доказательная сила этой новой информации, касающейся четырех гипотез в отношении причины крушения SE-BDY, а именно: ошибка пилота, нападение или угроза извне, диверсия и захват самолета. Группа не получила никакой новой информации, имеющей отношение к ошибке пилота или к тому, что Комиссия Организации Объединенных Наций охарактеризовала в своем докладе как «человеческий фактор» в качестве возможной причины крушения. Это не наносит ущерба доказательной ценности имеющейся информации, касающейся этой гипотезы крушения самолета. В следующем разделе даются резюме и анализ новой информации, касающейся возможной роли человеческого фактора в авиакатастрофе, которая имеет доказательную ценность применительно к различным гипотезам в отношении причины авиакатастрофы. В предпоследнем разделе доклада даются обзор и анализ новой информации о действиях должностных лиц и местных властей. В заключительном разделе кратко излагаются общие выводы, заключения и рекомендации Группы.

16. Группа хотела бы отметить, что в целях обеспечения соответствия докладом об официальных расследованиях и докладу Хаммаршельдской комиссии и последовательности изложения в настоящем докладе она сочла необходимым сгруппировать новую информацию по вопросам или тематическим блокам, касающимся причин или возможных причин авиакатастрофы, которые рассматривались в докладах о предыдущих расследованиях и по которым Группе была предоставлена новая информация. Такой подход призван содействовать лучшему пониманию существа и актуальности новой информации, и его не следует воспринимать как поддержку той или иной теории в отношении причины или причин авиакатастрофы или трагической гибели людей.

17. Группа хотела бы также отметить, что она сделала все возможное для того, чтобы по возможности точно и лаконично изложить в течение короткого периода действия своего мандата новую представленную ей информацию, которая была почерпнута из огромного объема информации, представленной Секретариатом Организации Объединенных Наций, в том числе из доклада и исходных материалов, препровожденных Генеральному секретарю Хаммаршельдской комиссией, а также полученной от государств-членов, национальных и частных архивов и из других различных источников. Помимо этого, Группа отмечает, что ее резюме отражает информацию, которую она получила, и, хотя она не имела достаточного времени и ресурсов для проверки достоверности всех аспектов этой представленной ей информации, Группа тем не менее попыталась в максимально возможной степени оценить подлинность и достоверность этой информации в своей оценке ее доказательной ценности.

II. Новая информация о причинах смерти

18. После заключения, вынесенного Комиссией Организации Объединенных Наций в 1961 году, новая появившаяся информация служит основанием для тщательного изучения причин смерти лиц, находившихся на борту самолета, которые были установлены в результате патологоанатомических исследований, проведенных родезийскими властями. Также существует связь между причи-

нами смерти и авиакатастрофой в смысле того, в какое время они возникли — в момент или после крушения самолета. При оценке доказательной ценности новой информации Группа сгруппировала материалы по двум категориям причин смерти, а именно: а) смерть от множественных травм или предположительно множественных травм, полученных в результате авиакатастрофы, и б) смерть, предположительно наступившая по какой-либо другой причине или причинам. В том что касается первой категории, результаты патологоанатомических исследований, проведенных в Северной Родезии в период с 21 по 24 сентября 1962 года в соответствии с Указом о следственных действиях, свидетельствуют о том, что, за исключением сотрудника по вопросам безопасности Организации Объединенных Наций (ААА), который скончался 23 сентября 1961 года и причина смерти которого была обусловлена почечной недостаточностью в результате обширных ожогов, полученных после авиакатастрофы, причиной смерти 15 других лиц, находившихся на борту самолета, стали, как это было установлено, множественные травмы или предположительно множественные травмы, полученные в результате авиакатастрофы.

19. Протоколы результатов вскрытия следует рассматривать вместе с докладом о медицинском расследовании крушения самолета «Трансэйр» DC6B в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года, подготовленным докторами Х. Дугласом Россом, П. Дж. Стивенсом и Дж. Хиллсдоном Смитом для Родезийской следственной комиссии. В том что касается второй категории, утверждение в отношении причины смерти, сделанное в связи с новой информацией, основывается на том, что Хаммаршельд получил смертельное огнестрельное ранение в лобную часть головы после авиакатастрофы, а также том, что в левой ноге одного из сопровождавших его шведских солдат (ВВВ), тело которого было сильно обожжено, было обнаружено пулевое ранение.

Огнестрельные ранения и другие телесные повреждения

20. Новая информация, касающаяся утверждения о том, что в лобовой части головы Хаммаршельда было обнаружено круглое отверстие, была обнародована в интервью, опубликованном в номере шведской газеты «Афтенпостен» за 28 июля 2005 года. В этом интервью ныне покойный генерал-майор Бьёрн Эгге (в отставке), норвежский армейский офицер, который во время трагической гибели находился в составе Операции Организации Объединенных Наций в Конго (ООНК) и которого Организация Объединенных Наций конкретно направила в Ндолу сразу же после авиакатастрофы, с тем чтобы он забрал шифровальный аппарат и портфель Хаммаршельда, утверждал, что, когда он увидел необработанный труп Хаммаршельда в больнице Ндолы, у него во лбу имелось круглое отверстие. Вывод, сделанный на основании вышеизложенного, сводился к тому, что бывший Генеральный секретарь не умер во время или в результате авиакатастрофы, а остался жив и был застрелен после этого. Согласно информации, содержащейся в книге “Drommenes palass: Trygve Lie og Dag Hammarskjöld-en berating” («Дворец мечты: история Трюгве Ли и Дага Хаммаршельда») (2000 год), автором которой является Бодил Катарина Ньюваль, Эгге также заявил, что на одной из фотографий трупа это отверстие было сильно отретушировано, так что его практически не было видно.

21. Ни в докладе Родезийской следственной комиссии, ни в докладе Комиссии Организации Объединенных Наций не указывается, было ли им известно об утверждении Эгге и рассматривали ли они его. Также нет никаких свиде-

тельств того, что Эгге рассказывал какому-либо должностному лицу Организации Объединенных Наций об отверстии в лобовой части головы Хаммаршельда, увиденном им в больнице Ндолы, в тот момент или сразу же после этого.

Убийство на месте наемниками

22. Помимо этой информации имеются также утверждения, сделанные рядом бывших наемников, которые якобы говорили или признавались в том, что они застрелили Хаммаршельда или некоторых из членов сопровождавшей его группы на месте авиакатастрофы сразу же после крушения самолета. Один из элементов новой информации, представленной Китом Ховардом Осмондом, касается того, что в июне 1999 года после встречи выпускников Школы Герцога Йоркского, состоявшейся 12 августа 2013 года, он повстречал своего одноклассника Колина Джона Купера в гостинице «Холидей инн» в Тонтоне (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии). Последний сообщил ему о том, что авиакатастрофа была инспирирована и что ему и еще одному южноафриканскому наемнику по имени Сванепул было поручено обеспечить, чтобы Хаммаршельд погиб в авиакатастрофе. Он далее заявил, что после того, как он услышал звук падения самолета, он и несколько его сослуживцев сели в машину «Лэндровер» и приехали на место катастрофы, причем они были первыми. Сванепул заявил, что Хаммаршельд и два его телохранителя были живы после авиакатастрофы и что он якобы застрелил Хаммаршельда и двух других оставшихся в живых людей. После этого Сванепул и его сослуживцы предположительно изрешетили обломки самолета пулями. Купер якобы также заявил, что за свои услуги он получил бутылку «Кока-колы», наполненную алмазами.

23. Ранее в ноябре 2005 года Купер был допрошен норвежской полицией в участке в Оппегард-Байлифф, где он рассказал о том, что решил наняться наемником в Катанге и что во время пребывания в Элизабетвиле он жил в одном номере с южноафриканским наемником по имени Сванепул, у которого имелся опыт службы в полиции или вооруженных силах. Как-то вечером, когда Сванепул находился в состоянии алкогольного опьянения и у него «развязался язык», он похвастался тем, что участвовал в убийстве Хаммаршельда после авиакатастрофы и застрелил его оставшегося в живых телохранителя, который пытался выбраться с места аварии, и что у всех, кто находился на борту, включая Хаммаршельда, имелись множественные огнестрельные ранения. Представленная Группе информация указывает на то, что во время авиакатастрофы власти Катанги имели в своем распоряжении приблизительно 500 наемников. 17 сентября 1961 года наемники также находились в аэропорту Ндолы.

24. В материалах, предоставленных Группе Хаммаршельдской комиссией, содержится информация о том, что 26 декабря 1962 года человек по имени Джон Бенжамин Эбрнезар Сванепул был допрошен сотрудником Организации Объединенных Наций по проведению расследований майором А. Эриксоном. Дж. Б. Э. Сванепул сообщил следователю о том, что он является сотрудником катангской жандармерии и что он вернулся в Катангу в середине июля 1961 года и находился там до октября 1961 года, после его госпитализировали в Колвези вследствие телесного повреждения, полученного во время охоты. В этих материалах также имеется справка о том, что 21 марта 1963 года Дж. Б. Э. Сванепул был репатрирован Организацией Объединенных Наций из Элизабетвиля. На основании представленной ей информации Группа не в со-

стоянии определить, является ли Дж. Б. Э. Сванепул тем же лицом, о котором говорили Колин Джон Купер или Кит Ховард Осмонд.

25. В связи с проведением оценки доказательной ценности новой информации Группа обращалась к правительству Южноафриканской Республики за помощью в определении и оценке достоверности информации, касающейся Сванепула. В частности, 23 апреля 2015 года Группа обратилась с просьбой о том, чтобы компетентные власти Южной Африки попытались отыскать и представить ей любую имеющуюся в их распоряжении информацию, касающуюся этого утверждения, а также любую другую имеющуюся у них соответствующую информацию о существовании и деятельности одного или нескольких южноафриканцев по имени Сванепул, которые работали в качестве наемников в Катанге в 1961 году (см. добавление 5). На момент подготовки настоящего доклада Группа еще не получила ответа.

26. С учетом этого и принимая во внимание противоречивые и весьма различающиеся показания Осмонда и Купера, касающиеся существа вопроса; неконкретное и расплывчатое определение ими наемника по имени Сванепул, которое весьма распространено в Южной Африке; и поскольку мы должны вскоре изложить выводы и заключения, сделанные по итогам патологоанатомических исследований, включая заключение судебно-медицинских экспертов, Группа пришла к выводу о том, что доказательная ценность новой информации о том, что наемники по имени Сванепул или Купер застрелили Хаммаршельда на месте авиакатастрофы, является ничтожной.

Был ли Хаммаршельд найден живым или мертвым?

27. В октябре 2010 года Джон Нгонго, один из очевидцев трагических событий, сделал заявление шведскому ученому Горану Бьоркдалю о том, что в момент авиакатастрофы он находился в лесу вместе со своим ныне покойным коллегой и учился изготавливать древесный уголь. Он сообщил, что самолет разбился в 300 метрах от их шалаша. На рассвете они пришли на место катастрофы и увидели прислоненного к муравейнику человека, у которого руки были отведены за голову. Он, по-видимому, был жив, но находился на грани смерти. Каких-либо повреждений на его теле заметно не было.

28. В заявлении, сделанном шведским исследователям Х. К. Сименсену и К. Г. Хаммеру более года спустя, 15 декабря 2011 года, он сказал, что человек, которого он видел, был мертв. Позднее, 23 февраля 2011 года, он сказал Бьоркдалю, что расстояние между ним и обломками самолета составляло около 500 метров и что человек, которого он видел, был мертв. В еще одном заявлении, сделанном теперь уже для Хаммаршельдской комиссии 13 июня 2013 года, Нгонго заявил о том, что человек, которого он видел, лежал на спине с отведенной за голову рукой и, несмотря на приличное расстояние между ними, он понял, что этот человек мертв.

29. Нельзя отрицать то, что Нгонго находился на месте авиакатастрофы; учитывая, что он оказался там приблизительно в 05 ч. 00 м., т.е. приблизительно через пять часов после катастрофы; существенные противоречия между его первым заявлением и последующими заявлениями по поводу того, был ли человек, которого он видел, живым или мертвым; то, что обломки самолета находились в процессе тления, что в результате этого происходили взрывы и что приближаться к обломкам было опасно; то, что в то время он вряд ли знал, кем

был Хаммаршельд; и медицинскую информацию о том, что он скончался мгновенно, Группа считает, что его первоначальное заявление о том, что человек, которого он увидел на рассвете на месте авиакатастрофы, был жив или находился на грани смерти, не имеет никакой доказательной ценности.

Огнестрельное ранение, полученное одним из солдат

30. 25 января 2013 года Адриан Иден Бегг, который во время трагических событий являлся младшим инспектором полиции Северной Родезии, сообщил Хаммаршельдской комиссии о том, что 19 сентября 1961 года во время посещения места катастрофы для оказания содействия в поисках фрагментов самолета он обнаружил тело шведского солдата, спрятанное под обломками, которое, как он считает, принадлежало военнослужащему (BBB) и которое он сфотографировал. Тело было сильно обожжено, а на левом бедре по-видимому имелось огнестрельное ранение. Среди находившихся поблизости обломков самолета лежали остатки автомата калибра 9 мм. По его мнению, ранение бедра могло стать результатом либо взрыва, либо детонации боеприпасов, имевшихся у солдата.

31. Бегг также утверждал, что во время пребывания на месте авиакатастрофы он сфотографировал тело солдата. В действительности на сделанной им фотографии изображено не тело шведского солдата (BBB), а тело другого погибшего в результате авиакатастрофы (CCC), у которого на левой руке была белоголубая повязка Организации Объединенных Наций.

32. По итогам патологоанатомического исследования трупа человека, которого Бегг фактически видел и сфотографировал (CCC), в качестве причины его смерти были указаны множественные травмы, полученные вследствие авиакатастрофы. У него был зафиксирован перелом правого бедра, на нижней части правой ноги (внутри, в середине и сбоку) отсутствовала значительная часть ткани, а в районе голеностопного сустава был перелом со смещением. На левой ноге имелаась обширная рана на боковой части середины бедра, но само бедро повреждено не было.

Патологоанатомические исследования

33. При оценке доказательной ценности новой информации, касающейся причины смерти, Группа отметила, что и Родезийская следственная комиссия, и Комиссия Организации Объединенных Наций придавали большое значение результатам патологоанатомических исследований и докладу о медицинских исследованиях, подготовленному докторами Россом, Стивенсом и Смитом. Родезийская следственная комиссия пришла к выводу о том, что Хаммаршельд, тело которого было выброшено из самолета за пределы зоны пожара, и еще восемь человек, находившихся на борту, погибли во время авиакатастрофы. Некоторые другие (за исключением AAA), кто не погиб в результате удара о землю, по крайней мере потеряли сознание и были не в состоянии покинуть место крушения. Вывод Родезийской комиссии заключался в том, что Хаммаршельд скончался мгновенно. Было установлено, что патроны и осколки других боеприпасов, обнаруженные в телах двух шведских солдат (DDD и BBB), попали в них в результате детонации боеприпасов от вспыхнувшего пожара. В результате проведения баллистической экспертизы также было установлено, что ни

один из них не прошел через нарезной ствол. Комиссия Организации Объединенных Наций высказала аналогичные мнения по этому вопросу.

34. После изучения имеющейся медицинской информации и в заключении, вынесенном 11 мая 2011 года для д-ра Уильямса, научного сотрудника Королевского патологоанатомического колледжа (Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии), д-р Роберт Ян Ванхеган высказал мнение о том, что на рентгеновских снимках Хаммаршельда не было обнаружено никаких инородных предметов с металлическими фрагментами, таких как патроны, и что не существует никаких медицинских свидетельств того, что у него имелось проникающее ранение головы. Д-р Ванхеган заявил, что траектория движения пуль, обнаруженных в тканях двух солдат (DDD и BBB), не свидетельствует о том, что они были выпущены из огнестрельного оружия, и что на них не имеется каких-либо следов от нарезов. Он пришел к выводу о том, что патологоанатомические исследования всех трупов не позволили получить доказательства того, что какое-либо лицо было застрелено преднамеренно или что применение огнестрельного оружия стало одной из причин авиакатастрофы.

35. Хаммаршельдская комиссия также запросила экспертные мнения трех выдающихся патологоанатомов, в частности профессора Леннарта Раммера из Линчёпинга; профессора Кристера Буша из Уппсалы и д-ра Дерика Джеймса из Кардиффа. В своем совместном заключении, вынесенном 24 июля 2013 года, они (после изучения медицинской и другой соответствующей информации, но не имея в своем распоряжении рентгеновских снимков, сделанных при вскрытии) пришли к выводу о том, что в протоколах результатов вскрытия не имеется никаких доказательств того, что Хаммаршельд был застрелен или что он погиб в результате взрыва или задымления. По их мнению, патологоанатомические исследования в значительной степени свидетельствуют о том, что наиболее вероятной причиной смерти стала травма в виде размозжения груди с множественными переломами ребер, грудной кости и грудного отдела позвоночника и кровотечением в полости плевры; все это могло привести к остановке дыхания вследствие нарушения стабильности грудной стенки («флотация грудной клетки»). По их мнению, внешний вид повреждений со всей очевидностью говорит о том, что они стали результатом действия тормозящей силы при выбрасывании из самолета и последующего удара тела о землю. Наличие травм также свидетельствует о том, что Хаммаршельд был жив в тот момент, когда они были получены. По их мнению, в этом случае время выживания могло быть весьма коротким, хотя дать точную оценку этого не представляется возможным, а Хаммаршельд, по всей видимости, потерял сознание от травмы головы в результате удара о землю.

36. Принимая во внимание утверждения, связанные с новой информацией в отношении причины смерти, и связь этого вопроса с авиакатастрофой и вопросами, касающимися уместности первоначальных патологоанатомических исследований, проведенных докторами Россом, Стивенсом и Смитом, Группа сочла целесообразным запросить мнение трех независимых и авторитетных судебно-медицинских экспертов.

37. Заместитель главного судебно-медицинского эксперта Института судебно-криминалистической экспертизы при Университете Южной Дании профессор Петер Юэль Тиис Кнудсен пришел к выводу о том, что имеются если не доказательства, то веские свидетельства в пользу того, что Хаммаршельд был жив в

тот момент, когда он получил телесные повреждения, и что вероятность получения им огнестрельного ранения в голову, в частности до крушения самолета, весьма невелика. Он высказал мнение о том, что с учетом полученных им телесных повреждений Хаммаршельд мог оставаться в живых только в течение нескольких секунд и что получение огнестрельного ранения в голову после того, как он скончался, также является весьма маловероятным и противоречит результатам вскрытия. Он высказал также мнение о том, что подозрение в отношении выстрела в голову имеет чисто спекулятивный характер и никак не поддерживается результатами вскрытия. В заключение он сделал оговорку о том, что отсутствие огнестрельных ранений на теле Хаммаршельда или других погибших людей, за исключением ранений от взрыва боеприпасов, не исключает возможности того, что самолет был сбит.

38. Главный судебно-медицинский эксперт Онтарио и профессор лабораторной медицины и патобиологии в Торонтском университете профессор Майкл С. Полланен также высказал мнение о том, что все находившиеся на борту люди, возможно, погибли от травм, полученных в результате авиакатастрофы или вспыхнувшего в ее результате пожара, что не имеется никаких медицинских свидетельств того, что Хаммаршельд получил одно или несколько огнестрельных ранений в голову и что обнаружение металлических осколков в телах двух солдат, находившихся на борту самолета, в том числе пуль и фрагментов гильз, объясняется тепловым воспламенением находившихся в самолете боевых патронов после его крушения, а не применением огнестрельного оружия. Кроме того, он высказал мнение о том, что смерть наступила не до момента крушения самолета, поскольку пассажиры получили ставшие причиной их смерти телесные повреждения во время крушения, когда они были еще живы. Он выразил также мнение о том, что в протоколах результатов вскрытия не содержится никаких данных, которые позволили бы определить причину крушения самолета. Он пришел к выводу о том, что не существует каких-либо медицинских или научных оснований для эксгумации тела Хаммаршельда или тел других погибших. Полланен согласился с выводами и заключениями, сделанными докторами Россом, Стивенсом и Смитом, к которым они пришли на основании результатов патологического исследования, проведенного на месте авиакатастрофы, рентгеновских обследований, внешних и внутренних обследований и лабораторных анализов (гистология и токсикология).

39. Новая информация, полученная в том числе от Эгге, также имеет своей целью поставить под сомнение уместность протоколов результатов вскрытия, которые, согласно утверждению Эгге, были изъяты из материалов дела во время посещения им больницы в Ндоле сразу же после авиакатастрофы. По мнению Группы, проверенное наличие протоколов результатов вскрытия среди документов Роя Веленски в архивах Бодлеянской библиотеки; протоколов результатов вскрытия в архивах д-ра Дж. Хиллсдона Смита в Канцелярии главного судебно-медицинского эксперта Онтарио в Торонто; и в архивах д-ра Хью Дугласа Росса в Дандийском университете полностью лишает указанное утверждение какой-либо доказательной ценности. В том что касается наличия и доступности медицинских архивов, Группа хотела бы выразить признательность правительству Швеции за принятое им решение снять гриф секретности с доклада о медицинской информации, хранящегося в Национальном архиве Швеции. Также, Группа высоко оценила решение Дандийского университета раз-

решить выдачу и предоставить в распоряжение Группы свой обзор соответствующих медицинских документов, хранящихся в его архивах.

40. При изучении по поручению Группы архивов д-ра Росса, хранящихся в архивной службе Дандийского университета, директор Центра судебной медицины при Дандийском университете профессор Стюарт Флеминг обнаружил два элемента первичных судебно-медицинских документов, а именно: полный комплект подлинных рентгеновских снимков, включающий 200 рентгеновских снимков всех 15 жертв авиакатастрофы и рентгеновские снимки перелома голеностопного сустава у сержанта Джулиена; и большую диаграмму под названием «Анализ результатов вскрытия жертв крушения самолета Организации Объединенных Наций в Ндоле в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года» («диаграмма»), представляющую собой отчет патологоанатома о результатах вскрытия всех 16 жертв, который, как считается, был составлен одновременно с протоколами результатов вскрытия.

41. После изучения первичных материалов, в частности 200 рентгеновских снимков, и сверки информации о травматических повреждениях с соответствующей информацией, содержащейся в диаграмме и отчете о медицинском исследовании, профессор Флеминг высказал мнение о том, что во время проведения патологоанатомических исследований все повреждения были зарегистрированы правильно. Кроме того, в том что касается Хаммаршельда, он высказал мнение, что рентгеновские снимки со всей очевидностью доказывают серьезность травмы его грудной клетки и то, что она была получена в результате удара самолета о землю. На основе этих выводов и описания грудной клетки, позвоночника, шеи и головы покойного, составленного д-ром Россом после вскрытия, он сделал вывод о том, что смерть наступила в результате остановки дыхания, обусловленного повреждением грудной клетки во время авиакатастрофы. По его мнению, жертва такой катастрофы могла оставаться в живых только в течение короткого периода времени и практически наверняка находилась без сознания вследствие травмы головы, описание которой содержится в отчете о медицинском расследовании. После изучения рентгеновских снимков черепа Хаммаршельда он с уверенностью сделал вывод о том, что, вопреки утверждению Эгге, на лобовой части головы Хаммаршельда не имеется следов огнестрельного ранения.

42. В отчете о медицинском расследовании признается, что Эгге официально опознал труп Хаммаршельда в больнице в Ндоле. Его труп был также опознан его племянником — Кнутом Хаммаршельдом. Принимая во внимание соответствующую информацию; тот факт, что Эгге немедленно не информировал органы Организации Объединенных Наций, специально направившие его в Ндолу, или своих норвежских военных руководителей о том, что он предположительно видел на лобовой части головы Хаммаршельда в больнице в Ндоле; необъяснимые задержки с разглашением якобы новой информации; совпадающие мнения судебно-медицинских экспертов, с которыми провела консультации Шведская королевская медицинская комиссия (д-р А. Фрикхольм и д-р Н. Рингерти) в ходе расследования, проводившегося Следственной комиссией Организации Объединенных Наций; и мнения соответствующих экспертов, с которыми провели консультации д-р Сюзан Уильямс, Хаммаршельдская комиссия и данная Группа и которые в целом подтверждают правильность и обоснованность первоначальных протоколов о результатах вскрытия, составленных докторами Россом, Стивенсом и Смитом, а также содержащиеся в них

выводы, Группа считает, что утверждение Эгге о том, что в лобовой части головы Хаммаршельда имелось пулевое отверстие, какой-либо доказательной ценности не имеет.

43. Кроме того, принимая во внимание ошибку, допущенную Беггом при опознании личности жертвы, и утверждение о том, что на теле человека, которого он видел, имелись следы пулевых ранений, что противоречит протоколу о результатах вскрытия, Группа пришла к выводу о том, что представленная им информация имеет ничтожную доказательную ценность.

44. Для полноты можно добавить, что, несмотря на то, что соответствующие судебно-медицинские эксперты, с которыми провели консультации Хаммаршельдская комиссия и Группа, в целом также согласны с тем, что патологоанатомические исследования, проведенные докторами Россом, Стивенсом и Смитом, были довольно короткими и что описание внешнего вида, размера и расположения некоторых телесных повреждений было более кратким по сравнению с тем описанием, которое следовало бы составить в соответствии с современными стандартами судебно-медицинской экспертизы, они также отметили их высокое качество и профессиональный уровень и то, что в них точно и полностью задокументированы все телесные повреждения, которые также можно видеть на соответствующих рентгеновских снимках, и что они, вероятно, соответствовали действовавшим в то время стандартам.

45. В том что касается еще одного утверждения Эгге о том, что одна из фотографий была сильно отретуширована с тем, чтобы скрыть пулевое отверстие в лобовой части головы Хаммаршельда, Группа не смогла отыскать подлинные негативы или снимки лба или тела Хаммаршельда, сделанные на месте катастрофы или в морге больницы в Ндоле, и поэтому она не может произвести техническую оценку такого утверждения. Кроме того, в связи с отсутствием полной идентифицирующей информации Группе не удалось выяснить авторитетность и уровень квалификации специалиста, который упоминался в статье газеты «Афтенпостен» и на мнению которого Эгге основывал свое утверждение. Д-р Ванхеган, который проанализировал три фотографии Хаммаршельда, высказал мнение о том, что определить, в каком положении находилось тело в тот момент, когда оно было обнаружено, или на каком расстоянии оно находилось от места падения самолета, не представляется возможным. Принимая во внимание все вышеизложенное и характер необоснованного утверждения, Группа пришла к выводу о том, что доказательная ценность новой информации о том, что одна из фотографий Хаммаршельда была сильно отретуширована, является незначительной.

III. Новая информация, полученная от свидетелей последних мгновений полета самолета, зарегистрированного под литерами SE-BDY

46. После того как Комиссия Организации Объединенных Наций завершила свою работу, в общей сложности 12 свидетелей последних мгновений полета самолета, зарегистрированного под литерами SE-BDY, которые не предоставили информацию для проводившегося Комиссией расследования или для любых других официальных расследований, сделали заявления о том, что они видели в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года. Эти заявления были впервые сделаны в

беседах с частными и добровольными специалистами, а затем вновь, в случае семи свидетелей, — в беседах с членами Хаммаршельдской комиссии в мае 2013 года. Хотя Группа имела а в своем распоряжении заявления всех 12 новых свидетелей, она провела в мае 2015 года беседы с шестью новыми свидетелями в Замбии. С остальными шестью из 12 новых свидетелей Группа бесед не проводила из-за того, что они либо уже скончались, либо были недоступны по состоянию здоровья или ранее представили заявления, которые были основаны исключительно на показаниях с чужих слов. В качестве причин, по которым они не давали показаний ни в Комиссии Организации Объединенных Наций, ни в ходе других официальных расследований, свидетели называли то, что в тот момент они не знали, что разыскиваются свидетели, или что они не хотели делать этого из-за боязни подвергнуться осуждению в той или иной форме.

47. Пять из 12 новых свидетелей (Кустон Шипоя, Канкаса, Мвебе, Нгонго и Нгулубе) говорили в своих заявлениях о том, что в тот момент они видели в воздухе несколько самолетов и что среди них был один большой самолет, предположительно SE-BDY, который заходил на посадку в Ндоле в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года. Семь свидетелей (Кустон Шипоя, Канкаса, Э. Муленга, С. Муленга, Мвебе, Нгонго и Нгулубе) заявили, что большой самолет уже был охвачен пламенем до того, как он упал на землю. Два свидетеля, несмотря на то, что они находились всего в 2–3 км от места катастрофы (Мванса и Шимема), заявили, что они не видели второй (или в данном случае третий) самолет или признаков пожара на борту одного самолета, который они видели в воздухе.

48. Проанализировав все заявления свидетелей, в том числе заявления свидетелей, которые давали показания в ходе официальных расследований в 1961 и 1962 годах, Группа отметила, что содержание новых заявлений свидетелей в значительной мере не является абсолютно новым, поскольку несколько свидетелей, которые давали показания в ходе официальных расследований, также сообщали о том, что они видели еще один или несколько самолетов в воздухе помимо SE-BDY, который в то время заходил на посадку в Ндоле. Некоторые из этих свидетелей также сообщили о том, что, по их мнению, самолет, который они принимали за SE-BDY, загорелся еще в воздухе. Группа тем не менее рассмотрела содержание заявлений, сделанных новыми свидетелями, в качестве новой информации на том основании, что она была получена от лиц, которые не опрашивались ни Комиссией Организации Объединенных Наций, ни в ходе предыдущих официальных расследований.

49. Кроме того, Группа вновь рассмотрела заявления тех, кого Родезийская следственная комиссия включила в категорию «африканских» свидетелей, исходя из того, что данные ими показания рассматривались несправедливым или непоследовательным образом, что в то время они считались недостоверными без достаточных на то оснований, что к ним подходили с крайней подозрительностью, поскольку свидетели были подвержены националистическим или политически мотивированным настроениям или поскольку свидетелей попросту игнорировали из-за того, что они сразу же не сообщили властям о том, что видели, даже несмотря на то что они удовлетворительным образом объяснили причины, по которым они не сделали этого. В этой связи Группа согласилась с Хаммаршельдской комиссией в том, что, при всем уважении к Комиссии Организации Объединенных Наций, последняя, как представляется, придерживалась консервативного подхода при выборе свидетелей для заслушания и что она чрезмерно полагалась в этом отношении на Родезийскую следственную

комиссию, которую Хаммаршельдская комиссия охарактеризовала как «менее надежного предшественника». По этим причинам Группа пришла к мнению о том, что информация, полученная от этих свидетелей, является «старой» информацией, которую в настоящее время можно было бы рассмотреть в новом свете для целей проводимой Группой оценки.

Резюме заявлений новых свидетелей

50. Ниже приводится резюме заявлений, сделанных 12 новыми свидетелями последних мгновений полета самолета SE-BDY для Хаммаршельдской комиссии, для частных исследователей и, в случае шести свидетелей (Кустон Шипоя, Канкаса, Э. Муленга, С. Муленга, Мвебе и Нгулубе), — для самой Группы. Заявления сгруппированы по различным местам, из которых свидетелей вели свои наблюдения в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года.

51. Четверью новыми свидетелями последних мгновений полета SE-BDY были печники, работавшие в лесу, расположенном неподалеку от места катастрофы. Первый из них (Нгонго) сообщил, что в какой-то момент после 20 ч. 00 м. (по местному времени) он увидел в воздухе большой самолет, за которым на весьма небольшом расстоянии следовал еще один самолет. Он сказал, что, судя по звуку, это был небольшой реактивный самолет. Он добавил, что перед падением большой самолет, в частности его двигатель и крылья, были охвачены пламенем. Согласно его заявлению, он слышал, как второй самолет покинул этот район после того, как большой самолет упал на землю. Свидетель утверждал, что на рассвете он направился к месту крушения. По прибытии он не заметил кого-либо и увидел тлеющие обломки самолета. Он утверждает, что видел тело Хаммаршельда, прислоненное к муравейнику.

52. Второй новый свидетель (Кустон Шипоя) вспомнил, что около полуночи он увидел большой самолет, который кружил в воздухе. Когда он делал третий круг, свидетель увидел небольшой самолет, который, судя по его скорости и звуку, был реактивным самолетом. После этого свидетель заметил, что из небольшого самолета изверглось пламя в направлении большого самолета. Он услышал сильный хлопок, после чего большой самолет загорелся и затем упал на землю. Свидетель утверждает, что на рассвете он направился к месту крушения, где он увидел полицейских и солдат. Он сообщил, что тела многих жертв, в том числе Хаммаршельда, а также фрагменты обломков самолета уже были увезены.

53. Третий из новых свидетелей, находившихся в лесу в указанную ночь (Мозес Шимема), вспомнил, что где-то в период между 19 ч. 00 м. и 22 ч. 00 м. он увидел в небе большой самолет. Он сообщил, что самолет «задел крылом деревья», развернулся и упал на землю. В своем заявлении свидетель не сказал ничего о том, что находившийся в воздухе самолет был охвачен пламенем. На месте крушения, куда он прибыл в 09 ч. 00 м. 18 сентября, он увидел, что самолет все еще горит и что там находятся полицейские.

54. Четвертый из новых свидетелей, находившихся в этом месте (Люмаи Шипоя), заявила, что она видела, что этот район два или три раза облетел вертолет, из хвостовой части которого шел дым, после чего он «упал на землю». Свидетельница вспомнила, что вскоре после этого она пришла на место крушения и увидела там полицейских и солдат.

55. Двое из 12 новых свидетелей (Канкаса и Маргарет Нгулубе) находились в Твапии (расположена в 7 км к юго-востоку от места аварии) под траекторией полета самолета, заходившего на посадку на взлетно-посадочную полосу № 10, которая использовалась на аэродроме в Ндоле в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года. Первая свидетельница (Канкаса) сообщила, что где-то между 21 ч. 00 м. и 22 ч. 00 м. ей позвонил муж, который сказал, чтобы она быстро вышла из дома и посмотрела, что происходит в небе. Выйдя из дома, свидетельница увидела пролетающие над ним летательные аппараты, выглядевшие как «два военных реактивных самолета», которые следовали в направлении аэропорта. Она не заметила в воздухе большого самолета, но увидела на расстоянии пламя огня, поднявшееся над местом крушения. Место катастрофы она не посещала.

56. Второй новый свидетель, который находился в Твапии (Маргарет Нгулубе), сообщила, что в период между 18 ч. 00 м. и 21 ч. 00 м. она видела в данном районе два самолета, один из которых был по размеру меньше другого. Она отметила, что оба самолета, за которыми она наблюдала, следовали в аэропорт с западного направления. Когда меньший по размеру самолет пролетал мимо более крупного самолета, крыло последнего загорелось и он упал на землю. Свидетельница заявила, что она не уверена в том, когда меньший по размеру самолет, следовавший за более крупным самолетом, исчез из поля зрения. Место катастрофы она не посещала.

57. Трое из новых свидетелей находились в Чифубу (расположен в 10 км к северо-востоку от места аварии и в 5 км к северо-востоку от внешней стороны линии захода на посадку по приборам на аэродроме в Ндоле). Первый из них (Сафели Муленга) заметил, что в период между 20 ч. 00 м. и 21 ч. 00 м. «со стороны Конго» летел самолет, размер которого был больше обычного. Он отметил, что самолет кружил над данным районом и на третьем круге направился в сторону аэродрома. Свидетель заявил, что после этого у самолета загорелись не крылья, а верхняя часть. Он отметил, что, по его впечатлению, пламя «появилось откуда-то еще» и было похоже на «молнию». Этим вечером свидетель больше не видел в воздухе никаких других самолетов. Он посетил место катастрофы один или два дня спустя; там он заметил следы маркировки на земле мест расположения трупов.

58. Вторая свидетельница, находившаяся в Чифубу (Эмма Муленга), сообщила, что где-то в период между 19 ч. 00 м. и 20 ч. 00 м. она заметила самолет, следовавший с западного направления, на который она обратила внимание в силу того, что он кружил над этим районом. Во время совершения третьего круга она увидела вспышку, похожую на молнию, которая поразила самолет сверху. После этого верхняя часть самолета загорелась. По мере приближения самолета к земле интенсивность огня возрастала. Свидетельница не слышала никаких других звуков и не видела никаких других летательных аппаратов в данном районе. Место катастрофы она не посещала.

59. Третий свидетель, находившийся в этом месте (Диксон Мвебе), сообщил, что где-то в период между 19 ч. 00 м. и 20 ч. 00 м. он увидел самолет, приближавшийся к аэродрому с восточного направления, который начал совершать круги. На втором круге к самолету приблизился другой меньший по размеру самолет, который, судя по его скорости и звуку, был реактивным самолетом. Вскоре после этого свидетель увидел вспышку, исходившую из меньшего по

размеру самолета в направлении более крупного самолета, которая как молния поразила верхнюю часть крыльев более крупного самолета, в результате чего он загорелся. После этого самолет меньшего размера покинул район, проследовав в северо-западном направлении. Свидетель посетил место аварии в период между 06 ч. 00 м. и 07 ч. 00 м. 18 сентября, где он видел полицейских и солдат. Он отметил, что данное место было обнесено красной лентой и что некоторые деревья были помечены красной краской. Возле муравейника находился труп человека.

60. Заявления сделали еще три новых свидетеля, которые находились в других местах. Первый из них (Жозеф Калупентала) передал то, о чем ему в 1987 году поведал его тогдашний начальник (Чикабуя), который рассказал, что когда он посетил место катастрофы в ночь с 17 на 18 сентября, его задержали вооруженные «белые солдаты», которые угрожали ему. Свидетель сообщил, что в то время он занимался контрабандой. Он сказал, что, по словам его начальника, это были бельгийские солдаты и что именно они сбили самолет.

61. Еще один из свидетелей, относящихся к этой группе (Дуглас Мванса), заявил, что в какой-то момент, когда он находился в своем доме в Каменшо-Мпанши (расположено в 3 км к юго-западу от места аварии) в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года, он услышал звук самолета, приближавшегося с западного направления. Удалившись на короткое время, самолет возвратился и проследовал в противоположном направлении, после чего он услышал взрыв. Услышав звук взрыва, свидетель немедленно выбежал из дома и увидел свою жену, которая показывала в ту сторону, где произошел взрыв. Свидетель не предоставил никакой дополнительной информации к своему сообщению о последовательности аварии, сказав, что он находился «довольно далеко от места крушения». По его словам, он посетил место крушения примерно в 07 ч. 00 м. 18 сентября и увидел, что там находились полицейские. Кроме того, он отметил, что место аварии было огорожено, а трупы были увезены.

62. Третий свидетель в этой группе (Эйбрахам Кунда) видел, как в ночь с 17 на 18 сентября самолет сделал в небе три круга. Он заметил, что вскоре после этого огни аэропорта были отключены до утра. Примерно в то время, когда огни аэропорта погасли, самолет направлялся в сторону горы Ндола-Хилл (в 12 км к западу от аэропорта Ндола). Затем свидетель вернулся в свой дом, находившийся в Масале — районе, расположенном, по его словам, «в 200–300 ярдах» от аэропорта. Во второй половине дня 18 сентября он посетил место крушения, но ничего не сообщил о том, что он там видел.

Факторы, влияющие на доказательную ценность показаний новых свидетелей

63. Значимые события, подобные произошедшему в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года, могут произвести на очевидцев этих событий сильное и незабываемое впечатление. Достоверность показаний свидетелей и, следовательно, их доказательная ценность, как правило, зависят от ряда факторов, к числу которых относятся следующие: возможность для наблюдения или идентификации; наличие или отсутствие благоприятных условий для наблюдения; и возможное влияние прошедшего с тех пор времени на память человека и воспоминания о произошедшем. Хотя не исключено, что, рассказывая о своих визуальных наблюдениях, опознании и идентификации, тот или иной свидетель говорит

правдиво и полностью убежден в достоверности своих слов, доказательная ценность информации, содержащейся в показаниях новых свидетелей, должна оцениваться с учетом вышеперечисленных факторов.

64. Ввиду того, что время наступления различных событий, которое указывают свидетели в своих показаниях относительно того, что, как им помнится, они видели или слышали, не совпадает и при этом не согласуется с другой имеющейся информацией, Группа решила не считать этот аспект их показаний имеющим значительную доказательную ценность. Такое решение было принято на том основании, что при определении времени наступления событий многие из этих свидетелей руководствовались не показаниями наручных или стационарных часов, а, к примеру, привычным для них распорядком жизни или работы, что позволяет лишь приблизительно определить время.

65. Комиссия Организации Объединенных Наций, руководствуясь главным образом временем, когда остановились наручные часы жертв авиакатастрофы, установила, что крушение самолета произошло вскоре после полуночи за несколько минут до того, как луна скрылась за горизонтом. Согласно метеорологическим данным и показаниям множества свидетелей, ночь была ясной и почти безветренной. Тем не менее, Группа учитывала вероятность того, что на способности свидетелей, находившихся дальше от места крушения, чем другие, точно разглядеть некоторые из описываемых ими деталей могло сказаться расстояние от объекта. И наоборот, свидетели, находившиеся ближе к месту крушения, в частности углежог, трудившиеся возле своих печей в лесу, где потерпел крушение самолет, возможно, могли лучше слышать и видеть последние моменты крушения, однако, вероятно, не имели полного обзора из-за крон деревьев и близости к самолету SE-BDY.

66. По мнению Группы, расхождения в числе самолетов, которые видели свидетели, отнюдь не обязательно означает, что информация, представленная одними свидетелями, достоверна, а другими — нет. На число самолетов, которые они видели в данный конкретный момент в этом районе, могли повлиять такие факторы, как время, когда они начали наблюдать за разворачивающимися событиями, и их местонахождение. Кроме того, хотя свидетели и не очень хорошо разбираются в конкретных технических аспектах самолетов и авиации, практически все они заявили, что до этого регулярно видели самолеты, совершающие маневры в аэропорту Ндолы и окрестностях. В силу этого некоторые свидетели, руководствуясь собственным опытом, высказывали мнение относительно того, был ли какой-либо из замеченных ими в ту ночь самолетов, реактивным.

67. Даже с учетом того, что по причинам, подобным указанным в пунктах выше, к представленной свидетелями информации следует относиться с определенной долей осторожности, необходимо отметить, что большинство свидетелей рассказали о том, что они, по их искреннему убеждению, наблюдали своими глазами, и поэтому следует дать возможность проверить ценность их наблюдений с учетом всего массива имеющихся данных.

68. Кроме того, в некоторых случаях наблюдения новых свидетелей имеют непосредственное отношение к различным вопросам или событиям, рассматриваемым Группой, и поэтому Группа провела анализ представленной ими информации в соответствии с перечисленными выше критериями, по итогам ко-

торого отдельным аспектам представленной ими информации была присвоена большая или меньшая доказательная ценность.

69. Ссылаясь на свой мандат, предусматривающий изучение и оценку доказательной ценности новой информации, касающейся условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели пассажиров самолета SE-BDY, и изучив содержание показаний свидетелей, Группа рассмотрела вопрос о том, насколько представленная новыми свидетелями информация способствует установлению следующего: что в тот момент, когда самолет SE-BDY заходил на посадку в аэропорту Ндолы, в воздухе находилось более одного самолета, что какой-либо из самолетов, находившихся в воздухе, помимо SE-BDY, был реактивным, что до столкновения самолета SE-BDY с землей на его борту возник пожар и что самолет SE-BDY был обстрелян каким-либо другим самолетом или самолетами или стал жертвой его или их агрессивного маневрирования. Группа установила, что применительно к этим вопросам доказательная ценность новой информации, представленной девятью свидетелями, является умеренной и что ценность показаний троих свидетелей (Лумайи Чипойи, Калупентала и Кунды), утверждения которых сильно расходятся с другой имеющейся информацией или основываются практически исключительно на слухах, ничтожна.

70. Группа рассмотрит показания свидетелей относительно места крушения в разделе своего доклада, озаглавленном «Новая информация о действиях должностных лиц и местных властей».

IV. Новая информация об атаке с воздуха или с земли или других внешних угрозах

71. Комиссия Организации Объединенных Наций 1962 года заявила в своем докладе, что она «внимательно рассмотрела возможность того, что самолет SE-BDY был сбит другим самолетом или в результате нападения на него с земли». Она также рассмотрела «возможность того, что авария могла произойти в результате маневрирования с целью уклонения от нападения или в результате того, что внимание пилота было минутно отвлечено нападением или симуляцией нападения с воздуха или с земли». В этой связи Комиссия «не нашла никаких доказательств в подтверждение такого предположения», хотя и не смогла полностью исключить вероятность того, что такое нападение имело место. За прошедшее время вскрылось несколько новых данных, связанных с предположением о наличии другого самолета, который сбил самолет SE-BDY или иным образом угрожал этому самолету, что привело к крушению. Кроме того, Группа отметила также, что Комиссии была представлена информация о том, что «вечером и ночью 17 сентября 1961 года в районе Ндолы не велось радиолокационного наблюдения, и поэтому возможность присутствия „неизвестного самолета“ не может быть полностью исключена».

Перехват радиопереговоров I

72. К новой информации относятся заявления, с которыми бывший командер ВМС США Чарльз Саутолл неоднократно обращался в период с 2009 года по 2013 год к д-ру Уильямсу и Хаммаршельдской комиссии, о том, что он слышал запись или видел расшифровку радиопереговоров, в ходе которых один из летчиков якобы сообщает об обнаружении и последующем уничтожении само-

лета, предположительно SE-BDY, в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года. Хотя представленные им в разное время показания относительно этого радиообмена несколько разнятся в отдельных мелких деталях, Хаммаршельдская комиссия приводит слова Саутолла, который якобы слышал или читал следующее:

«Вижу низколетящий транспортный самолет. Все огни включены. Снижаюсь и иду на сближение. Да, это «Трансэр DC6». Тот самый самолет. Я в него попал. Есть языки пламени. Он падает. Терпит крушение».

73. Далее Саутолл заявляет, что его дежурный офицер связи или другой офицер, находившийся рядом в то время, когда он наткнулся на этот радиообмен, сообщил ему о том, что автором этого радиосообщения является бельгийский летчик по прозвищу «Одинокый рейнджер», пилотировавший самолет «Фуга мажистер» BBC Катанги, и что он, «по-видимому, дожидался самолета Хаммаршельда». Саутолл заявил, что он не может вспомнить, получил ли он эту информацию, прослушав аудиозапись или прочитав ее расшифровку. Он вспомнил, что услышал или увидел эту информацию примерно через семь минут после фактического радиообмена из-за «отставания во времени при ретрансляции». Он далее заявил, что не уверен в том, велся ли этот радиообмен на французском или на английском, поскольку свободно владеет обоими языками.

74. Саутолл заявил о том, что слышал эту запись, когда служил на военноморском пункте связи Агентства национальной безопасности (АНБ), располагавшемся возле Никосии (примерно в 5000 км к северу от Ндолы), Кипр. Он сообщил о том, что выполнял на станции функции офицера «по обработке и представлению информации», и заявил, что помимо АНБ этот пункт использовался Центральным разведывательным управлением (ЦРУ), хотя служебные помещения обоих агентств были разделены. Хотя Саутолл обычно работал в дневные часы, в этот день дежурный офицер связи позвонил ему домой в период между 19 ч. 00 м. и 21 ч. 00 м. (по кипрскому времени) и посоветовал ему прийти на работу «около полуночи, [поскольку] должно произойти кое-что интересное». Перехваченные радиопереговоры Саутолл услышал на станции вскоре после полуночи. Он заявил, что радиопереговоры были перехвачены ЦРУ и переданы на пост АНБ, где в момент, когда он прослушал запись или прочел расшифровку, находилось еще четыре-пять сотрудников, включая его друга Тайлера Уота, который был младшим офицером.

75. Вспомнить о событиях той ночи Саутолла, по-видимому, заставило обращение 8 декабря 1992 года аналитика государственного департамента Соединенных Штатов Карен Энгстром в связи с поступившей от правительства Швеции просьбой оказать помощь в проведении национального расследования обстоятельств гибели Хаммаршельда. Это расследование проводилось под руководством шведского дипломата Бенгта Рёсиё.

Перехват радиопереговоров II

76. Аналогичная по характеру новая информация поступила от бывшего сотрудника Службы безопасности BBC США Пола Эбрама, который в интервью с Группой 26 мая 2015 года заявил о том, что слышал радиосообщения о самолете, который был сбит в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года в Конго или недалеко от границы. Эбрам в то время служил на посту прослушивания АНБ в Ираклионе (более 5000 км к северу от Ндолы), Греция, где он, по его словам,

обычно должен был одновременно отслеживать все переговоры на примерно пяти-шести радиочастотах. Он вспомнил, что к числу «главных целей» относились военные действия в Конго, такие как перемещения войск и продажа оружия. Эбрам заявил о том, что несколькими днями ранее ему был представлен предполагаемый план полета самолета SE-BDY, содержащий информацию о типе и «номере самолета», а также пункте назначения — Ндоле.

77. Прослушивая в ночь с 17 на 18 сентября «разговоры в эфире», он наткнулся на сообщения, как он считает, о действиях «американской наземной группы». Чуть позже тем же вечером он услышал, как кто-то сказал по радио: «Вижу самолет... самолет хорошо освещен», после чего кто-то на другой частоте сказал: «Американцы только что сбили самолет Организации Объединенных Наций», причем в голосе этого человека он опознал неамериканский акцент (позднее он уточнил, что акцент был не французским и не испанским). Он заявил, что после этого обмена репликами интенсивность «разговоров в эфире» резко возросла.

78. По мнению Эбрама, в указанный период он не слышал никаких сообщений с борта SE-BDY. Он не смог точно назвать время, когда он услышал эти радиопереговоры, но указал, что в то время он работал на посту прослушивания в ночную смену. Он высказал мнение, что самолет Организации Объединенных Наций, на борту которого, как он предполагает, находился Хаммаршельд, был сбит огнем с земли. Вывод об огне с земли он сделал на основе услышанных им сообщений в высокочастотном диапазоне (ВЧ).

79. Эбрам указал, что, хотя он единственный на станции отслеживал обмен перехваченными сообщениями в режиме реального времени, он немедленно сообщил о том, что он услышал, другим офицерам, находившимся поблизости. Эбрам заявил, что другие офицеры, находившиеся на станции, позднее прослушали запись перехваченных радиосообщений, после чего обработали их и передали соответствующим получателям. В написанной им в 2013 году книге под названием “Trona Bloody Trona” («Трона, кровавая Трона») об организованной профсоюзами забастовке, Эбрам изложил общую информацию об обстоятельствах гибели Хаммаршельда, однако не стал подробно рассказывать о том, что, как он заявил Группе, он слышал той ночью. По-видимому, Эбрам впервые поделился этой дополнительной информацией, когда в 2014 году обратился к Хаммаршельдской комиссии, однако она уже завершила к тому времени свою работу.

Оценка подлинности

80. В целях проведения углубленного анализа некоторых сведений, содержащихся в заявлениях Саутолла, и оценки четкости и последовательности его воспоминаний Группа обратилась к Саутоллу с просьбой о встрече. Он ответил, что по причине плохого здоровья не может удовлетворить эту просьбу.

81. Кроме того, Группа обратилась к компетентным органам Соединенных Штатов с просьбой разыскать и предоставить ей любую значимую информацию, которой они могут располагать, относительно записей или расшифровок перехваченных или полученных в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года радиопереговоров, касающихся посадки или захода на посадку самолета в Ндоле, Северная Родезия, а также переписку между Вашингтоном, округ Колумбия, и посольствами США на Кипре и, соответственно, в Греции, которая может

иметь отношение к этому за период непосредственно до и сразу после указанной катастрофы (см. добавление 6). Запрос Группы был сделан по причине поступления от АНБ отрицательного ответа на запрос, направленный 16 июля 2013 года Хаммаршельдской комиссией на основании Закона о свободе информации, в котором АНБ сообщило о том, что тематика двух имеющихся в его распоряжении документов «перекликается» с тематикой запроса Комиссии (см. A/68/800, пункт 15.11). Далее АНБ заявило, что эти документы не могут быть предоставлены, поскольку «можно с разумной долей уверенности ожидать, что такие действия нанесут исключительно серьезный ущерб национальной безопасности» и поскольку Агентство уполномочено хранить в тайне «определенную информацию в отношении своей деятельности», убедившись, что такая информация «присутствует в указанных документах».

82. Кроме того, 21 ноября 2014 года в шведской газете «СвД нюхетер» была опубликована статья, в которой утверждалось, что после неофициальных межправительственных переговоров правительство Соединенных Штатов предоставило Карлу Бильдту, занимавшему в то время пост министра иностранных дел Швеции, доступ к двум документам «по перекликающейся тематике». В статье приводятся слова Бильдта, заявившего, что содержащаяся в них информация не содержит ничего нового или важного. В ответ на запрос Группы с просьбой предоставить ей эту же информацию одному из членов Группы по регулярным двусторонним каналам обмена информацией по вопросам безопасности между правительствами Соединенных Штатов и Австралией, являющейся страной гражданства этого члена Группы, был предоставлен полный доступ к указанным двум документам «по перекликающейся тематике». Ознакомившись с информацией, содержащейся в представленных ей двух документах, эта член Группы пришла к выводу, что данная информация не будет способствовать установлению фактической причины крушения самолета или причины гибели бывшего Генерального секретаря Хаммаршельда или сопровождавших его лиц. Она также пришла к выводу, что данные документы не содержат никакой информации относительно перехвата сообщений о нападении на самолет SE-BDY.

83. Помимо просьбы предоставить информацию, содержащуюся в двух документах «по перекликающейся тематике», Группа также обратилась к правительству Соединенных Штатов с просьбой охватить поиском информации главные реестры (т.е. архивы документов и записей) ЦРУ, ФБР и АНБ. Группа выразила надежду на то, что любые находящиеся в них засекреченные документы по соответствующей тематике уже могут быть полностью или частично рассекречены и предоставлены ей. В ответ правительство Соединенных Штатов сообщило Группе в письме от 9 июня 2015 года о том, что в ходе проведенного им поиска не было обнаружено никаких документов, соответствующих описанию запрошенных Группой материалов, и что поиск включал изучение архивов АНБ и ЦРУ (см. добавление 6).

84. Кроме того, в связи с проверкой подлинности информации Группа обратилась к правительству Соединенных Штатов с просьбой предоставить информацию, которой оно может располагать о том, служили ли Саутолл в ВМС США, а Эбрам, соответственно, в ВВС США, и если да, то действительно ли они в указанное время находились на постах прослушивания на Кипре и, соответственно, в Греции, работая на Агентство национальной безопасности в том качестве, в каком они утверждают. В своем ответе от 9 июня 2015 года прави-

тельство Соединенных Штатов подтвердило, что, судя по информации, имеющейся в распоряжении государственного департамента, Саутолл в то время действительно служил в ВМС США, однако не представило никакой дополнительной информации относительно того, действительно ли он находился в то время на Кипре или в каком качестве он служил в ВМС. На момент подготовки настоящего доклада министерство обороны еще не завершило поиск информации, которая могла бы дать ответ на поставленные Группой вопросы в отношении Саутоллы и Эбрама.

85. По просьбе Группы Эбрам представил ей копию уведомления об увольнении с военной службы, из которого видно, что в указанное время он служил в составе ВВС США в качестве «специалиста по перехвату голосовых сообщений» и «устного переводчика». На основании этого документа Группа пришла к выводу, что утверждение Эбрама о том, что во время крушения самолета SEB-VDY он служил в составе ВВС США, выполняя перечисленные им особые обязанности, представляется соответствующим действительности. Эбрам представил копию еще одного документа, озаглавленного «Программа обучения военнослужащих», в котором в качестве последнего гражданского учебного заведения, где он обучался, указан «Ираклион, Греция», однако в графе «сроки обучения» даты отсутствуют. Поэтому Группа не смогла удостовериться в том, что во время событий 17–18 сентября 1961 года Эбрам действительно служил в Ираклионе.

Характер информации

86. Что касается характера информации, предоставленной Саутоллом и Эбрамом, то оба заявили, что в то время, когда они в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года прослушивали или (как в случае Саутоллы), возможно, прочитывали радиосообщения, они находились в компании других людей. В 1990-е годы Саутолл предпринимал ряд попыток убедить своего коллегу Тайлера Уота, который, по его словам, также находился на станции, рассказать об этих событиях. Как явствует из обмена письмами от 28 июля 1993 года, между Саутоллом и Уотом, который к тому времени служил дипломатом в посольстве США в Риме, Уот заявил корреспонденту из США Стэфану Торселлу, что он «не помнит ничего особенного» о произошедшем в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года. Как представляется, дальнейшие попытки Саутоллы связаться с другими коллегами, которые находились в то время на станции, или установить, насколько их воспоминания об этом вечере совпадают с его собственными, также не увенчались успехом. Группа получила информацию о том, что Уот, к сожалению, скончался. В отсутствие дополнительной информации, подтверждающей утверждения Саутоллы о том, что он слышал перехваченные радиопереговоры или читал их расшифровку, представленная им новая информация рассматривается как свидетельские показания, не подкрепленные другими данными. В отсутствие необходимой подтверждающей информации от коллег по посту прослушивания в Ираклионе или из каких-либо других источников заявление Эбрама также рассматривается как свидетельские показания, не подкрепленные другими данными.

Достоверность информации

87. Проводя оценку достоверности информации, Группа обратила внимание на то, что, по словам Саутолла, дежурный офицер связи позвонил ему домой по телефону вечером 17 сентября в период между 19 ч. 00 м. и 21 ч. 00 м. по местному времени (17 ч. 00 м. — 19 ч. 00 м. по Гринвичу) и предложил ему вернуться на пост связи «около полуночи», поскольку должно было произойти «кое-что интересное». Согласно расшифровке записей Центра полетной информации в Солсбери, самолет SE-BDY впервые нарушил режим радиомолчания во время полета в 20 ч. 02 м. по Гринвичу (22 ч. 02 м. по местному времени на Кипре и в Ндоле), когда экипаж связался в высокочастотном диапазоне с Центром, чтобы сообщить, в частности, о своем местонахождении на данный момент и ожидаемом времени прибытия в Ндолу. Группе не удалось найти в имеющихся в ее распоряжении материалах каких-либо указаний на то, что экипаж или пассажиры самолета SE-BDY сообщали кому-нибудь до этого момента об ожидаемом времени прибытия в Ндолу. Напротив, экипаж пытался сохранить маршрут и ожидаемое время прибытия в Ндолу в тайне, ввиду чего представил план полета, где в качестве пункта назначения был указан не Ндолу, а Лулуабург (расположенный в 1200 км к северо-западу от Ндолы), и выбрал не прямой маршрут, подробная информация о котором, как сообщается, хранилась членами экипажа в глубокой тайне. Кроме того, сотрудники Организации Объединенных Наций в Леопольдвиле не сообщали ни о каком радиообмене между их станцией и самолетом SE-BDY или между какой-нибудь другой станцией и SE-BDY в ходе всего перелета в Ндолу. Нет никакой информации и о том, что Хаммаршельд передавал или получал в ходе полета какие-либо сообщения через шифровальную машину, находившуюся на борту самолета. Поэтому Группа не смогла объяснить, каким образом дежурный офицер связи мог в середине вечера знать ожидаемое время прибытия самолета SE-BDY в Ндолу.

88. Что касается Эбрама, то его воспоминания о произошедших событиях, которыми он поделился с Группой, соответствуют информации, представленной им ранее другим сторонам, в частности средствам массовой информации и Хаммаршельдской комиссии (после завершения ею своей работы). Кроме того, его утверждение о том, что в его обязанности входила работа в ночную смену, может подкреплять его заявление, что в ту ночь он находился на посту прослушивания поздно вечером.

Техническая экспертиза

89. Для содействия в проведении оценки технической возможности, в частности того, о чем рассказал Саутолл, Хаммаршельдская комиссия привлекла специалиста по расследованию авиакатастроф и бывшего пилота-истребителя Свена Хаммарберга.

90. Хаммарберг проанализировал следующие слова Саутолла из его показаний, направленных в адрес Хаммаршельдской комиссии: «Это просто ужасно: слышны выстрелы из авиационной пушки». Отметив, что в самолете «Фуга мажистер» кнопка включения радиопередатчика и кнопка спускового устройства, действующая авиационное вооружение, располагаются на ручке управления, Хаммарберг усомнился в способности летчика одновременно вести радиопереговоры и стрелять из авиапушки. Однако он допустил, что радиопереговоры мог вести, действуя кнопки на своей ручке управления, член экипажа,

не пилотирующий самолет, хотя так обычно не делается. Однако, поскольку, по словам Саутолла, человек, ведущий радиопереговоры, говорил от первого лица («я»), можно предположить, что именно он и вел огонь из авиационного оружия. Кроме того, если бы Саутолл получил информацию, на которой основываются его наблюдения, из расшифровки радиопереговоров, а не из аудиозаписи, он не мог бы *слышать* выстрелы.

91. Хаммарберг также рассмотрел техническую возможность перехвата на Кипре радиопереговоров в Ндоле. В этой связи он заявил, что радиоаппаратура, установленная на борту принадлежавших Катанге самолетов «Фуга мажистер», могла передавать сигнал только на очень высоких частотах (ОВЧ), которые из-за особенностей распространения радиоволн ограничивают дальность радиопереговоров зоной прямой видимости (расстояние между наземной станцией и самолетом, находящимся на высоте 5000 футов, не должно превышать примерно 140 км). Таким образом, для перехвата такого радиосигнала на Кипре или в Греции потребовалась бы промежуточная приемо-передающая станция, которая могла бы сначала принять, а затем ретранслировать запись или расшифровку таких переговоров в Ндоле на удаленные станции прослушивания. С другой стороны, если переговоры велись на высоких частотах (ВЧ), то их можно было бы перехватить на Кипре и в Греции и без станции-ретранслятора.

92. Группа обратилась к собственному эксперту с просьбой оценить возможность перехвата радиопереговоров в Ндоле станцией прослушивания, расположенной на расстоянии свыше 5000 км, или хотя бы возможность получить на столь удаленном объекте запись перехваченных переговоров. Аккредитованный лицензированный инженер и член Аэронавигационной комиссии Международной организации гражданской авиации (ИКАО) Джефф Булан согласился с выводами Хаммарберга.

93. В связи с вопросом о том, как могла осуществляться ретрансляция переговоров по ОВЧ на станции прослушивания, Группа отметила, что командир эскадрильи Королевских ВВС Родезии Джон Массел сообщил Комиссии Организации Объединенных Наций о том, что вечером 17 сентября «на аэродроме [в Ндоле] стояли американские «Дакоты» с работающими двигателями», вероятно, для обеспечения возможной ретрансляции радиопереговоров. Однако военно-воздушный атташе США в Претории подполковник Дон Гейлор, выступая в качестве свидетеля перед Комиссией по расследованию департамента гражданской авиации Родезии, заявил, что 17 сентября с этих самолетов не велось никаких передач после 12 ч. 00 м. по Гринвичу (14 ч. 00 м. по местному времени в Ндоле) и до тех пор, пока он не принял участия в поисках на следующий день, и что он не устанавливал связь с самолетом SE-BDY во время его полета. Тем не менее Комиссия Организации Объединенных Наций рассмотрела возможность того, что другой самолет, находившийся на аэродроме Ндолы или в воздухе недалеко от Ндолы, мог использоваться в качестве ретранслятора радиопереговоров по ОВЧ для передачи информации о местонахождении самолета SE-BDY или просто для перехвата информации о событиях, произошедших той ночью. Хотя Комиссия не обнаружила никаких доказательств, она не смогла полностью исключить такую возможность.

Доказательная ценность

94. Короче говоря, хотя показания Саутолла и Эбрама расходятся в отдельных деталях, они оба утверждают, что поздно ночью с 17 на 18 сентября 1961 года они слышали радиопереговоры (или читали их расшифровку), в которых, как они считают, речь шла об обстреле самолета SE-BDY, приведшем к его крушению. Отдельные аспекты подлинности их утверждений, включая вопрос о том, действительно ли они физически находились в соответствующих точках во время указанных событий и выполняли функции, которые обеспечивали бы им доступ к такой информации, еще предстоит доказать. Ни Хаммаршельдская комиссия, ни Группа не смогли обнаружить и получить подтверждающую информацию от каких-либо других лиц, присутствовавших той ночью на соответствующих постах прослушивания. Кроме того, правительство Соединенных Штатов не представило никаких подтверждающих данных в виде записей радиосообщений или соответствующих документов. У Группы по-прежнему имеется ряд вопросов в отношении достоверности информации, касающейся временных аспектов утверждений Саутолла. Несмотря на это, она полагает, что посты прослушивания на Кипре и в Греции имели техническую возможность осуществлять непосредственный перехват переговоров по ВЧ или опосредованный перехват переговоров по ОВЧ, ретранслируемых через промежуточную станцию, которая могла располагаться, в частности, в Ндоле, в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года.

95. В целом Группа оценила доказательную ценность новой информации, представленной Саутоллом и Эбрамом, с точки зрения ее содействия установлению того, что самолет SE-BDY подвергся нападению с воздуха или с земли, как умеренную.

Показания свидетелей, присутствовавших на месте крушения

96. К другой новой информации, которая может указывать на то, что самолет SE-BDY подвергся нападению со стороны, относится также ряд показаний новых свидетелей, сообщивших о том, что, когда они прибыли на место крушения, они заметили на обломках самолета SE-BDY пулевые отверстия или другие необъяснимые пробоины. В письменных показаниях от 5 сентября 2012 года, представленных Хаммаршельдской комиссии, иностранный корреспондент Ассошиэйтед пресс в Нью-Йорке Эррол Фридман, направленный в Ндолу для освещения запланированной встречи Хаммаршельда и Моиза Чомбе, заявил, что утром 19 сентября он прибыл на место крушения, где увидел следующее: «Было очевидно, что произошла катастрофа: крупные обломки самолета были разбросаны по деревьям и на отдельных открытых местах». Кроме того, он заметил, что все тела были вывезены с места катастрофы. В представленных письменных показаниях Фридман заявил, что «представители средств массовой информации отметили, что ни на одном из разбросанных вокруг крупных обломков самолета не было *никаких* следов пулевых или пушечных отверстий».

97. Из его заявления непонятно, основывается ли это последнее замечание на его собственных непосредственных наблюдениях или на наблюдениях его коллег-журналистов. Кроме того, Группа отметила, что Фридман впервые увидел обломки самолета после того, как место катастрофы было официально обнаружено, и когда уже стало известно, что самолет сильно обгорел. В силу того, что

представленная Фридманом информация не относится ко времени катастрофы и, как представляется, получена у «представителей средств массовой информации», а не в ходе его собственных непосредственных наблюдений. Группа оценила ее доказательную ценность с точки зрения ее содействия установлению того, что в обломках самолета SE-BDY не было пулевых отверстий, как низкую.

98. Новая информация, представленная д-ру Уильямсу бывшим сотрудником по связям с общественностью в одной из горнодобывающих компаний в Банкрофте (ныне Чилилабомбве) Реном Маст-Инглом 12 января 2012 года, заключается в том, что, когда он 18 сентября 1961 года ехал на мотоцикле из Луанши в направлении Банкрофта по дороге из Ндолы в Китве, он услышал звук крушения самолета SE-BDY. Маст-Ингл решил заехать на место катастрофы, где, как он утверждает, он столкнулся с шестью-восемью мужчинами, одетыми в камуфляжную форму, на двух джипах, и что эти люди приказали ему покинуть этот район. Маст-Ингл, находившийся от обломков на расстоянии примерно 20 м, якобы увидел на корпусе самолета в месте соединения фюзеляжа с крылом цепочку пулевых отверстий размером с кулак. Он описал в своем заявлении «большие пробоины в корпусе самолета: дырки размером с мой кулак. Верхняя часть крыла была обращена ко мне. Я находился сразу же за крылом — примерно в 20 м от самолета, — а пробоины тянулись из-под крыла на фюзеляж, как если бы самолет был изрешечен пулями (причем пробоины тянулись через весь самолет: было более пяти или шести отверстий)». Далее он заявил, что в то время он не сообщил эту информацию официальным лицам, поскольку «не хотел, чтобы меня затянуло в этот политический водоворот». Он также заявил, что самолет не выглядел сгоревшим.

99. Что касается оценки данной информации, то Группа отметила утверждение Маст-Ингла о том, что он прибыл на место катастрофы примерно в момент наступления сумерек и что, хотя он, по его словам, и не совсем уверен в точном времени своего прибытия, «это в любом случае расходится с официальной версией», т.е. не вскоре после полуночи, когда, согласно официальным записям событий, произошло крушение самолета SE-BDY. В этом отношении показания Маст-Ингла, хотя бы в части, касающейся времени катастрофы, расходятся с официальными записями, хотя это отнюдь не обязательно исключает вероятность того, что его рассказ о том, как он приехал на место крушения и что он там видел, не вполне достоверен.

100. Кроме того, Маст-Ингл рассказал, что когда он прибыл на место крушения, обломки самолета не были сгоревшими. Вместе с тем Группа отмечает, что в момент, когда самолет SE-BDY столкнулся с землей, на борту находилось значительное количество горючего и что в результате крушения корпус и другие важнейшие компоненты самолета получили значительные повреждения. По мнению Группы, в какой-то момент во время крушения практически неизбежно должен был вспыхнуть сильный пожар в результате воспламенения топлива. Кроме того, большинство свидетелей, видевших катастрофу или прибывших на место крушения до того, как обломки были официально обнаружены, или вскоре после обнаружения места крушения, заявляли, что видели в воздухе горящий самолет; отблески пожара или взрыв в момент крушения; или сильно обгоревшие обломки. Еще один новый свидетель — репортер газеты «Нордерн стар» Марта Пейнтер — посетила место катастрофы 18 сентября где-то после

15 ч. 10 м. по местному времени и, как она сообщила, также видела сильно обгоревший самолет.

101. По мнению Группы, отдельные моменты в воспоминаниях Маст-Ингла о посещении места крушения, в частности о времени его посещения, а также о том, был ли самолет сгоревшим или горел, не соответствуют другой предоставленной ей информации об обстоятельствах катастрофы. Группа отметила также, что воспоминания о произошедших событиях, сделанные спустя более чем 50 лет после самих событий, не являются современными. Вместе с тем Группа признала, что пробоины, замеченные Маст-Инглом во время нахождения на месте катастрофы, могли находиться в еще не сгоревшей части обломков самолета. С учетом этих факторов Группа оценила доказательную ценность информации, представленной Маст-Инглом, в частности с точки зрения ее содействия установлению того, что фрагменты самолета были «изрешечены пулями», как низкую.

102. Что касается другой новой информации о состоянии обломков, то Ричард Мартин Ридлер в своих показаниях, данных Хаммаршельдской комиссии 10 апреля 2013 года, утверждал, что его (ныне покойный) дядя Джеймс Иан Каннинхэн Уоддикар рассказывал ему, что сам видел обломки самолета SE-BDY, «изрешеченные пулями». Уоддикар был офицером Королевских ВВС, который во время крушения занимался в Ндоле по поручению правительства Великобритании обучением местных общин современным методам животноводства. Он не указал ни размера пробоин, ни их местонахождения на корпусе самолета, однако «создавалось впечатление, что они были сделаны из пулемета».

103. Группа отметила, что представленная информация о наблюдениях дяди Ридлера, — это слухи, появившиеся спустя много лет после событий. Кроме того, в данной информации отсутствует четкое указание как на то, были ли наблюдения Уоддикара сделаны на месте крушения или, возможно, позднее в ангаре аэропорта Ндолы, куда обломки были перемещены для дальнейшего изучения, так и на то, когда были сделаны эти наблюдения. Хотя Уоддикар, несомненно, обладал надлежащим опытом благодаря своей службе в рядах Королевских ВВС, неясно, был ли он в состоянии вынести авторитетное заключение о причинах появления каких-либо пробоин на обломках. Группа оценила доказательную ценность информации, представленной Ридлером, с точки зрения ее содействия установлению наличия пулевых отверстий на обломках, как ничтожную.

Техническая баллистическая экспертиза в связи с нападением с воздуха

104. Для оценки доказательной ценности различных элементов новой информации, изложенной в настоящем разделе, Группа также провела баллистическую экспертизу. Прежде чем описать ее результаты, следует отметить, что в докладе Комиссии Организации Объединенных Наций отмечалось, что «никаких признаков взрыва до аварии или следов ракеты в обломках самолета или неподалеку от них найдено не было» и что другие пробоины, которые могли бы быть проделаны пулями, были изучены и с несомненностью для экспертов исключены. Кроме того, Комиссия Организации Объединенных Наций пришла к выводу, что конфигурация самолета и пологая траектория, на которую указывает просека, образовавшаяся среди деревьев, больше соответствуют картине плавного контролируемого снижения самолета, заходящего на посадки, нежели

самолета, подвергнувшегося атаке или потерявшего управление из-за повреждений, нанесенных взрывом бомбы или другим оружием, или вынужденного совершать маневр уклонения от воздушной угрозы.

105. В рамках расследования, проведенного Комиссией Организации Объединенных Наций, швейцарский криминалист д-р Макс Фрей-Зульцер остался на месте крушения для изучения обломков самолета SE-BDY в попытке обнаружить следы от чужеродных пуль, а также бомбы, взрывного устройства и т.п. Анализ проводился путем визуального осмотра и плавления обломков самолета для отделения алюминия, из которого был сделан корпус, от любых других присутствовавших в обломках металлов. Д-р Фрей-Зульцер сообщил о том, что совокупная масса алюминия, оставшаяся после расплавки, составила 3189 фунтов (1446 кг) (Группа не смогла установить, какую долю от общего веса всех имевшихся обломков самолета составляла эта масса). Проведенный анализ не выявил никаких следов металлов, относящихся к чужеродным пулям, взрыву бомбы или взрывному устройству, что заставило д-ра Фрей-Зульцера прийти к выводу о том, что можно «исключить возможность враждебных действий с воздуха или с земли» и что «для предположений о диверсии» нет никаких оснований.

106. В материалах другого специализированного технического анализа, опубликованных вскоре после обнародования доклада Комиссии Организации Объединенных Наций, эксперт Института судебно-медицинской экспертизы Швеции Нилс Ландин усомнился в безоговорочности вывода д-ра Фрей-Зульцера. В письме от 25 мая 1962 года в адрес министерства иностранных дел Швеции Ландин написал, что д-р Фрей-Зульцер не провел (и не мог провести из-за количества и рассеянности обломков на месте крушения) анализа всех без исключения обломков самолета, в результате чего остается техническая возможность того, что на не изученных им обломках или на месте крушения могли остаться необнаруженные следы от чужеродных пуль, взрыва бомбы, взрывного устройства или иные доказательства нападения с воздуха.

107. При оценке доказательной ценности информации, представленной Ландиным, Группа сочла убедительным утверждение о том, что сделать окончательный вывод об исключении возможности нападения с воздуха (или о диверсии, которая будет рассматриваться в разделе ниже) нельзя, поскольку не все обломки были изучены. При этом Группа исходила из экспертного понимания того, что для вынесения окончательного вывода по итогам технической экспертизы необходимо изучить абсолютно все имеющиеся материалы. С учетом оценок утверждений свидетелей о том, что они видели пулевые пробоины в обломках, Группа оценила доказательную ценность информации, представленной Ландиным, с точки зрения ее содействия установлению того, что изучение д-ром Фрей-Зульцером обломков самолета не может полностью исключить, как он утверждал, вероятность враждебных действий, таких как атака с воздуха или земли, как умеренную.

Возможное участие пилотов-наемников или других агентов

«Бёкелс»

108. В своем отчете о проведенном расследовании от февраля 1993 года, озаглавленном “Ndola Disaster” («Катастрофа в Ндоле»), шведский дипломат Бенчат Рёсийё приводит информацию о том, что самолет SE-BDY был якобы слу-

чайно сбит в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года бельгийским пилотом-наемником по имени «Бёкелс». В конце 1992 года правительство Швеции поручило Рёсийё провести дополнительное расследование обстоятельств гибели Хаммаршельда. Причиной этого поручения стала публикация 11 сентября 1992 года в британской газете «Гардиан» письма бывших высокопоставленных сотрудников Организации Объединенных Наций Джорджа Айвена Смита и д-ра Конора Крус О'Брайена, в котором они утверждали, что располагают доказательствами того, что самолет Хаммаршельда был случайно сбит пилотом-наемником, который пытался заставить его отклониться от курса, чтобы не дать Хаммаршельду встретиться с Моизом Чомбе. Доказательством якобы являлись магнитофонные записи интервью «Бёкелса», рассказавшего свою историю французскому дипломату Клоду де Кемуларии. Эти пленки находились у Смита. В рамках своего расследования Рёсийё встретился в Париже с де Кемуларией, который рассказал о том, что в 1967 году в Париже он брал у «Бёкелса» интервью.

109. Для справки: с 1957 года по 1961 год де Кемулария работал в Секретариате Организации Объединенных Наций личным помощником Хаммаршельда, а с 1984 года по 1987 год был Постоянным представителем Франции при Организации Объединенных Наций. 13 февраля 1967 года, когда он якобы взял у «Бёкелса» интервью, он был бизнесменом и жил в Париже. Он описал свою встречу с «Бёкелсом» в своих мемуарах, озаглавленных *“Une vie à tire-d'aile: Mémoires”* («Жизнь на форсаже: мемуары») (2007 год). Приведенные в них сведения практически полностью совпадают с материалами в отчете Рёсийё.

110. Согласно как магнитофонным записям Смита, так и мемуарам де Кемуларии, «Бёкелс» вылетел из аэропорта Колвези (примерно в 430 км к северо-западу от Ндолы) на реактивном самолете «Фуга мажистер» вместе с еще одним самолетом той же модели (имя второго пилота «Бёкелс» не назвал). Эта пара якобы получила от «г-на Н, который, предположительно, занимал высокий пост в командной структуре» и подполковника Ламулина (главнокомандующего силами Катанги) приказ перехватить самолет SE-BDY возле Ндолы и заставить его приземлиться на аэродроме Камина (примерно в 620 км к северо-западу от Ндолы), с тем чтобы побудить Хаммаршельда встретиться с «руководителем влиятельной европейской компании». Если же пилоты самолета SE-BDY откажутся выполнить приказ изменить маршрут, то разрешалось сделать предупредительный выстрел, чтобы показать серьезность намерений.

111. «Бёкелс» заявил, что местонахождение самолета, включая ориентировочное время прибытия в Ндолу, было точно известно, что часть этой информации была предоставлена ему авиадиспетчером Ндолы и что его самолет «Фуга» был оснащен современной радиолокационной и радиоаппаратурой, что позволяло совершить точный перехват воздушной цели в ночное время. По словам «Бёкелса», его самолет находился в воздухе два часа. Чтобы помочь перехватить самолет SE-BDY, авиадиспетчер в Ндоле заставил последний, как утверждал «Бёкелс», пойти на «лишний круг», в результате чего расстояние, которое пришлось преодолеть самолету, увеличилось на 30 км. Когда «Бёкелс» понял, что пилот самолета SE-BDY отказывается следовать его инструкциям изменить курс, он якобы произвел несколько выстрелов из пулеметов «Фуги», находясь сзади самолета SE-BDY, и случайно повредил хвостовое оперение DC6. «Бёкелс» заявил, что «пилот потерял управление, и самолет начало трясти и раскачивать», после чего он врезался в землю и загорелся.

112. На магнитофонных пленках, о которых Смит и О'Брайен рассказали в статье в газете «Гардиан», содержалась запись не рассказа самого «Бёкелса», а де Кемуларии, переводящего записи своего интервью с «Бёкелсом» с французского на английский во время встречи со Смитом 17 сентября 1981 года. Несмотря на просьбы Рёсийё, де Кемулария не предоставил ему копию своих записей на французском языке, сами пленки или их расшифровку. Вместо этого Рёсийё уже после завершения его работы был передан вариант рассказа, предположительно подготовленный Смитом. Кроме того, среди бумаг Роя Веленски в Бодлианской библиотеке Группа обнаружила более ранний вариант этого рассказа в письме Смита от 8 декабря 1981 года на имя де Кемуларии, в котором он объясняет, что подготовил рассказ после состоявшейся ранее встречи с де Кемуларией. Также в этом письме Смит описывает круг вопросов, которые необходимо уточнить, и предлагаемые последующие шаги. Как представляется, предполагалось завершить подготовку рассказа для обнародования к двадцатой годовщине крушения самолета SE-BDY.

Оценка подлинности

113. В ходе оценки доказательной ценности Группа обратилась за помощью к правительству Франции, направив 23 апреля 2015 года просьбу к компетентным французским органам разыскать и предоставить ей любые материалы, которыми они могут располагать относительно контактов между де Кемуларией и «Бёкелсом» и любые другие материалы, в которых упоминался бы бельгийский летчик по имени «Бёкелс» (см. добавление 3). Группа выразила надежду на то, что, поскольку после интересующих ее событий прошло уже много времени, соответствующие документы могут быть полностью или, при необходимости, частично рассекречены и предоставлены в ее распоряжение. Кроме того, Группа обратилась к компетентным органам правительства Бельгии с просьбой разыскать и предоставить ей любую информацию, которой они могут располагать относительно действий предполагаемого гражданина Бельгии по имени «Бёкелс», который мог привлекаться силами Катанги в качестве пилота или оказывать им иную помощь в Конго или окрестностях в 1961 году (см. добавление 2).

114. В ответном письме от 2 июня 2015 года правительство Франции информировало Группу о том, что в результате поиска в архивах министерства иностранных дел и международного развития никакой информации о «беседе де Кемуларии с бельгийским пилотом по имени «Бёкелс» о смерти г-на Дага Хаммаршельда» не обнаружено. В ответе также указывалось, что «данные архивы находятся в свободном доступе и не засекречены». Далее правительство сообщило о том, что, когда де Кемуларии было предложено встретиться и ответить на вопросы, выяснилось, что это невозможно ввиду его возраста и состояния здоровья в настоящее время. Правительство Бельгии представило материалы по ряду других аспектов, перечисленных в запросе Группы, однако на момент подготовки настоящего доклада информация о том, имеются ли в его распоряжении материалы и записи, касающиеся возможного существования пилота по имени «Бёкелс», так и не поступила (см. добавление 2).

Доказательная ценность

115. Группе не удалось установить, существуют ли еще сделанные Смитом магнитофонные записи надиктованных де Кемуларией записей его интервью с «Бёкелсом». Группе не удалось обнаружить и первоначальных записей интервью де Кемуларии с «Бёкелсом». С учетом того, что де Кемулария явно проявлял большой интерес к обстоятельствам гибели Хаммаршельда, Группа не смогла объяснить, почему он не обнародовал эту информацию раньше, когда она оказалась в его распоряжении. Она обращает внимание на то, что в примечаниях к своему отчету 1993 года Рёсиё указывает, что в 1968 году де Кемулария рассказал эту историю высокопоставленному сотруднику Организации Объединенных Наций Брайану Эркарту и что Эркарт посоветовал де Кемуларии обратиться в полицию. Очевидно, этого сделано не было.

116. С учетом вышеизложенного Группа оценила доказательную ценность представленной де Кемуларией, Смитом и О'Брайеном информации об участии бельгийского пилота-наемника по имени «Бёкелс» в атаке на самолет SE-BDY, в результате которой он был сбит, как низкую.

Ван Риссегем

117. В феврале 2014 года правительство Соединенных Штатов предоставило Хаммаршельдской комиссии рассекреченную телеграмму, отправленную из Леопольдвилья в Вашингтон, округ Колумбия, 18 сентября 1961 года, в которой посол США в Леопольдвиле обращает внимание на бельгийского пилота, который, по его словам, возможно, сбил самолет SE-BDY. В этой телеграмме Гуллион заявляет: «Не исключено, что [самолет, на борту которого находились Даг Хаммаршельд и сопровождавшие его лица,] был сбит пилотом, который уже неоднократно пытался помешать работе Организации Объединенных Наций. По информации, полученной из обычно надежного источника, его зовут Вам (повторяю, Вак) Риссегел. Это бельгиец, согласившийся тренировать пилотов т.н. ВВС Катанги. Ранее предполагалось, что это неизвестный родезиец. Если с ним не удастся покончить, он может парализовать воздушно-спасательные операции».

118. Позднее — 21 и 23 апреля 2015 года — Группа обратилась к правительствам Бельгии и, соответственно, Соединенных Штатов с просьбой поручить их компетентным органам разыскать и предоставить ей любую информацию, которой они могут располагать, о деятельности Ван Риссегема (см. добавления 2 и, соответственно, 6).

119. Согласно информации, предоставленной правительством Бельгии, 16 сентября Хаммаршельд направил министру иностранных дел Бельгии Анри Спааку телеграмму, в которой просил правительство его страны оказать содействие в пресечении преступных действий Вана Риссегема в отношении Организации Объединенных Наций и ее имущества, а также нападения на гражданских лиц. Затем правительство Бельгии, включая секретную службу страны, провело расследование, в ходе которого обнаружилось, что 8 сентября Ван Риссегем вернулся из Камини в Бельгию через Завентел, где иммиграционные власти в национальном аэропорту зарегистрировали его въезд на территорию страны. Позднее, 16 сентября, он покинул Линт, Бельгия, указав, что возвращается в Катангу для возобновления службы в военно-воздушных силах, после чего отправился из Бельгии самолетом в Париж, откуда намеревался проследовать в

Катангу. По итогам расследования был сделан вывод о том, что Ван Риссегем находился в Бельгии в период с 8 по 16 сентября 1961 года и не мог попасть из Бельгии в Конго, чтобы пилотировать «Фугу» или какой-либо другой самолет над Ндолой или в прилегающем районе в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года.

120. Со своей стороны, правительство Соединенных Штатов предоставило Группе телеграмму от 22 сентября 1961 года, отправленную посольством США в Брюсселе в Вашингтон, округ Колумбия, в которой отмечается, что, по данным сотрудников сил безопасности и разведки Бельгии, Ван Риссегем «должен был подписать 17 сентября расписку в получении выходного пособия, выплаченного «Миссией» Катанги в Брюсселе». Однако правительство Бельгии указало, что подписанный документ является доверенностью на получение от его имени денег в «Фонде солидарности Сабине», так что он может либо все еще находиться в Брюсселе, либо уже выехать в Париж.

121. С учетом вышеизложенного бельгийские власти смогли установить, что по крайней мере до 16 сентября 1961 года Ван Риссегем не покидал Брюсселя, а это доказывает, что он не мог своевременно попасть в Катангу, чтобы совершить нападение с воздуха на самолет SE-BDY. На этом основании Группа оценила доказательную ценность информации, предоставленной правительством Соединенных Штатов в телеграмме от 18 сентября 1961 года относительно участия бельгийского пилота-наемника по имени Ван Риссегем в воздушном нападении на самолет SE-BDY, как низкую.

Гипотетический подрядчик ЦРУ

122. В письменных показаниях, представленных Хаммаршельдской комиссии в сентябре 2012 года, исследовательница и журналистка Лиза Пиз заявила, что ответственность за сбитый самолет SE-BDY несет Роланд «Бад» Каллиган, якобы являвшийся сотрудником ЦРУ. Пиз представила различные сопроводительные документы, включая, в частности, написанную ею статью под названием «Midnight in the Congo» («Полночь в Конго»), которая была опубликована в издании «Проуб» за март-апрель 1999 года; переписку с Кристофером Фаррелом, который, предположительно, оказывал Каллигану помощь в попытках выйти из американской тюрьмы в 1976 году и позднее; статью Кенна Томаса, опубликованную в 1994 году в «Стимшовел пресс»; переписку Каллигана с другими лицами, включая главного юрисконсульта ЦРУ и директора ЦРУ; и ряд регистрационных форм из Национального архива Соединенных Штатов, показывающих, что архивы ЦРУ в отношении Каллигана до сих пор не рассекречены.

123. В этой новой информации Каллиган утверждает, что на протяжении свыше 25 лет, в том числе в то время, когда разбился самолет SE-BDY, он работал на ЦРУ в качестве наемного убийцы. В собственноручно написанном письме он описал, как прилетел на самолете P38 «Лайтнинг» из Триполи через Абиджан и Браззавиль в Ндоло, где перехватил и сбил самолет SE-BDY. Из документов явствует, что информация о Каллигане поступила от прокурора Кристофера Фаррела генеральному прокурору Флориды Роберту Шевину, который, в свою очередь, препроводил ее специальному комитету сената Соединенных Штатов, созданному для изучения государственных операций в отношении разведывательной деятельности (Комитету Чёрча). Каллиган утверждал, что в его распоряжении имеется дневник, в котором он каждый день записывал все,

что с ним происходило, хотя Группа так и не смогла получить ни сам этот документ, ни доказательства его существования. Пиз заявила, что, насколько ей известно, Каллиган скончался в 2010 году.

Оценка подлинности

124. Для облегчения проведения соответствующей оценки Группа 28 мая 2015 года обратилась к компетентным органам правительства Соединенных Штатов с просьбой предоставить любую информацию, которой они могут располагать относительно утверждений Каллигана. Кроме того, Группа запросила информацию о том, работал ли Каллиган в то время в качестве штатного сотрудника или внешнего подрядчика в ЦРУ или других структурах правительства Соединенных Штатов и осуществлял ли он какую-либо деятельность в связи с работой в ЦРУ или других агентствах Соединенных Штатов. Группа также обратилась к правительству Соединенных Штатов с просьбой представить любую имеющуюся у него информацию о том, обладал ли Каллиган знаниями и опытом, необходимыми для пилотирования самолета для выполнения описанной им миссии.

125. В письме от 9 июня правительство Соединенных Штатов сообщило о том, что оно «изучило архивные документы, относящиеся к деятельности ЦРУ в указанное время, и не обнаружило никаких упоминаний о г-не Каллигане». Группа не смогла обнаружить информацию о том, рассматривалось ли дело, связанное с Каллиганом, Комиссией Чёрча, и если да, то чем завершилось это рассмотрение.

Оценка степени достоверности

126. Группа отметила, что заявление Каллигана не подкреплено детальной информацией о том, как он сбил самолет с бортовым номером SE-BDY, в том числе данными о том, как он приобрел воздушное судно, и о методах, которые он использовал для перехвата SE-BDY над Ндолой. Каллиган, к тому же, впервые рассказал об этом, по-видимому, в 1976 году, когда он добивался освобождения из тюрьмы. В письме тогдашнему директору ЦРУ адмиралу Стенфилду Тернеру, датированном 30 октября 1978 года, Каллиган утверждает, что он уже предоставил адмиралу Тернеру свой дневник, но угрожает предать гласности имеющиеся у него материалы, включая копию дневника, если не прекратится, по его словам, несправедливое преследование его властями. Однако в следующем письме Фаррелла «агенту Албержину, Секретная служба Соединенных Штатов», датированном 6 декабря 1978 года, Фаррелл утверждает, что он собрал достаточно улик «даже без копии дневника, чтобы доказать любому, что на самом деле происходило все эти годы». Отмечается, что аналогичная угроза ранее была высказана генеральному советнику ЦРУ Энтони Лэпхэму в марте 1977 года незадолго до освобождения Каллигана из тюрьмы. Группа не нашла подтверждения того, что эта информация когда-либо была в полном объеме обнародована, как предлагалось, а также того, что она включала дневник, о котором говорил Каллиган.

127. Ввиду отсутствия дополнительной информации, подтверждающей его профессиональную квалификацию и версию событий, в том числе, как заявлялось, изложенную в дневнике, Группа признала малоубедительной доказательную ценность предоставленной Пиз информации с точки зрения степени ее по-

лезности для установления факта причастности предполагаемого агента ЦРУ Роланда «Бада» Каллигана к воздушной атаке на SE-BDY.

Служащий компании «Юньон миньер дю О Катанга»

128. В телеграмме исполняющего обязанности руководителя ОНУК Роберта Гардинера заместителю Генерального секретаря по специальным политическим вопросам Ральфу Банчу, датированной 16 января 1963 года, указывалось, что ряд конголезских свидетелей и автор анонимного письма, переданного в консульство Швеции в Леопольдвиле, утверждали, что Андре Жильсон, бельгийский гражданин и служащий компании «Юньон миньер дю О Катанга», выполняя приказ, сбил SE-BDY в результате воздушной атаки. Жильсон якобы говорил о своей причастности к этой атаке, находясь в компании других свидетелей в столовой «Юньон миньер» в Лумумбаши. 28 августа 1963 года сотрудники ОНУК в Элизабетвиле допросили Жильсона, который во время допроса заявил, что работает бухгалтером в компании «Юньон миньер» в Элизабетвиле с 10 июля 1961 года и что с 13 по 27 сентября 1961 года временно был назначен в гражданский отдел материально-технического и продовольственного снабжения. Он заявил, что не является пилотом и не имеет отношения к военно-воздушным силам Катанги. По итогам расследования, проведенного Организацией Объединенных Наций, был сделан вывод о том, что показания Жильсона являются правдивыми и поддающимися проверке и что обвинения не имеют под собой основания. Кроме того, в ходе расследования было выяснено, что его местонахождение в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года можно было установить и что он не обладал профессиональной квалификацией и информацией, необходимыми для осуществления такой атаки.

129. Исходя из того, что участники произведенного Организацией Объединенных Наций допроса смогли самостоятельно проверить местонахождение Жильсона в ту ночь, Группа признала нулевой доказательную ценность новой информации с точки зрения степени ее полезности для установления факта его причастности к воздушной атаке на SE-BDY.

Другие наемники или агенты

130. К новой информации, предоставленной бывшим журналистом Ассошиэйтед Пресс Эрролом Фридманном Хаммаршельдской комиссии 5 сентября 2012 года, относится его заявление о том, что он, проживая в отеле «Эдинбург» в Ндоле в течение нескольких дней после крушения, встретил двух бельгийских пилотов, которые рассказали ему, что «ввели в заблуждение [Родезийскую] Комиссию». Они затем якобы заявили, что вели «окрашенный в белую краску DC-6» Хаммаршельда на подлете к Ндоле и прошли мимо него на «близком» расстоянии, заставив пилота SE-BDY уклониться от курса. Они утверждали, что еще раз вплотную сблизились с самолетом, пройдя на бреющем полете над фюзеляжем и заставив DC-6 прижаться к земле. Фридманн отметил, что пилоты выпили много пива и шумно выражали свои эмоции.

131. На следующий день, по словам Фридманна, во время проводившегося в Родезийской комиссии слушания он написал короткую записку Адриену Портеру, своему коллеге, который должен был сменить его в Ндоле после его отъезда позднее в тот день, о его встрече с двумя бельгийскими пилотами. Записка, которую он оставил на кресле Портера, попала в руки юрисконсультанта Феде-

рации Родезии и Ньясаленда Сесилия Марго, который сказал Фридману, что, если он по своей воле не представит имеющиеся у него данные, то он предпримет шаги, чтобы в судебном порядке заставить его это сделать. Проконсультировавшись со своим редактором отдела новостей в Нью-Йорке, Фридманн получил инструкции немедленно выехать из Ндолы в Южную Африку. Находясь в аэропорту Ндолы, он услышал объявление по местному радио с просьбой к нему связаться с ближайшим отделением полиции или позвонить по указанному номеру. На следующий день Фридманн улетел в Йоханнесбург, не выполнив просьб, которые были озвучены по радио.

132. Несколько иная версия встречи излагается Сесилем Марго в его книге "Final Postponement: reminiscences of a crowded life" (1998) («Последняя отсрочка: воспоминания о многолюдной жизни»), который пишет, что Фридманн обратился к нему и сообщил, что, когда он проживал в отеле «Савой», один из пилотов рассказал ему о том, о чем он говорил выше.

133. Майор Жозеф Делен, пилот военно-воздушных сил Катанги, который дал показания в Родезийской комиссии 16 января 1962 года, был вызван на допрос и опрошен по поводу того, употреблял ли он эту конкретную или иную аналогичную фразу в разговоре с Фридманном. Майор Делен ответил, что он ни разу в своей жизни не употреблял такого выражения и припоминает только, что разговаривал с кем-то несколько минут, но, по его утверждению, не сказал ничего важного. Он еще раз подчеркнул, что ни он, ни любой другой летчик не пилотировал единственный состоявший на вооружении военно-воздушных сил Катанги штурмовик «Фуга Мажистер» в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года, который базировался на аэродроме в Колвези. Он заявил, что ему было известно, что Хаммаршельд собирался выехать в Ндолу, но он не знал каким транспортом или в какое точно время.

Доказательная ценность

134. Принимая во внимание все вышесказанное, в частности серьезный характер обвинений; нежелание Фридманна дать показания на слушании в Родезийской комиссии, с тем чтобы предоставить возможность для всесторонней проверки достоверности его версии событий, несмотря на просьбу сделать это, о которой ему было хорошо известно; и категорическое отрицание майором Деленом в Родезийской комиссии приписываемых ему Фридманом слов в разговоре с последним, Группа признала нулевой ценность предоставленной Фридманом информации с точки зрения степени ее полезности для установления факта причастности двух бельгийских пилотов, о которых здесь идет речь, к воздушной атаке на SE-BDY.

Двое непоименованных бельгийских пилотов

135. Также в письменном представлении Хаммаршельдской комиссии Мартин Хиллебард передал информацию о проводившемся его партнером Евой Аминофф расследовании заявлений о том, что двое непоименованных «пилотов бельгийских военно-воздушных сил» получили приказ сбить SE-BDY. Аминофф, в то время писатель и журналист, утверждает, что находилась в Ндоле в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года вместе с другими репортерами. Она якобы заявила Хиллебарду несколько лет спустя, что вела собственное расследование и что в связи с этим беседовала с двумя пилотами, которые сказали ей, что по-

лучили приказ «сбить DC-6» и что они организовали розыгрыш «простой лотереи, [чтобы определить], кто должен выполнить грязную работу».

136. Группа отметила, что, хотя граждане ряда государств, включая Бельгию, воевали как наемники на стороне правительства провинции Катанга, некоторые из них в качестве пилотов, трудно проверить объективность и достоверность информации, не располагая дополнительными подробными данными, включая фамилии и другие идентифицирующие этих лиц детали. Помимо этого Группа отметила, что заявление Хиллебарда основано на слухах, не сделано непосредственно по следам событий и не содержит информации, которую можно проверить, сопоставив с другими данными. Группа признала нулевой доказательную ценность предоставленной Хиллебардом новой информации с точки зрения степени ее полезности для установления факта того, что двое непоименованных «пилотов бельгийских военно-воздушных сил» сбили SE-BDY.

Экспертная техническая оценка возможного типа воздушного судна и аэродрома базирования

«Фуга Мажистер»

137. При проведении расследования в 1961–1962 годах Комиссия Организации Объединенных Наций изучила вопрос о том, какой тип воздушного судна мог использоваться для осуществления предполагаемой воздушной атаки на SE-BDY или создания для него угрозы. В центре внимания оказался «Фуга Мажистер», легкий двухместный реактивный самолет, построенный во Франции и предназначенный для выполнения учебно-боевых задач. Комиссия Организации Объединенных Наций установила, что на тот момент военно-воздушные силы Катанги имели в своем распоряжении один самолет «Фуга» в рабочем состоянии, и отметила, что штурмовик использовался для осуществления беспокоящих действий в отношении сил Организации Объединенных Наций в Конго в период до крушения, хотя мишенью этих беспокоящих действий были почти исключительно наземные объекты. Несмотря на то, что самолет «Фуга» обычно находился на авиабазе в Колвези (приблизительно в 430 км к северо-западу от Ндолы), которая, по мнению Комиссии Организации Объединенных Наций, расположена слишком далеко от Ндолы, чтобы использоваться для полета в обе стороны, она отметила, что капитан воздушного судна майор Делен во время дачи показаний в Родезийской комиссии по расследованию заявил, что «по меньшей мере один раз самолет «Фуга» взлетал с грунтовой полосы». Комиссия Организации Объединенных Наций, таким образом, установила, что «ничто, по-видимому, не мешает использованию [самолетом «Фуга»] полосы в пределах досягаемости от Ндолы». Делен также заявил Родезийской комиссии по расследованию, что однажды вблизи Камини он открыл огонь «очередями» по пролетавшему самолету DC-3.

138. В отношении новой информации о способности «Фуга» совершить атаку на SE-BDY или иным образом создать для него угрозу следователь по выяснению причин крушения воздушных судов и бывший летчик-истребитель Хаммарберг выразил серьезные сомнения в способности штурмовика взлететь с авиабазы в Колвези и вернуться назад ввиду ограниченного максимального боевого радиуса действия (рассчитанного как 419 км на высоте 5000 футов). Он отметил, что, хотя теоретически возможно совершать полеты между этими двумя пунктами, на боевое применение в воздушном пространстве над Ндолой

останется около пяти минут. В связи с этим пилоту потребовалась бы весьма точная информация о маршруте полета и времени прилета SE-BDY, чтобы соответственно рассчитать свое время прилета для перехвата.

139. Группа отметила, что зарегистрированные в Центре полетной информации в Солсбери данные свидетельствуют о том, что в 20 ч. 02 м. (Зулу) SE-BDY сообщил, что расчетное время прибытия в Ндолу составляет 22 ч. 35 м. (Зулу). Когда он впервые связался с аэродромным диспетчерским пунктом в Ндоле в 21 ч. 35 м. (Зулу), расчетное время прибытия в Ндолу составляло 22 ч. 20 м. (Зулу). Фактическое время прибытия в точку над аэродромом известно и составляло 22 ч. 10 м. (Зулу) согласно радиообмену SE-BDY с диспетчерской вышкой в Ндоле на ОБЧ-частоте 119.1 МГц и записи на ленте хода полета, сделанной Мартином, авиадиспетчером в Ндоле. Показания нескольких свидетелей, данные в рамках официальных расследований, подтверждают правильность указанных данных о времени прибытия. С учетом разницы в 25 минут между расчетным и фактическим временем прибытия Группа в отсутствие более совершенных вспомогательных инструментов, которые могли бы обеспечить получение более точных разведывательных данных, включая радар, не имеет веских оснований полагать, что экипаж «Фуга» мог рассчитать время прибытия в Ндолу из Колвези таким образом, чтобы успеть за один вылет осуществить перехват SE-BDY и в то же время оставить достаточно топлива для возвращения в Колвези. Вместе с тем, как и Комиссия Организации Объединенных Наций, Хаммарберг полностью не исключает возможности использования экипажем «Фуга» другого аэродрома вблизи Ндолы в качестве временной оперативной базы или пункта дозаправки.

140. Рассматривая возможность использования «Фугой» других аэродромов, Розео отметил, что самолету с полным запасом топлива в баках потребуется взлетная дистанция длиной приблизительно 1500 метров. Он был проинформирован капитаном фон Розеном, пилотом авиакомпании «Трансэр» с огромным опытом полетов в Африке, что «помимо Колвези и Кипуши [200 км к северо-западу от Ндолы] есть еще четыре других аэропорта, с которых «Фуга» могла бы взлететь» и достичь Ндолы. Отдельно Хаммарберг ссылается на доклад, подготовленный военно-воздушными силами Швеции, датированный декабрем 1961 года, в котором говорится, что «вряд ли можно в [Катанге] к югу от Элизабетвилля найти подходящие места базирования» для обеспечения полетов реактивных воздушных судов, но что нельзя «исключать возможность использования реактивными воздушными судами хуже оборудованных аэродромов».

141. В письменном донесении без даты, озаглавленном “Secret: Report by Neil Ritchie” («Секретно: отчет Нила Ритчи»), первый секретарь Британской высокой комиссии в Солсбери и агент МИ6 Нил Ритчи ссылается на поездку в Кипуши 17 сентября 1961 года, отмечая, что он осмотрел взлетно-посадочную полосу и счел, что ее длина составляет порядка 800 ярдов (около 730 метров). Он заметил, что полоса является весьма неровной и заросшей травой с муравейниками с одной стороны. Он попросил рабочих (бельгийской горнорудной компании) «Юньон миньер» «разравнивать катком полосу и начать разрушать муравейники». Во время последующего посещения Кипуши 19 сентября он видел, как рабочие «Юньон миньер» сносили муравейники. Если расчеты Ритчи верны, то длина взлетно-посадочной полосы и ее неровная поверхность, ве-

роятно, не позволили бы «Фуга» взлететь в этом месте, которое, как считал Розо, могло быть аэродромом, потенциально пригодным для полетов «Фуги».

142. Специалист по авиационной технике Хаммарберг анализирует способность «Фуга» совершить воздушную атаку ночью, опираясь на свой опыт летчика-истребителя. Анализ Хаммарбергом оборудования и других систем, ограничивающих возможности самолета «Фуга», основывается на типовой информации, содержащейся в руководствах по эксплуатации самолетов «Фуга». При этом Хаммарберг отмечает, что не располагал информацией из первоисточника о конкретных типах оборудования и вспомогательных системах для самолетов «Фуга», использовавшихся военно-воздушными силами Катанги в тот период. Несмотря на это, он заключает, что гипотеза о том, что самолет «Фуга» мог быть использован для воздушной атаки ночью в условиях, сложившихся 17–18 сентября 1961 года, не выдерживает критики.

143. Хотя Группа отметила, что самолету «Фуга Мажистер» было бы крайне сложно атаковать ночью SE-BDY ввиду указанных выше эксплуатационных ограничений, новая информация, предоставленная Хаммарбергом и Розо, подтверждает возможность осуществления самолетом «Фуга Мажистер» такой атаки или создания угрозы и использования других аэродромов, помимо аэродрома в Колвези, включая грунтовые летные поля в пределах досягаемости от Ндолы. Это вовсе не означает, что их информация служит подтверждением гипотезы о том, что «Фуга» действительно использовалась для атаки на SE-BDY.

144. Группа признала низкой ценность новой информации, предоставленной Хаммарбергом и Розо, с точки зрения степени ее полезности для установления факта возможного использования самолета «Фуга Мажистер» для сбития SE-BDY в результате воздушной атаки над аэродромом в Ндоле.

«Де Хэвилленд Дав»

145. В докладе, датированным 23 января 1962 года, сотрудник авиакомпании «Трансэр» Бо Вирвинг обосновывает свое утверждение о том, что самолет «Де Хэвилленд Дав» сбил SE-BDY в результате воздушной атаки с применением ракет, выпущенных с «Дава» и попавших в DC-6 или разорвавшихся рядом с самолетом при его заходе на посадку на аэродром в Ндоле. Это утверждение было основано почти исключительно на его интерпретации наблюдений очевидцев в ту ночь, в частности в том, что касается присутствия второго воздушного судна в воздухе и «огня» с одного самолета по другому. Ввиду того, что дата письма предшествует дате завершения расследования Комиссией Организации Объединенных Наций и что Комиссия на различных этапах консультировалась с Вирвингом в течение всего периода расследования, в том числе по поводу утверждения Вирвинга о возможном использовании самолета «Дав», Группа пришла к заключению, что эта информация по своему определению не является новой. Прямо не ссылаясь на использование самолета «Де Хэвилленд Дав», Комиссия Организации Объединенных Наций отметила, что Вирвинг ознакомил ее с теорией, согласно которой SE-BDY мог быть атакован и сбит самолетом, оснащенным ракетным вооружением, что «не было представлено существенных доказательств в обоснование этой теории и что Комиссия придерживается мнения, что большинство из обстоятельств, на которые ссылается Вирвинг, могут иметь иное и логически более убедительное объяснение».

146. Несмотря на это, Группа нашла новую информацию, связанную с тем, способен ли был самолет «Дав» осуществить воздушную атаку на SE-BDY. В своих мемуарах под названием “Mercenary Commander” (1986) («Командир-наемник») в пересказе Брайана Поттингера бывший пилот-наемник Джерри Пурен утверждает, что самолет «Де Хэвилленд Дав» использовался военновоздушными силами Катанги начиная с 1961 года и был способен наносить бомбовые удары по наземным целям. Пурен далее останавливается на технических характеристиках этих вооружений, отмечая, что военновоздушные силы Катанги модифицировали «Дав», оснастив его механизмом сброса бомб через створки пола грузоотсека. Он также рассказал о боевых вылетах для нанесения бомбовых ударов, в которых, по его утверждению, он принимал участие; в то же время в его мемуарах нет ссылки на какие-либо боевые вылеты в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года.

147. Анализируя способность «Де Хэвилленд Дав» осуществить воздушную атаку на SE-BDY, Хаммарберг признал, что в то время катангские военновоздушные силы использовали «давы», но не знает наверняка, сколько машин находилось в рабочем состоянии. Родезийская комиссия по расследованию установила, что два «дава» находились под охраной Организации Объединенных Наций в Элизабетвиле в ночь с 17 на 18 сентября, а три других проходили техническое обслуживание в Южной Африке. Другие источники утверждали, что «давы» базировались в Колвези или Капуши. Кроме того, по оценке Хаммарберга, «из-за физических и профессиональных ограничений» теория о том, что «Дав» мог использоваться для нанесения удара по воздушному судну с использованием ракет или бомбы, «несостоятельна по практическим соображениям». Он сослался на сложность бомбометания ручным способом (будь то с целью прямого попадания в воздушное судно или подрыва бомбы в непосредственной близости от него) по движущейся воздушной цели в ночное время.

148. Группа также отметила, что максимальная крейсерская скорость самолета «Дав» составляет приблизительно 180–200 узлов (333–370 км/ч), что позволило бы ему перехватить SE-BDY (DC-6B) только в фазе полета, когда скорость DC-6B была бы значительно ниже, чем его обычная крейсерская скорость, которая равна приблизительно 270 узлам (500 км/ч). Это было бы возможно при подготовке SE-BDY к заходу на посадку и приземлению в Ндоле. Отмечая, что Родезийская комиссия по расследованию установила, что SE-BDY находился в посадочной конфигурации в момент столкновения с землей, его скорость, таким образом, должна была составлять где-то 130–160 узлов (240–296 км/ч).

149. Хотя отмечается, что мемуары Пурена не содержат какой-либо информации о боевых вылетах «Дава» для нанесения ударов по воздушным судам и что Хаммарберг с крайним скепсисом относится к тому, что такая атака могла быть успешно осуществлена, одно это не может служить основанием для исключения возможности того, что «Дав» был способен к осуществлению подобной атаки или того, что он мог быть использован для создания воздушной угрозы SE-BDY, такой как попытка заставить SE-BDY отклониться от курса. Однако в отсутствие подтверждающих данных нет достаточных оснований полагать, что «Дав» действительно использовался для атаки на SE-BDY. Группа признала низкую ценность предоставленной Пуреном новой информации с точки зрения степени ее полезности для установления факта того, что «Де Хэвилленд Дав» мог с учетом его ударного боевого потенциала осуществить воздушную атаку на SE-BDY или иным образом поставить его под угрозу.

«Дорнье DO-27 и DO-28»

150. К числу других новых данных о типах летательных аппаратов, которые могли использоваться для осуществления воздушной атаки или создания иной угрозы SE-BDY, относится доведенная до сведения Группы информация, предоставленная немецким исследователем д-ром Торбенем Гульшторффом, о возможном использовании катангскими силами «Дорнье DO-27 (легкого одномоторного четырех-шестиместного самолета общего назначения) или DO-28 (двухмоторного самолета общего назначения) в качестве боевого авиасредства в сентябре 1961 года.

151. В сообщении, поступившем из Нью-Йорка, сотрудник Организации Объединенных Наций Кнаппштайн кратко излагает суть своей встречи с высокопоставленным должностным лицом Организации Объединенных Наций Александром Макфаркуа, которая состоялась 7 июля 1961 года и в ходе которой Макфаркуа сослался на информацию, полученную из агентурных источников Организации Объединенных Наций в Конго, в которой отмечается, что «органы власти провинции Катанга в Республике Конго (Леопольдвиль) организовали закупку немецких самолетов «Дорнье» с вооружением, включая кронштейны крепления для пулеметов, бомбодержатели, ракетные пусковые установки и т. д.». Далее там указывается: «Само собой разумеется, что после получения этих самолетов они будут эксплуатироваться военнослужащими в Катанге». В сообщении утверждается, что первый из самолетов предполагалось поставить где-то в июле. Автор ставит под вопрос надежность источника и выражает сомнение в том, что правительство Германии будет поддерживать катангские силы. За этим сообщением последовали другие, в которых правительство Германии просит проверить достоверность информации, в том числе путем выяснения у изготовителя воздушного судна способности самолета DO-27 вести ракетный обстрел, как это было продемонстрировано во время военных операций Португалии в Анголе.

152. Представитель компании «Дорнье» в Бонне полковник (в отставке) Вин сказал министру экономики Западной Германии 5 октября 1961 года, что летом 1961 года бельгийский импортер из Элизабетвиля купил шесть самолетов «Дорнье DO-28», один из которых был доставлен в Элизабетвиль 21 августа 1961 года. Он далее сообщил, что другие пять самолетов еще не поставлены. Полковник Вин добавил, что конструкция DO-28 не предполагает установки на нем пулеметов, но не исключил возможности импровизированной их установки.

153. В статье в газете «Дейли экспресс» за 6 ноября 1961 года сообщалось, что тогдашний президент Индии Джавахарлал Неру по радио обратился с «настоятельным призывом ко всем нациям прекратить поставку оружия Чомбе в Катангу». В статье далее говорится со ссылкой на индийских военнослужащих в составе сил Организации Объединенных Наций в Элизабетвиле, что катангские военно-воздушные силы в течение последних нескольких дней получили пять новых самолетов DO-28, которые были доставлены на аэродром в Колвези. Там также утверждалось, что поставки из Мюнхена включали специальное оборудование, позволяющее DO-28 нести «бомбы или ракеты «воздух-земля».

154. Группа не имеет оснований сомневаться в аутентичности документов, предоставленных д-ром Гульшторффом, которые были получены из различных архивов Германии. В документах на основе разведывательной информации делается предположение, что катангские военно-воздушные силы располагали по

меньшей мере одним самолетом «Дорнье» 17 сентября 1961 года и что самолет мог быть модифицирован для осуществления воздушных атак и бомбардировок. В своем докладе 1993 года Розео отметил, что самолеты «Дорнье» не оснащены пулеметами или другим вооружением, но могут быть с этой целью модифицированы и что, хотя самолеты «Фуга» якобы не вылетали на боевые задания ночью, самолеты «Дорнье» выполняли такие задачи, сбрасывая бомбы во время боевых вылетов на силы Организации Объединенных Наций.

155. Самолеты DO-27 и DO-28, если говорить об их эксплуатационных характеристиках, имеют короткую длину разбега при взлете и пробега при посадке, что позволяет им выполнять полеты с небольших аэродромов с короткими взлетно-посадочными полосами, которые не пригодны для приема других типов воздушных судов. При этом максимальная крейсерская скорость DO-27 и DO-28 составляет соответственно 130 узлов (240 км/ч) и 145 узлов (270 км/ч), что практически исключает возможность использования DO-27 и крайне затрудняет применение DO-28 для эффективного перехвата и маневрирования с целью осуществления воздушной атаки на DC-6 или создания для него угрозы, который обычно при заходе на посадку летит со скоростью 130–160 узлов.

156. Хотя Группа признала, что с учетом возможностей DO-28 и еще в большей мере DO-27 было бы крайне сложно осуществить воздушную атаку на SE-BDY ввиду более низкой эксплуатационной скорости самолетов «Дорнье», новая информация, предоставленная д-ром Гульшторффом подтверждает возможность осуществления такой атаки или создания угрозы самолетами DO-27 или DO-28. Предоставленная информация может также служить в некотором смысле подтверждением заявления о том, что один или несколько самолетов «Дорнье» уже были доставлены в Катангу до событий 17–18 сентября. Однако без подтверждающих эту информацию дополнительных данных она не может служить достаточным аргументом в пользу предположения о том, что DO-27 или DO-28 действительно использовались для атаки на SE-BDY. Группа признала низкой доказательную ценность новой информации о том, что самолеты «Дорнье DO-27 или DO-28» могли использоваться для осуществления воздушной атаки на SE-BDY или иным образом создания для него угрозы.

V. Новая информация о диверсии

157. Комиссия Организации Объединенных Наций среди причин крушения, которые она изучала, рассматривала возможность крушения SE-BDY в результате диверсии. В связи с этим она пришла к заключению, что, хотя такой сценарий «нельзя исключить», «нет доказательств срабатывания взрывного устройства на борту самолета или даже любого взрыва во время полета самолета». С тех пор Группа получила некоторое количество новой информации, касающейся возможности крушения SE-BDY в результате диверсии.

Южно-Африканский институт морских исследований

158. В ходе своей работы Южно-Африканская комиссия по установлению истины и примирению получила в июле 1998 года от (Южно-Африканского) Национального разведывательного управления досье, касающееся совершенного в 1993 году убийства Криса Хани, руководителя Южно-Африканской коммунистической партии. В досье находилось восемь документов, предположи-

тельно относящихся к внутренней корреспонденции Южно-Африканского института морских исследований (САИМР) — организации, якобы причастной к тайной деятельности наемников, в том числе в Конго и вокруг него в начале 1960-х годов. Хотя Комиссия по установлению истины и примирению не смогла проверить подлинность документов и достоверность содержащейся в ней информации до истечения срока действия ее полномочий, она, во исполнение своего обязательства о приверженности принципам гласности, приняла решение, помимо передачи этих документов бывшему министру юстиции Дулле Омару, обнародовать их в августе 1998 года.

159. В документах речь идет об операции под кодовым названием «Челеста», целью которой якобы было «устранение» Хаммаршельда. Приказания об этом предписывают устранить его «более эффективно, чем Патриса» (предположительно Патриса Лумумбу, бывшего и первого демократически избранного премьер-министра Конго, который был казнен жандармерией Катанги в сговоре с другими лицами 17 января 1961 года). В том же документе якобы говорится, что «[директор ЦРУ] Аллен Даллес не возражает и обещает всемерное содействие со стороны своих людей» и что «[Даллес] сообщает Соединенным Штатам, что Даг будет в Леопольдвиле 12/9/61 или около того». В документе также упоминается, что «он прибудет на самолете D.C.6. компании «ТРАНСЭР», и рекомендуется, чтобы «Лео[польдвильский] аэропорт, а также Элизабетвиль были под наблюдением ваших людей».

160. В еще в одном из документов без даты, но, по-видимому, отправленном после того, в котором впервые говорилось об «устранении» Хаммаршельда, сообщается, что «[бельгийская горнорудная компания] «Юньон миньер» пообещала материально-техническую или иную поддержку». В нем далее говорится, что «мы сказали им поместить 6 фунтов тротила во всех возможных местах с детонаторами, электрическими капсулями и шнурами, батарейками и т.д.» и что «ваше решение использовать контактные, а не барометрические устройства является разумным».

161. В рукописной инструкции на таком же бланке, что и остальные документы, датированном 14 сентября 1961 года, «капитан» отвечает «коммодору», что:

«самолет DC-6 с опознавательными знаками компании «Трансэр», находящийся на стоянке в Лео[польдвиле], должен быть использован для перевозки объекта. Наш техник получил приказание поместить в нише шасси тротильный заряд массой 6 фунтов с контактным детонатором (sic), который сработает при взлете во время уборки шасси. Прежде чем приступить к делу, ожидаем сведений о времени вылета объектов».

162. В еще одном из документов, дата которого написана неразборчиво и в котором, по-видимому, содержится рапорт «коммодору» и «капитану» о событиях, «Конго Ред» пишет:

1. Устройство при взлете не сработало.
2. Отправил «Орла» [неразборчиво] для [неразборчиво].
3. [Неразборчиво] приведено в действие [неразборчиво] перед посадкой.
4. Как и сообщалось, О'Брайена и Маккьюна на борту не было.
5. Задание выполнено: удовлетворительно.

Оценка подлинности

163. Выяснение авторства и подлинности документов, то есть установление того, были ли они написаны, как утверждается, их автором, САИМР или его сотрудниками или агентами и действительно ли они являются аутентичными и достоверными по своему содержанию, необходимо Группе для определения их доказательной ценности. В этой связи Группа сначала стремилась установить подлинность документов. Кроме того, Группа отметила, что в одном из документов употреблялась иная аббревиатура названия организации: САИМАР, а не САИМР. Попытки Хаммаршельдской комиссии и д-ра Уильямса получить оригиналы или подтвердить с помощью технической экспертизы подлинность имеющихся в их распоряжении версий оказались безрезультатными. Со своей стороны Группа обратилась с запросом к правительству Южно-Африканской Республики поискать и довести до ее сведения любые данные или другие материалы, касающиеся этих документов; любые ссылки на существование в то время Южно-Африканского института морских исследований (САИМР); или любые другие материалы, которые могут находиться у него в распоряжении, которые либо опровергают, либо подтверждают информацию о предполагаемом плане (см. добавление 5). На момент написания доклада правительство Южной Африки еще не ответило на направленный запрос.

164. Помимо этого Группа связалась с главным следователем Комиссии по установлению истины и примирению, чтобы поинтересоваться у него, может ли он вспомнить о каких-либо фактах, которые помогли бы установить подлинность документов. На момент написания доклада Группа еще не получила никакой информации. Ввиду этого Группа не смогла установить авторство или подлинность документов, располагая только их копиями плохого качества.

165. В связи с проблемой подлинности возникает еще один вопрос, а именно: существовал ли САИМР в 1961 году. По этому вопросу Хаммаршельдская комиссия констатировала, что «имеется весьма мало информации о Южно-Африканском институте морских исследований» и что «Комиссия не смогла найти какие-либо опубликованные им научные работы».

166. Отсутствие оригиналов документов; невозможность подтверждения факта существования САИМР в 1961 году; отсутствие автора этих документов или их частей или любого лица, которое лично знает о чем в них говорится или знаком с их содержанием; невыясненные местонахождение и цепочка владельцев этих документов со времени их написания в 1961 году и до их передачи Южно-Африканскими разведывательными службами Южно-Африканской комиссии по установлению истины и примирению в июле 1998 года и предания их в конечном счете гласности; и неопределенность в отношении подлинности фотокопий и противоречивость содержащейся в них информации, в том числе в том, что касается самого названия САИМР, усиливают сомнения Группы в их подлинности.

167. Помимо оценки доказательной ценности Группа изучила также содержание документа, то есть вероятность существования предполагаемого заговора. Здесь она отметила, что Комиссия Организации Объединенных Наций указала в своем докладе, что ввиду того, что специальная охрана у SE-BDY во время стоянки самолета в Леопольдвиле выставлена не была, «вероятность несанкционированного проникновения на место стоянки самолета с целью совершения диверсионного акта исключить нельзя». Более того, в своих заявлениях в

ходе официальных расследований шведские авиатехники, обслуживавшие SE-BDY 17 сентября, сообщили, что самолет в течение полутора часов оставался без присмотра во время перерыва на обед и что к тому же один из механиков (Нильс Арне Ольссон) вспомнил, что, когда он пошел грузить багаж в самолет после полудня, передний грузовой отсек, доступ в который возможен снаружи, был не заперт.

Техническая экспертиза (баллистическая и медицинская)

168. Группа на основе использования предоставленной техническими экспертами информации выясняла, существуют ли научные доказательства в обоснование утверждения о том, что SE-BDY потерпел крушение в результате детонации тротилового заряда, как указывается в документах САИМР, или, в более широком смысле, каких-либо взрывчатых веществ на борту самолета. Специалист-взрывотехник из Соединенного Королевства майор Дэниел Перкинс, с которым консультировалась Хаммаршельдская комиссия, высказал мнение, что «самодельное взрывное устройство с основным тротильным зарядом массой 6 фунтов, если правильно его заложить, более чем способно вывести из строя бортовую систему управления SE-BDY». После анализа вероятности приведения в действие такого устройства такими способами, как радиоуправляемая детонация с использованием сигналов в ОВЧ-диапазоне, применение механического замыкателя, приводимого в действие шасси, детонация в результате попадания в заряд поражающих элементов, подрыв с помощью барометрического взрывателя и взрывателя с часовым механизмом, майор Перкинс отмечает, что, по его мнению, радиоуправляемая детонация по команде в ОВЧ-диапазоне является для исполнителя наиболее эффективным средством, позволяющим ему осуществить подрыв в любом районе по своему усмотрению.

169. Ссылаясь на результаты баллистической экспертизы, произведенной д-ром Максом Фрай-Шульцером и Нильсом Ландином, которые Группа использовала в своей оценке доказательной ценности новой информации, касающейся воздушной атаки на SE-BDY или создания для него угрозы (см. пункты 104–107), Группа отметила, что такой анализ можно также применять и при оценке новой информации, касающейся диверсии. По итогам экспертизы д-р Фрай-Шульцер после осмотра обломков SE-BDY с целью выявления следов бомбы, взрывного устройства или посторонних пуль пришел к выводу, что он «исключает возможность враждебных действий с воздуха или с земли и не находит оснований полагать, что это была *диверсия*» (курсив наш). Вместе с тем последующий анализ материалов д-ра Фрай-Шульцера, произведенный Ландином, который Группа признала имеющим умеренную доказательную ценность, поставил под сомнение категоричность этого заключения. Оценки, если рассматривать их в совокупности, свидетельствуют о том, что, хотя следов бомбы, взрывного устройства или посторонних пуль на обломках SE-BDY обнаружено не было, нельзя исключать возможность, что следы таких материалов ускользнули от внимания.

170. Что касается дальнейшего тестирования на предмет обнаружения следов взрывчатых веществ, то согласно «Дневнику событий», включенному в доклад Родезийской комиссии по расследованию, обломки SE-BDY были «вывезены из ангара и закопаны на территории аэропорта в Ндоле» 22 и 23 августа 1962 года, где они находятся и по сей день. По мнению Группы, провести дальнейшее тестирование нельзя ввиду того, что расплавление металлических

фрагментов и частей при изучении д-ром Фрай-Шульцером обломков самолета сделало невозможным проведение сегодня химического анализа как предпочтительного метода тестирования для выявления следов взрывчатых веществ. Кроме того, Группа не смогла найти каких-либо примеров того, чтобы фрагменты или материалы воздушного судна исследовались после того, как они пролежали в земле более 50 лет, и тем более после того, как эти материалы были разрезаны на части (как в случае обломков SE-BDY), расплавлены и закопаны в песок или землю.

171. Обращаясь к имеющимся данным судебно-медицинской экспертизы, Группа отметила совместное заключение авторитетных патологоанатомов д-ров Раммера, Буша и Джеймса, которые констатировали в своем отчете для Хаммаршельдской комиссии от 24 июля 2013 года, что они смогли установить, что, судя по материалам протокола о результатах вскрытия, Хаммаршельд не подвергнулся воздействию взрыва или дыма (см. пункт 34).

Доказательная ценность

172. С точки зрения общей оценки доказательной ценности документов САИМР и с учетом ранее высказанных соображений, в частности в отношении их подлинности; неизвестного местонахождения оригиналов или любых лиц, которые когда-либо их видели, или любых надежных вторичных источников, которые могут служить им заменой; цепочки обладания ими наряду с возможностью закладки шестифунтовой бомбы на борту самолетов; событий, которые в сложившихся тогда условиях и обстоятельствах могли произойти; времени, в течение которого SE-BDY оставался без охраны; и риска повреждения узлов самолета, когда он находился в аэропорту Леопольдвиле 17 сентября 1961 года, Группа признала низкой доказательную ценность документов САИМР и содержащихся в них утверждений.

Причастность сотрудников иностранных посольств в Леопольдвиле

173. Бывший сотрудник администрации Организации Объединенных Наций в Леопольдвиле в 1960 и 1961 годах Джордж Вуд предоставил Группе информацию о том, что причиной крушения SE-BDY стало умышленное убийство, совершенное сотрудниками посольства Румынии в Леопольдвиле по поручению КГБ. По данным Вуда, бывший авиадиспетчер в аэропорту Нджили в Леопольдвиле Петер Бришан сообщил ему, что сотрудники посольства получили доступ к SE-BDY утром 17 сентября и установили взрывное устройство в носовой части фюзеляжа самолета. Взрывное устройство, как было задумано, должно было сработать при уборке шасси. Однако оно якобы не сдетонировало при взлете и вместо этого сработало при выпуске шасси на траектории захода на посадку в Ндоле. Вуд ссылается на тот факт, что конголезское правительство объявило всех сотрудников посольства Румынии персонами нон грата и якобы затем выслало их из Конго, как на информацию, подтверждающую обоснованность его заявления. Кроме того, Вуд предпринимал попытки связаться, как он утверждал, с бывшими сотрудниками КГБ, бежавшими за границу и в настоящее время проживающими в Соединенных Штатах, чтобы они подтвердили его информацию. Он сообщил Группе в письме от 23 апреля 2015 года, однако, что никто из лиц, с которыми он пытался связаться, не откликнулся на его обращения.

174. Что касается оценки информации, то Группа отметила, что в отсутствие подтверждающей информации от сотрудников, обладающих сведениями из первых рук о якобы имевших место событиях, эта информация представляет собой основанные на слухах данные, полученные Вудом от Бришана. К тому же Бришан был опрошен во время проведения официальных расследований, но ничего не сказал о выдвигаемой Вудом версии событий. Группа признала низкой доказательную ценность предоставленной Вудом информации в том, что касается доказательств причастности сотрудников посольства Румынии к закладке взрывного устройства на борту SE-BDY.

Предмет, предположительно являющийся частью обломков SE-BDY

175. В 1975 году бывший шведский сотрудник Организации Объединенных Наций в Конго Хильфдинг Бьёркдаль якобы нашел металлический лист на месте крушения SE-BDY, который, как ему сказали, является фрагментом DC-6. После того, как он привез его в Швецию, лист попал к его сыну Йёрану Бьёркдалю. Во время встречи с Бьёркдалем, который провел собственное и добровольное тщательное расследование причин крушения SE-BDY, он передал лист Группе, чтобы она оценила степень его полезности для ее работы. Лист изготовлен из тонкого металла размером 43 см × 25 см с отверстиями, которые, как полагает Бьёркдаль, были оставлены пулями или осколками взрывного устройства, включая четыре отверстия, расположенные вплотную друг к другу и ближе к центру листа.

176. После собственной технической экспертизы Группа обратилась за помощью в ФБР с просьбой проверить происхождение предмета и установить, соответствуют ли отверстия характеру повреждений, причиняемых пулями или взрывчаткой. ФБР в консультации с Национальным советом по безопасности на транспорте (НСБТ) проанализировало фотографии предмета в высоком разрешении. По мнению этих агентств, этот предмет не является фрагментом самолета. Ключевые выводы НСБТ заключаются в том, что материал, из которого изготовлен лист, похож на алюминий, что это не элемент несущей конструкции самолета и что маловероятно, чтобы этот лист использовался в качестве части фюзеляжа самолета. Ряд отверстий у левой и правой кромок нехарактерен для обшивки воздушного судна ввиду неравномерных интервалов между ними, их расположения и малого диаметра. Листы с такой конфигурацией отверстий, по видимому, используются скорее в промышленности, чем авиастроении. Алюминиевый лист выглядит толстостенным и относительно мягким с видимыми признаками деформации. Такие материалы могут применяться в грузовых отсеках или других неструктурных элементах воздушного судна, но, судя по их внешнему виду, более пригодны к использованию в автомобиле.

177. Специалист по баллистике из членов Группы пришел к выводу, что отверстия в металлическом листе не похожи на пулевые. При этом он исходил из того, что, во-первых, диаметры отверстий не совпадают с какими-либо известными калибрами оружия, находившегося в обращении в 1961 году. Хотя некоторые виды боеприпасов имеют пули с термоупрочненным «сердечником» меньшего диаметра в свинцовой оболочке, было признано крайне маловероятным, что «сердечники» четырех пуль могли пробить четыре отверстия в такой непосредственной близости одно от другого без видимых повреждений от оставшегося тела пули, которая должна была раздробиться при встрече с препятствием. Во-вторых, эксперт установил, что расположение отверстий и рас-

стояние между ними, похоже, не соответствует обычному характеру рассеивания при стрельбе автоматическим огнем. Сами отверстия не имеют типичных признаков пулевых пробоин.

178. Второй специалист по баллистике детектив-инспектор и эксперт по огнестрельному оружию в Национальном центре судебно-медицинской экспертизы в Дании Эгон Поульсен изучил изображения в высоком разрешении и согласился с выводами члена Группы. В частности, он пришел к выводу, что отверстия в листе (включая четыре, расположенные рядом) выглядят так, как будто все они были там «размещены», иными словами — как будто их расположение было выверено. Ни одно из отверстий, похоже, не является пулевым, даже расположенные рядом четыре отверстия. Судя по размеру и внешним признакам (а также расположению), отверстия не выглядят как пулевые пробоины.

179. Принимая во внимание мнение НСБТ о том, что этот лист металла не является фрагментом воздушного судна, и заключения датского эксперта о том, что отверстия в листе не соответствуют по своей структуре пулевым отверстиям, Группа признала нулевой доказательную ценность новой информации, касающейся металлического листа и возможного обнаружения пулевых отверстий на одном из обломков воздушного судна.

Зажигательное устройство

180. В другой новой информации о возможности крушения SE-BDY в результате диверсии в репортаже в газете «Вашингтон пост» от 3 июня 1978 года делается ссылка на статью о журналистском расследовании, в которой приводится донесение ЦРУ, якобы переданное президенту Кеннеди в 1962 году, следующего содержания: «Имеются улики, собранные нашими техническими оперативными сотрудниками, в подтверждение того, что взрывное устройство на борту воздушного судна являлось стандартным устройством зажигательного типа, применяемым КГБ». Помимо этой короткой фразы в донесении не содержится каких-либо иных данных.

181. Чтобы определить доказательную ценность этой информации, Группа обратилась к правительству Соединенных Штатов с просьбой проверить его доосье и архивы на предмет наличия любой информации о существовании и основании для предполагаемого донесения ЦРУ или других донесений ЦРУ и относящейся к этому информации, которыми оно может располагать, проливающих свет на обстоятельства вокруг крушения SE-BDY. Правительство Соединенных Штатов сообщило, что поиски информации о предполагаемом донесении в доосье и архивах библиотеки имени Джона Ф. Кеннеди также оказались безрезультатными.

182. Что касается технической экспертизы вероятности действий, указанных в информации, то специалист-взрывотехник майор Перкинс отмечает в своем отчете для Хаммаршельдской комиссии, что вызвать крушение воздушного судна технически возможно, если привести в действие на его борту зажигательное устройство (в отличие от взрывчатых веществ). Он заявляет, что пиротфорная смесь в таком устройстве может создать очаг возгорания на борту воздушного судна, пламя от которого может затем перекинуться на его корпус из алюминиевого сплава и поджечь авиационное топливо. Несмотря на это, в отсутствие информации об основании для публикации в «Вашингтон таймс» статьи или другой более детальной информации по поводу этого утверждения, ко-

торая позволила бы более тщательно проверить его достоверность, Группа признала нулевой доказательную ценность новой информации о закладке зажигательного устройства на борту воздушного судна, как утверждается выше.

VI. Новая информация об угоне самолета

183. В ходе своего расследования Комиссия Организации Объединенных Наций отметила «сенсационный материал, помещенный в нескольких газетах в некоторых странах в январе 1962 года, о присутствии на борту семнадцатого пассажира, который сел в самолет в Леопольдвиле с намерением его угнать». Указав, что материал «явно относится к категории слухов», Комиссия Организации Объединенных Наций, тем не менее, «тщательно проверила, является ли эта информация достоверной или нет». Комиссия отметила в этой связи, что глава Гражданской операции Организации Объединенных Наций в Конго д-р Стуре Линнер и другие лица, которые видели взлет самолета из Леопольдвиле, в своих показаниях заявили, что они знали всех лиц, кто поднялся на борт самолета перед отлетом, или были им представлены». Кроме того, Комиссия Организации Объединенных Наций сослалась на предположение д-ра Росса о том, что среди обломков было найдено тело семнадцатого пассажира, посчитав его версию «крайне маловероятной», и отметила, что полиция изучила место происшествия, но не нашла признаков того, что кто-то из пассажиров затерялся в саванне.

184. Группа выделила новую информацию из двух источников, касающуюся гипотезы о том, что крушение SE-BDY произошло в результате угона. В первом случае журналист Дейвид Паллистер ссылается в статье в английской газете «Гардиан», опубликованной 11 сентября 1992 года, на утверждение в книге «Notre Guerre au Katanga» (1963) («Наша война в Катанге») бывшего французского армейского офицера и наемника полковника Рене Тринкье о том, что угонщик был тайно посажен на борт SE-BDY (с помощью кого — не говорится) до его вылета из Леопольдвиле. Этот угонщик якобы получил инструкции заставить пилота изменить курс и совершить посадку в другом (не указанном) месте, чтобы сорвать переговоры о прекращении огня, на которые направлялся Хаммаршельд.

185. В отношении доказательной ценности информации Группа отметила, что основание для утверждения полковника Тринкье не указано и что детали, которые можно было бы сопоставить с другой информацией, отсутствуют. Исходя из этого Группа признала нулевой степень ценности информации с точки зрения ее полезности для установления факта тайного проникновения угонщика на борт SE-BDY.

186. Во втором случае речь идет о той же статье в «Гардиан» с данными о разговоре между бывшими официальными лицами Организации Объединенных Наций, Джорджем Смитом и д-ром Коннером О'Брайеном, в ходе которой в ответ на вопрос д-ра О'Брайена о числе жертв авиакатастрофы Веленски якобы «улыбнулся одной из своих широких улыбок и только сказал: „Так сколько же их было — 14 или 15?“». Пересказывая эту беседу сразу же после цитирования заявления полковника Тринкье, автор статьи в «Гардиан», по-видимому, подводит к мысли о том, что Веленски намекал на возможность присутствия на бор-

ту SE-BDY «еще одного пассажира», который угнал или пытался угнать самолет.

187. В отношении оценки замечаний, якобы сделанных Веленски, Группа отметила, что эта информация — не более чем слухи, что отсутствуют дополнительные детали, с которыми можно было бы ее сопоставить, и что основание для таких утверждений не совсем ясно. Кроме того, Группа отметила, что число пассажиров на борту, по данным Комиссии Организации Объединенных Наций (и по всем другим официальным данным) составляло 16 человек, а не «14 или 15», как заявил Веленски. Группа признала нулевой доказательную ценность информации с точки зрения ее полезности для установления факта присутствия на борту SE-BDY «еще одного» пассажира, который угнал самолет.

VII. Новая информация о человеческих факторах

188. Комиссия Организации Объединенных Наций 1962 года рассмотрела, в числе четырех категорий вероятных причин крушения SE-BDY, версию, которую она охарактеризовала как возможность «человеческой ошибки». Эта категория предусматривала изучение возможности крушения воздушного судна в результате внезапной недееспособности пилотов, использования ошибочной схемы захода на посадку по приборам, отвлечения внимания пилота и получения пилотом SE-BDY вводящей в заблуждение или неполной информации. Хотя Группа не нашла какой-либо новой информации собственно по этим вопросам, она все-таки получила новые материалы о возможной роли усталости экипажа в крушении. Резюме и оценка доказательной ценности этих материалов приводятся ниже. Группа хотела бы подчеркнуть, что возможная роль усталости экипажа сама по себе не может служить объяснением причины крушения или степени, в какой усталость, если она вообще сыграла какую-либо роль, была усугубляющим фактором в контексте целого ряда возможных причин крушения SE-BDY. Тем не менее усталость экипажа воздушного судна потенциально может негативно влиять на ситуационную осознанность членов экипажа, а также их способность реагировать на ряд нештатных и чрезвычайных ситуаций и преодолевать их, включая, но не только, воздушную атаку или внешнюю угрозу, диверсию, угон или техническую неисправность.

Усталость экипажа

189. Общим для всех трех официальных расследований была вера в то, что капитан воздушного судна Пер Халлонквист был годен к полету в день происшествия и что поэтому при проведении расследований усталость как причину крушения в значительной мере можно было не принимать во внимание. В то же время в ходе расследований, судя по всему, во многом игнорировалась возможная степень усталости других членов экипажа и, следовательно, их влияние на общую работоспособность экипажа воздушного судна. Родезийский совет по расследованию при обсуждении улики отметил, что пилоты SE-BDY Литтон и Археус в ночь на 16 сентября выполняли полет из Леопольдвилья, в то время как Халлонквист казался отдохнувшим и «очень хотел попасть на этот рейс». Родезийский совет по расследованию отметил, что, когда Литтон поднялся на борт самолета, он «сказал, что устал», в то время как Халлонквист «казался готовым к полету и спокойным». Комиссия Организации Объединенных Наций

отметила, что трое летчиков на борту были опытными пилотами, по меньшей мере один из которых перед полетом отдыхал 24 часа, что в самолете были места для сна пилотов и что поэтому она «убедилась, что крушение произошло не из-за усталости пилотов».

190. В новой информации, изложенной в документе, подготовленном Ульфом Стридом и датированным 18 декабря 1961 года, содержится анализ полетного и рабочего времени экипажа SE-BDY. При проведении анализа использовались учетные данные компании «Трансэр» о полетах пилотов Халлонквиста, Литтона и Археуса и бортинженера Вильгельмссена для их сопоставления с данными Руководства по летной эксплуатации и соответствующими коллективными договорами. Материалы анализа прилагались к более объемному документу, подписанному Аке Ландином, Л. Линдманом и Торстеном Нюленом. Группа отметила, что Ландин и Линдман были соответственно аккредитованным представителем и техническим советником Родезийского совета по расследованию. Стрид отметил в документе, что: а) Халлонквист в период с 13 по 16 сентября не вылетал в рейсы, а налет Литтона и Археуса составил у каждого 8,8 часа 13 и 14 сентября и ноль часов 15 и 16 сентября; и б) за 24 часа до крушения SE-BDY налет как Литтона, так и Археуса за эти же 24 часа составил 16,8 часа (все в ночное время), Халлонквиста — 6,3 часа (все в ночное время).

191. По мнению Стрида, исходя из данных Руководства по летной эксплуатации, превышение допустимого налета произошло в 24-часовой период, предшествовавший крушению. Стрид заявил, что «представляется невероятным, чтобы Литтон и Археус смогли накопить достаточное для сна время за последние 24 часа». Стрид далее заявил, что Халлонквист, с другой стороны, имел, по-видимому, возможность для достаточного отдыха за тот же период. Бортинженер Вильгельмссен также налетал 16,8 часа за предыдущий 24-часовой период, выполнив вместе с Литтоном и Археусом рейс в Элизабетвиль в ночь, предшествовавшую 17–18 сентября. Стрид далее выявил несколько случаев за период с 1 августа по 17 сентября, когда один или несколько из трех пилотов превысили допустимый предел налетного времени. Стрид отметил также, что его анализ касался только налетного времени без учета рабочего времени экипажа (которое включает предполетную и послеполетную работу, а также полетное время), которое, как он указал, Шведское управление гражданской авиации «не обязано контролировать».

192. В связи с этим можно было бы ожидать, что такого рода анализ будет проводиться после крушения во исполнение обязательства Швеции как государства регистрации в соответствии с Чикагской конвенцией предоставить государству места события (Родезии) любую «имеющуюся у него информацию относительно летного экипажа и воздушного судна» (Чикагская конвенция, приложение 13, пункт 4.6).

193. Согласно другой новой информации, д-р Оке Хасслер, бывший авиационный врач, приписанный к военно-воздушным силам Швеции, в письме от 12 мая 2015 года проинформировал Группу о том, что, по его мнению, «произошедшее в сентябре 1961 года крушение в Ндоле было обычной аварией, вызванной ошибкой пилота». «В 1960-х годах» министерство обороны Швеции поручило д-ру Хасслеру проводить расследования по всем «шведским воздушным авариям», в число которых он включил крушение самолета SE-BDY. Далее в своем письме он заявил, что, как он считает, основным фактором, способ-

ствовавшим крушению самолета SE-BDY, являлась усталость значительной части экипажа. Он объяснял эту усталость недостаточным отдыхом экипажа за 36 часов до вылета в Ндоле и даже утверждал, что по этой причине экипаж не был готов к выполнению своего летного задания в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года. Прочая информация, представленная Хасслером, включает документ от 29 сентября 1966 года, подготовленный Бенгт-Оке Бенгсом, в котором, в частности, Бенгс ссылается на ту же информацию, которая была подготовлена Стридом, и комментирует ее. Д-р Хасслер заявил, что шведские власти не в полной мере довели этот вопрос до сведения Родезийской комиссии по расследованию. Далее он заявил, что он неоднократно пытался довести этот вопрос до сведения Организации Объединенных Наций через шведские власти, но его усилия были «заблокированы» этими властями.

Оценка доказательной ценности

194. Даже сегодня, когда имеется гораздо больше информации, чем в 1961–1962 годах, вопрос о последствиях усталости для работы летного экипажа остается сложным. Исследование человеческих и организационных факторов и их значения для авиационных аварий значительно активизировалось в конце 1970-х годов в связи с авариями крупных коммерческих воздушных судов, приведшими к гибели большого числа людей, после которых наступил период исследований с уделением особого внимания вопросам управления людскими ресурсами экипажей и учебной подготовке их командиров. Тем не менее еще в 1961 году признавалось, что члены экипажа должны быть годными для несения службы, с тем чтобы они могли безопасно управлять своим воздушным судном в различных условиях, в том числе на основе применения методов преодоления усталости.

195. Согласно определению ИКАО, усталость представляет собой «физиологическое состояние, характеризующееся снижением психических или физических способностей выполнять работу в результате потери сна или чрезмерно продолжительного бодрствования, смены фазы суточного ритма или рабочей нагрузки (связанной с психической и/или физической активностью), которое может негативно отразиться на готовности и способности члена экипажа безопасно управлять воздушным судном или выполнять функции, связанные с обеспечением безопасности». Самолет SE-BDY марки “DC6B” был для своего времени сложным и крайне требовательным в плане управления летательным аппаратом, для обслуживания которого требовалось по меньшей мере три члена экипажа (два пилота и бортинженер). Когда экипаж состоит из нескольких человек, все его члены должны действовать как одна команда, выполняя при этом четко определенные обязанности и поддерживая четкую связь, с тем чтобы обеспечивать непрерывное поддержание ситуационной осведомленности и наличие способности реагировать на нестандартные чрезвычайные ситуации и разрешать их. В том случае, если на рабочие качества летного экипажа негативно повлияла усталость, повышается риск того, что его члены будут совершать простые ошибки, такие как оплошности, упущения и промахи, или же будут испытывать зрительные иллюзии или недостаточную ситуационную осведомленность. Кроме того, усталость может негативно повлиять на способность экипажа реагировать на необычную или чрезвычайную ситуацию, такую как воздушное нападение или внешняя угроза, и разрешать ее, а также негативно

повлиять на его способность устранять последствия саботажа или технические неполадки.

196. Группа нашла неудивительным то, что после крушения самолета SE-BDY Стрид провел анализ именно такого типа, принимая во внимание, чтоб согласно положениям Чикагской конвенции от государства регистрации, которым в данном случае является Швеция, требуется представлять любую «важную информацию о воздушном судне и соответствующем летном экипаже» государству, на территории которого произошел инцидент (Родезия) (Чикагская конвенция, пункт 4.6 добавления 13). Соответственно, что касается оценки подлинности и достоверности этой новой информации в контексте оценки ее доказательственной ценности, то Группа просила правительство Швеции попытаться установить, был ли доклад, одобренный Ландином, Линдманом и Ниленом, подготовлен только для внутреннего пользования авиационными ведомствами Швеции или же он был представлен Комиссии Организации Объединенных Наций или каким-либо другим официальным следственным органам. Представитель шведского правительства в неофициальном порядке сообщил, что он «не смог ответить на этот вопрос». Группа отметила, однако, что в процессе дачи показаний в рамках слушаний, проводившихся Комиссией Организации Объединенных Наций, Ландин согласился с тем, что Литтону и Археусу не было предоставлено достаточных возможностей для отдыха в период 24 часов до крушения самолета SE-BDY и что «это, вероятно, отразилось [на самом полете и степени готовности этих двух человек], но насколько именно — это другой вопрос», и отсюда можно сделать вывод, что шведские авиационные ведомства некоторым образом рассматривали этот вопрос и, возможно, руководствовались при этом результатами анализа, проведенного Стридом.

197. Благодаря другой информации, полученной от правительства Швеции, Группа смогла удостовериться в том, что в то время, о котором идет речь, автор данного документа, Стрид, являлся сотрудником Управления гражданской авиации Швеции и был квалифицированным пилотом и инженером. Д-р Хасслер представил документацию, содержащую протокол слушаний, состоявшихся 20 апреля 1967 года. В этом протоколе говорится, что 1 февраля 1963 года д-р Хасслер был назначен для работы на условиях неполного рабочего дня в качестве специального авиационного врача военно-воздушных сил Швеции и был придан эскадрилье самолетов F-21. Кроме того, в протоколе говорится, что с 1 марта 1965 года Хасслер приступил к работе в Научно-исследовательском центре управления полетами в Мальмслете, Швеция.

198. Группа отметила, что указанное в докладе Стрида полетное время экипажа за предыдущие 24 часа соответствует времени, указанному за тот же период Родезийской комиссией гражданской авиации по расследованию для Холлонквиста, Литтона и Вильгельмссона, но не Археуса, для которого Родезийская комиссия по расследованию указала 10 ч. 40 м., в то же время как Стрид указал 16,8 часов. Группа не смогла установить причину этой несогласованности в данных, поскольку Родезийской комиссией гражданской авиации по расследованию было установлено, что предыдущей ночью Археус также летал в Элизабетвиль и должен был зарегистрировать столько же летных часов, что и Литтон.

199. Стрид заявил, что в его докладе не содержалось анализа рабочих часов, поскольку Управление гражданской авиации Швеции «не было обязано их контролировать». Хотя Комиссия Организации Объединенных Наций, как пред-

ставляется, определенным образом изучила вопрос о возможных последствиях усталости для работы летного экипажа с учетом данных о зарегистрированных часах налета, на основе имеющейся в распоряжении Группы информации можно сделать вывод о том, что, как представляется, не было проведено никакого или почти никакого анализа времени отдыха и другого временипровождения экипажа в период за пределами этих часов налета в целях установления качества и продолжительности отдыха в течение дней и часов, предшествовавших вылету самолета SE-BDY, или других личностных факторов, которые могли иметь какие-либо негативные последствия для работы экипажа. Такой дополнительный анализ позволил бы получить более полное представление о готовности экипажа к выполнению своих обязанностей в целях выполнения задачи, поставленной перед ними в ту ночь. Следует отметить, что современная практика преодоления усталости летного экипажа предусматривает применение более целостного и основанного на факторах риска подхода, который включает как институциональные процедуры контроля за готовностью летного экипажа к выполнению своих обязанностей, так и соответствующие процедуры самоконтроля.

Доказательная ценность

200. Группа провела оценку доказательной ценности информации, предоставленной Стридом, с точки зрения того, насколько она помогает пролить дополнительный свет на вопрос о том, являлась ли усталость незначительным фактором, способствовавшим крушению самолета SE-BDY. Кроме того, источник информации, представленной Хасслером в том, что касается анализа летных часов экипажа самолета SE-BDY и соответствующих комментариев, является вторичным. При отсутствии в распоряжении Группы другой подтверждающей документации, такой как относящееся к тому времени изложение анализа крушения самолета SE-BDY, проведенного им в контексте выполнения якобы порученного ему задания, Группа провела оценку доказательной ценности информации, предоставленной д-ром Хасслером, с точки зрения того, в какой мере она помогает пролить дополнительный свет на вопрос о том, была ли усталость незначительным фактором, способствовавшим крушению самолета SE-BDY.

201. Вместе с тем при отсутствии другой подтверждающей документации, которая могла бы пролить свет на этот вопрос, будет затруднительным говорить о том, что условия и обстоятельства, приведшие к трагической гибели бывшего Генерального секретаря Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы, были обусловлены или объяснялись усталостью как одним из способствовавших крушению факторов. Кабина самолета SE-BDY не была оборудована устройством, записывающим голоса в кабине. Согласно действовавшим в то время стандартам и рекомендуемым процедурам ИКАО, не требовалось устанавливать такое устройство. Что касается устройств для записи данных о полете, таких как скорость полета, высота полета и темпы набора высоты или снижения, за некоторое время непосредственно до крушения самолета в соответствии с международными стандартами и рекомендуемой практикой было рекомендовано оборудовать летательные аппараты с поршневым двигателем, такие как самолет SE-BDY, подобными записывающими устройствами только «согласно требованиям государства регистрации» (дополнение 6 к пункту 6.3.2 Рекомендуемой практики ИКАО). Кроме того, не было обязательным иметь за-

писывающее оборудование на всех аэродромных объектах связи между воздушными судами и наземными службами управления полетами, таких как вышка в Ндоле (пункт 6.1.4.3 добавления 11 к Рекомендуемой практике ИКАО). Наконец, помимо Харольда Джулиена, который не предоставил никакой информации об экипаже до или во время полета в период между крушением и его кончиной, связанной с этой трагедией, не имеется каких-либо оставшихся в живых свидетелей, находившихся на борту самолета, и маловероятно, что сейчас могут отыскаться другие свидетели, которые могли бы представить точную информацию о периодах отдыха и другом времяпрепровождении экипажа, помимо выполнения их летных обязанностей, до вылета самолета в ночь с 17 на 18 сентября.

VIII. Новая информация о действиях должностных лиц и местных властей

202. Комиссия Организации Объединенных Наций изучила и проанализировала поисковые мероприятия местных властей сразу после крушения и обнаружила, в частности, что «факт крушения самолета SE-BDY не был с полной определенностью установлен до того, как группа наземного поиска добралась до обломков немного позднее времени 1500В [15 ч. 00 м. по местному времени в Ндоле]». Как понимает Группа, под «группой наземного поиска» подразумевается группа, состоящая из представителей местных органов власти или органов безопасности, в отличие от одного или нескольких человек из числа многих гражданских лиц, которые в ходе официальных дознаний показали, что они побывали на месте крушения утром 18 сентября. После окончания этого дознания появилась новая информация о первом моменте установления местонахождения самолета органами безопасности, и Группа рассматривает эту информацию в настоящем разделе вместе с вопросами, касающимися принятия должностными лицами других мер в связи с крушением.

Радиосвязь между самолетом SE-BDY и вышкой в Ндоле

203. В ходе обзора документальных материалов Группа обратила внимание на телеграмму лорда Олпорта, британского комиссара высокого уровня в Солсбери, от 18 сентября 1961 года, в которой лорд Олпорт сообщил о том, что «самолет из Леопольдвилья, на котором предположительно находился Хаммаршельд, проследовал без посадки и без установления контакта» (курсив добавлен). В качестве новой информации можно отметить, что в мемуарах «В Катангу и далее» (1976 год), предоставленных Хаммаршельдской комиссии 24 января 2013 года Дензилом Даннеттом, бывшим британским консулом в Элизабетвиле, Даннетт сообщает, что в какой-то момент в ночь с 17 на 18 сентября (точное время не указывается) он слышал радиопереговоры между самолетом SE-BDY и авиадиспетчерской вышкой в Ндоле, в ходе которых экипаж самолета SE-BDY сообщил, что он совершит посадку в Ндоле через четверть часа. Группа рассмотрела вопрос о том, в какой степени эта новая информация помогает установить, что должностные лица пытались скрыть факт радиосвязи между самолетом SE-BDY и авиадиспетчерской службой в Ндоле ночью 17 сентября 1961 года. В этой связи Группа оценила доказательную ценность данной новой информации как умеренную.

Неправильная настройка высотомера

204. Согласно информации, представленной в своих мемуарах (без датировки) сержантом шведской армии Ингемаром Уддгреном, который находился на авиабазе в Камине, Катанга, в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года, высотомер был настроен таким образом, что его показания, о которых авиадиспетчерская вышка в Ндоле сообщила экипажу самолета SE-BDY, когда она впервые установила с ним связь, могли привести к снижению самолета на опасно низкую высоту при его приближении к земле. Сержант Уддгрен находился на авиадиспетчерской вышке базы в Камине около полуночи в ту ночь, и он утверждает, что слышал переговоры между радистом самолета Карл-Эрик-Габриэль Розеном и его коллегой на авиадиспетчерской вышке базы в Камине, в ходе которых экипаж самолета SE-BDY просил сотрудников базы в Камине проверить показания высотомера, сообщенные ему сотрудниками авиадиспетчерской вышки в Ндоле. Диспетчер на вышке базы в Камине был убежден в том, что показания высотомера, сообщенные экипажу самолета SE-BDY, были неверными, и попытался связаться с самолетом SE-BDY, но не смог восстановить связь. Затем он высказал сержанту Уддгреноу серьезную обеспокоенность относительно того, что применение этих показаний высотомера может привести к чрезмерному снижению самолета SE-BDY.

205. Аэродром на базе в Камине, находившийся под контролем Операции Организации Объединенных Наций в Конго, был предназначен для использования в качестве альтернативного аэродрома на случай чрезвычайных ситуаций. По этой причине радист Розен, поддерживавший связь на шведском языке, находился на борту самолета SE-BDY. Его роль заключалась в том, чтобы поддерживать радиосвязь с аэродромом на базе в Камине, авиадиспетчер которой также был шведом, в целях обмена информацией между этими радиоточками таким образом, чтобы другие связисты, не говорящие на шведском языке, не могли понимать ее содержания. Как сообщается, авиадиспетчер на базе в Камине был знаком с процедурой передачи информации о приближении самолета к аэродрому в Ндоле.

206. Что касается проведенной Группой оценки, то она рассмотрела вопрос о том, почему эта информация, как представляется, не была доведена до сведения должностных лиц Организации Объединенных Наций как только вышеуказанные лица на базе в Камине поняли, что что-то с этим было не так, и почему они не сообщили о ней в ходе других официальных дознаний, проводившихся Комиссией Организации Объединенных Наций, если не сделали этого сразу. Комиссия оценила доказательную ценность этой информации с точки зрения того, в какой степени она помогает установить, что экипажу самолета SE-BDY были представлены неверные показания высотомера с авиадиспетчерской вышки в Ндоле, как ничтожную.

Доставка самолетов «Фуга Мажистер» в Катангу

207. В ходе интервью, проведенного Хаммаршельдской комиссией 27 июня 2013 года, бывший сотрудник ЦРУ Дейвид Дойл заявил, что он являлся сотрудником ЦРУ, действовавшим в Катанге в начале 1960-х годов. Во время проведения «рутинной проверки в аэропорту» он наблюдал, как из коммерческого авиалайнера Соединенных Штатов “КС-97”, обслуживаемого экипажем Соединенных Штатов, в Катанге (точное место не указано) глубокой ночью, в

один из дней июля 1961 года, выгружались три самолета «Фуга Мажистер». Он сообщил о том, что за приемку этих самолетов расписался полковник Делотер-ванг, не ясно, к какой армии принадлежащий. Кроме того, он заявил о том, что на эти самолеты «Фуга», которые были якобы переданы французами ЦРУ в поддержку противодействия операциям Организации Объединенных Наций в Катанге, были впоследствии установлены орудия. Строя предположения, он заявил, что не знает, кто заплатил за эти самолеты — Моиз Чомбе, Франция или Бельгия — и пилоты каких стран, Франции или Бельгии, летали на них. В ходе беседы с Дойлом Хаммаршельдская комиссия оценила часть его воспоминаний как временами имеющие «разрозненный» характер, что, как отмечает Группа, проявлялось в иногда непоследовательных воспоминаниях о событиях, отраженных в представленном ей заявлении.

208. Группа отметила, что в представленной информации не содержится каких-либо оснований для утверждения о том, что эти самолеты были поставлены «французами», ЦРУ или какими-либо другими неустановленными сторонами, имеющими отношение к этому. С учетом вышесказанного следует отметить, что принимая во внимание отсутствие подтверждающей информации, в силу чего данная информация рассматривается как предоставленная единственным свидетелем, Группа оценила степень, в которой эта информация помогает установить, что три реактивных самолета «Фуга» были поставлены силам в Катанге до крушения самолета SE-BDY, как умеренную.

Взлом шифровальной машины

209. 6 марта 2013 года Сикстен Свенссон, шурин Бориса Хагелина — ныне покойного основателя “Crupto AG”, швейцарской компании, изготовившей шифровальную машину “CX-52”, которая использовалась Хаммаршельдом на протяжении всего его посещения Конго, — сообщил Хаммаршельдской комиссии, что, как сказал ему Хагелин, эта машина относилась к числу машин, специально устроенных таким образом, чтобы передаваемые через них данные могли тайно перехватываться Агентством национальной безопасности (АНБ) и другими отдельно взятыми разведывательными службами без ведома кого-либо, кроме самого изготовителя и разведывательных служб. Свенссон разъяснил Комиссии, что эта машина была устроена таким образом, что все сообщения, передаваемые Генеральным секретарем Организации Объединенных Наций Дагом Хаммаршельдом в Центральные учреждения Организации Объединенных Наций в Нью-Йорке в сентябре 1961 года, полностью прочитывались АНБ, ЦРУ и Центром правительственной связи в момент прочтения этого документа в Организации Объединенных Наций. Это якобы было частью проекта “Vorisprojekt”, в рамках которого шифровальные машины продавались с такой настройкой, что без ведома ее пользователей АНБ и Центр правительственной связи, а также, возможно, и другие учреждения, имели возможность получать передаваемую информацию в незашифрованном виде. Хагелин, как представляется, написал об этом в своих мемуарах, которые должны быть опубликованы не ранее чем в 2033 году, через 50 лет после его смерти.

210. Хотя такие возможности перехвата могли существовать, по результатам поисков, проведенных до настоящего времени среди документов и других архивных материалов Организации Объединенных Наций, не было обнаружено каких-либо телеграфных сообщений, отправленных или полученных во время полета. Вместе с тем в переговорах между сотрудниками Организации

Объединенных Наций в Катанге и Центральными учреждениями Организации Объединенных Наций, имевшими место за несколько дней до событий, произошедших в ночь с 17 на 18 сентября, и через несколько дней после этих событий, в случае перехвата соответствующих сообщений, могла содержаться информация о поездке и других мероприятиях, проводившихся в рамках подготовки встреч между Хаммаршельдом и Чомбе. Что касается перехвата сообщений, которые отправлялись с шифровальной машины “СХ-52”, использовавшейся Хаммаршельдом во время его поездки, и якобы перехватывались АНБ и, возможно, другими разведывательными службами, то Группа оценила эту информацию как имеющую умеренную доказательную ценность.

Момент обнаружения места крушения органами власти I

211. По сообщениям родезийских властей, они впервые обнаружили место крушения самолета SE-BDY в 15 ч. 10 м. (по местному времени) 18 сентября 1961 года. Однако, согласно новой информации, которая противоречит этим сообщениям, в общей сложности шесть новых свидетелей сообщили о том, что они побывали на месте крушения утром 18 сентября (Чимема, Кастон Чипойя, Лумия Чипойя, Маст-Ингл, Мвебе и Мванса) и наблюдали присутствовавших там полицейских или военнослужащих, или и тех, и других. Это противоречит сообщениям родезийских государственных должностных лиц, полученным позднее в тот же день, согласно которым силы безопасности впервые обнаружили место крушения в 15 ч. 10 м. (по местному времени) 18 сентября.

212. Ниже приводится резюме сообщений пяти свидетелей, побывавших на месте крушения. Один из свидетелей (Кастон Чипойя) заявил, что он прибыл на место крушения на рассвете или около того, и в тот момент там присутствовали полицейские и военнослужащие. Этот свидетель также заявил, что с места крушения было вывезено тело Хаммаршельда, а также обломки самолета. Второй свидетель (Мвебе) заявил, что он прибыл на место крушения утром 18 сентября, между 06 ч. 00 м. и 07 ч. 00 м., и в тот момент он видел присутствовавших там полицейских и военнослужащих. Он также утверждал, что тело Хаммаршельда находилось неподалеку на муравейнике. Третий свидетель (Мванса) заявил, что он прибыл на место крушения примерно в 07 ч. 00 м. и увидел присутствовавших там полицейских. Он сообщил, что это место было огорожено, а тела жертв были удалены. Четвертый свидетель (Чимема) заявил, что он прибыл на место крушения в 09 ч. 00 м. и увидел присутствовавших там полицейских. Он отметил, что обломки все еще горели. По воспоминаниям пятого свидетеля (Лумия Чипойя), она прибыла в то место через короткое время после крушения и увидела присутствовавших там полицейских и военнослужащих.

213. Шестой новый свидетель (Врен Маст-Ингл) в заявлении, направленном д-ру Уильямсу, представил более полный отчет о своем посещении места крушения. Как он утверждает, он прибыл в это место вскоре после того, как услышал шум от падения самолета SE-BDY, когда проезжал вблизи на мотоцикле (см. также пункт 94). Он заявил д-ру Уильямсу, что в момент его прибытия в это место там находилось от шести до восьми человек, одетых в камуфляжную форму наподобие военной, на двух джипах, которые, по его утверждению, приказали ему покинуть место крушения. Кроме того, этот свидетель заявил, что обломки самолета не горели.

214. Несмотря на различия в моментах прибытия на место крушения, некоторые из этих свидетелей отметили, что они не смогли подойти очень близко к обломкам, потому что полицейские или другие сотрудники служб безопасности не позволили им сделать этого (Кастон Чипойя, Маст-Ингл и Мванса), или же было слишком опасно сделать это из-за того, что обломки все еще горели (Нгонго, Мвебе, Чимема), а также из-за сильной задымленности.

215. Как бы то ни было, некоторые из сообщений трех из шести новых свидетелей относительно момента времени, когда тела жертв были удалены, и относительно того, каким образом и когда было огорожено это место, несовместимы с другими известными фактами о состоянии места крушения в те моменты, когда, по утверждению этих свидетелей, они туда прибыли. Это может говорить о том, что некоторые из этих свидетелей в действительности прибыли на место крушения после 15 ч. 10 м., т.е. к тому времени, когда уже проводились спасательные и следственные мероприятия. Показания одного из свидетелей (Кастон Чипойя) относительно того, что вывозились «обломки самолета», можно объяснить тем, что значительная часть самолета была полностью уничтожена в результате крушения и пожара, и поэтому могло показаться, что некоторые части самолета были удалены.

216. По определению, ни одно из новых свидетельских показаний не было представлено непосредственно в период описываемых событий. Кроме того, изложенные Группой в пунктах 62–66 выше положения об общих факторах, определяющих доказательную ценность свидетельских показаний, являются применимыми к информации, представленной новыми свидетелями в этом разделе. Группа оценила степень, в которой информация, представленная новыми свидетелями, помогает установить, что обломки были найдены властями до 15 ч. 10 м., т.е. до момента времени, указанного в официальных отчетах властей, как умеренную в случае двух свидетелей (Чимема и Лумия Чипойя) и как низкую в случае четырех свидетелей (Кастон Чипойя, Масте-Инге, Мвебе и Нгонго).

Момент обнаружения места крушения органами власти II

217. В ходе интервью, проведенного Хаммаршельдской комиссией 12 декабря 2012 года, бывший британский дипломат Брайан Унвин, который был помощником лорда Олпорта во время крушения, заявил, что он и лорд Олпорт, по их прибытии в Солсбери самолетом из Ндоле, были проинформированы лордом Ландсдауном о том, что «произошло крушение, его место было найдено, и было установлено, что Хаммаршельд погиб». По оценке Унвина, сопровождавшего лорда Олпорта в Ндоле 17 и 18 сентября, он и лорд Олпорт прибыли в Солсбери между 13 ч. 30 м. и 15 ч. 00 м. (по местному времени) (в различных воспоминаниях о тех событиях он указывает различное время, причем в более поздних воспоминаниях отмечаются меньшие расхождения во времени по сравнению с официально признанным моментом обнаружения обломков). Так, согласно его сообщениям, он и лорд Олпорт были проинформированы об обнаружении места крушения до того, как оно было обнаружено властями в 15 ч. 10 м., согласно официальным заявлениям. В своей книге «Внезапное назначение» (1965 год) лорд Олпорт вспоминает, что он впервые узнал об обнаружении места крушения по прибытии в Солсбери. По его воспоминаниям, время прибытия приходилось на 14 ч. 00 м. (по местному времени в Солсбери, которое совпадает с местным временем в Ндоле), но Группа не смогла опреде-

литель источник, из которого он узнал об этом времени. В докладе исполняющего обязанности главы Операции Организации Объединенных Наций в Конго Генеральному секретарю от 17 сентября 1961 года говорится, что «на основе прямого доклада, полученного посольством Соединенных Штатов в Леопольдвиле от его атташе военно-воздушных сил, поступила информация о том, что примерно в семи милях к северо-востоку от аэропорта были замечены обломки самолета и туда направляется группа наземного поиска» (S/4940/Add.4). Группа не смогла найти информации, подтверждающей этот отчет о том, что место крушения было установлено должностными лицами в 14 ч. 00 м.

218. Момент времени, когда лорд Олпорт и Унвин, по их заявлениям, были уведомлены о том, что было обнаружено место крушения и что Хаммаршельд погиб, не соответствует официальному отчету о том, что это место было впервые установлено властями в 15 ч. 10 м. по местному времени. Как представляется, это говорит о том, что лорд Ландсдаун знал о крушении самолета и гибели Хаммаршельда до того, как, согласно официальным отчетам, место крушения было обнаружено родезийскими (или какими-либо другими) властями. При проведении оценки доказательной ценности этой информации Группа отметила, что представившие ее лица занимали должности столь высокого ранга, что им, по всей видимости, должны были непрерывно представляться сведения о ходе поисково-спасательных работ. Вместе с тем эта информация появилась позже происшедших событий, и что касается вопроса о возможном сговоре официальных лиц, то она лишь позволяет предположить, что официальные лица скрыли обнаружение места крушения в период до 15 ч. 10 м. (по местному времени). В этой связи Группа оценила доказательную ценность этой информации как умеренную.

Момент обнаружения места крушения органами власти III

219. В книге «Взлет и падение Моиза Чомбе» (1968 год), автор которой, Иан Колвин, был иностранным корреспондентом в Ндоле во время крушения, Колвин описывает, как он пролетал над местом крушения в 09 ч. 00 м. (по местному времени) 18 сентября в самолете, пилотом которого был он сам. По его сообщению, он видел длинный узкий пробел в деревьях и полицейских, перемещавшихся вокруг обломков самолета и обгоревших останков. Это было за несколько часов до момента обнаружения самолета согласно отчетам должностных лиц. Колвин не упоминает, что он предпринял какие-либо усилия для уведомления кого-либо. По результатам проведенного анализа Группа оценивает доказательную ценность информации о том, что полиция исследовала место крушения утром 18 сентября 1961 года, как низкую.

Отчет иностранной разведывательной службы

220. Новая информация, представленная Группе Хаммаршельдской комиссией, включает рассекреченный отчет Нила Ритчи — первого секретаря Британской комиссии высокого уровня в Солсбери и предполагаемого агента «Секрет интеллидженс сервис» (МИ-6) — от 17 сентября 1961 года, в котором Ритчи подробно описывает, как он доставил Мойзе Чомбе и британского консула в Элизабетвиле Дензила Даннета в Ндолу ранее в тот же день, после чего они ожидали прибытия Хаммаршельда из Леопольдвилля. Хотя в этом отчете не говорится о возможной причине крушения самолета SE-BDY, его существование и содержание может выступать в качестве новой информации о присутствии

британской разведывательной службы в этом районе и о том, что эта служба представила отчет об обстоятельствах, связанных с действиями Хаммаршельда накануне ночи с 17 на 18 сентября. Кроме того, согласно новой информации, представленной Группе д-ром Уильямсом, часть документов и записей правительства Соединенного Королевства, которые, возможно, относятся к рассматриваемым событиям, была удержана правительством этой страны по причине их засекреченности.

221. Соответственно, в целях содействия проведению оценки доказательной ценности этой и другой новой информации Группа обратилась к компетентным органам правительства Соединенного Королевства с просьбой отыскать и представить ей какую-либо информацию о трагической гибели соответствующих лиц, которая могла поступить в их распоряжение от Ритчи или других сотрудников разведывательной службы, и любые другие связанные с этим материалы. Кроме того, Группа просила те же органы власти представить ей удержанные части отчетов, о которых ей стало известно от д-ра Уильямса (см. добавление 7).

222. В письме от 10 июня 2015 года правительство Соединенного Королевства ответило, что подавляющее большинство материалов Соединенного Королевства, относящихся к этим событиям, уже было опубликовано и доступно для общественности, а также что министерство иностранных дел и по делам Содружества координировало усилия по поиску материалов во всех соответствующих департаментах Соединенного Королевства, но ни в одном из них не было обнаружено каких-либо материалов по этому вопросу. Кроме того, правительство отметило, что по итогам обзора всех соответствующих удержанных материалов, проведенного в целях определения, могут ли они быть в настоящее время обнародованы, было установлено, что правительство Соединенного Королевства не может опубликовать никакие из них по соображениям безопасности. Помимо этого, было заявлено, что изъятия сводятся к отдельным отрывкам из текста опубликованных документов и что общий объем удержанных материалов является весьма незначительным и составляет лишь несколько слов (см. добавление 7).

IX. Резюме основных установленных фактов и выводов

Резюме основных установленных фактов

Новая информация о причине смерти или других предполагаемых событиях, приведших к смерти

223. Группа оценила как ничтожную доказательную ценность информации, опубликованной в 2005 году, согласно которой во лбу Хаммаршельда было круглое отверстие, пробитое пулей. Не было найдено никаких медицинских свидетельств, указывающих на то, что Хаммаршельд получил огнестрельное ранение до или после крушения. Согласно сходным заключениям медицинской экспертизы, он скончался мгновенно (по заключению Родезийской комиссии по расследованию), или в течение нескольких секунд после удара (по заключению Комиссии Организации Объединенных Наций и Кнудссена), или оставался жив после крушения в течение очень короткого времени (по заключению докторов Раннера, Буша и Джеймса). Внешние судебно-медицинские эксперты, с которыми консультировалась Хаммаршельдская комиссия и Группа, высказались в

поддержку точности результатов патолого-анатомического исследования, проведенного докторами Россом, Стивенсом и Смитом в 1961 году.

224. Поступившая от свидетеля новая информация о том, что Хаммаршельд был жив и боролся за свою жизнь на месте крушения 18 сентября 1961 года, имеет ничтожную доказательную ценность.

225. Новые дополнительные утверждения о том, что двое наемников (Сванепул и Колин Джон Купер) застрелили Хаммаршельда после крушения, не имеет какой-либо доказательной ценности.

226. В пользу достоверности и обоснованности первоначальных отчетов о вскрытии, проведенном властями Северной Родезии, говорит подтвержденное наличие 200 подлинных рентгеновских снимков по всем жертвам трагического крушения и «Результатов анализа патолого-анатомических заключений в отношении жертв аварии самолета Организации Объединенных Наций», которые были подготовлены непосредственно в период событий, в материалах д-ра Росса, сданных на хранение в архив Университета Данди, а также фотокопий официальных отчетов о медицинском освидетельствовании трупов всех жертв, проведенном в соответствии с Законом о судебном следствии, которые хранятся в архивах д-ра Смита в Канцелярии Главного судебно-медицинского эксперта Онтарио.

Новые свидетельские данные о заключительных этапах полета самолета SE-BDY

227. Группа оценила как умеренную доказательную ценность информации, полученной от 9 из 12 новых свидетелей, с точки зрения того, в какой степени она помогает установить одно или более из следующего:

- a) Во время приближения самолета SE-BDY к Ндоле в воздухе находилось более одного летательного аппарата.
- b) Некоторые летательные аппараты, находившиеся в воздухе помимо самолета SE-BDY одновременно с ним, представляли собой реактивные самолеты.
- c) Самолет SE-BDY загорелся до того, как ударился об землю.
- d) Самолет SE-BDY был обстрелян или еще каким-либо образом активно атакован другим летательным аппаратом, находившимся в том же месте, при приближении к Ндоле.

228. Эта оценка доказательной ценности основана на том, что, несмотря на факторы, повлиявшие на надежность свидетельских показаний в связи с течением времени, они представляют собой информацию из первых рук о том, что свидетели, по их искреннему убеждению, видели (или слышали), и придают вес свидетельским показаниям, предоставленным в ходе официальных расследований.

Новая информация о воздушном или наземном нападении или другой внешней угрозе

229. Группа оценила как умеренную доказательную ценность утверждений Чарльза Саутолла и Пола Эбрама о том, что они слышали или читали протокол радиоперехвата в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года, в котором говорилось, как

они считают, о нападении на самолет SE-BDY, приведшем к его крушению. Хотя считается технически осуществимым обеспечить перехват радиосообщений или перенаправить их на пункты прослушивания АНБ/ЦРУ на Кипре и в Греции, где находились Саутолл и Эбрам, соответственно, некоторые аспекты этих заявлений, касающиеся их подлинности, предстоит подтвердить при помощи правительства Соединенных Штатов. Кроме того, правительство Соединенных Штатов в своем письме от 9 июня 2015 года проинформировало Группу о том, что по результатам поиска среди его материалов и записей не было обнаружено никаких документов, представляющих интерес с точки зрения просьбы, высказанной Группой по этому вопросу, и что в рамках этих усилий производился поиск среди материалов АНБ и ЦРУ (см. добавление 6).

230. Группа оценила как низкую доказательную ценность информации, полученной от одного из новых свидетелей, согласно которой обломки самолета SE-BDY были якобы покрыты отверстиями от пуль, исходя из того, что эта информация не соответствует прочей известной информации об обстоятельствах дела. Вместе с тем Группа допускает, что несгоревшая часть обломков самолета могла быть покрыта отверстиями от пуль в то время, когда этот свидетель их наблюдал.

231. Группа оценила как ничтожную доказательную ценность утверждений другого свидетеля о том, что на обломках самолета SE-BDY были отверстия от пуль, на том основании, что эта информация была воспроизведена с чужих слов.

232. Группа оценила как низкую доказательную ценность информации, относящейся к утверждениям французского дипломата Клода де Кемулария о том, что в 1967 году он проводил в Париже интервью с наемным бельгийским пилотом по имени «Бёкелс», который якобы признался, что непреднамеренно сбил самолет SE-BDY, когда пытался отклонить его от курса в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года. Эта оценка основана на необъяснимом отсутствии информации о попытках де Кемуларии сообщить об этих утверждениях соответствующим органам; на явном отсутствии относящихся к тому времени записей, произведенных де Кемуларией в ходе или сразу после интервью; а также на представленном Группе ответе правительств Бельгии и Франции, согласно которому в их материалах и архивных записях не содержится какой-либо информации по этому вопросу.

233. Группа оценила как ничтожную доказательную ценность информации о предположительном участии двух предполагаемых наемников, Ван Риссенгема и Андре Гилсона, на основании того, что по результатам расследования, проведенного соответствующими органами (правительством Бельгии и Операцией Организации Объединенных Наций в Конго, соответственно), удалось установить их местонахождение в то время, и стало ясно, что у них не имелось физической возможности участвовать в воздушном нападении на самолет SE-BDY.

234. Группа оценила как низкую доказательственную ценность утверждения о том, что предполагаемый агент ЦРУ Рональд «Бад» Каллиган сбил самолет SE-BDY по приказу ЦРУ. Эта оценка основана на отсутствии информации, подтверждающей профессиональную принадлежность Каллигана и подлинность его рассказа, включая утверждение о том, что эта история была подробно изложена в его дневнике, а также на ответе правительства Соединенных Штатов на запрос Группы о представлении информации, согласно которому в его ар-

живных записях о деятельности ЦРУ в тот период не встречается упоминаний о Каллигане (см. добавление 6).

235. Группа оценила как ничтожную доказательную ценность заявления о том, что два бельгийских пилота, в том числе майор Делин, в пьяном разговоре, подслушанном журналистом, хвастались тем, что они сбили самолет SE-BDY в результате воздушного нападения. Эта оценка основана на нежелании заявителя дать показания в ходе слушаний, проводившихся Родезийской комиссией, с тем чтобы можно было всесторонне проверить его версию, хотя он был полностью осведомлен об обращенной к нему просьбе дать показания; а также на категорическом отказе майора Делина от своих слов, о котором он заявил Родезийской комиссии по расследованию.

236. Группа оценила как ничтожную доказательную ценность утверждения партнера журналистки и писательницы Евы Аминофф о том, что два неизвестных бельгийских пилота получили приказ сбить самолет SE-BDY, на том основании, что эта информация была воспроизведена с чужих слов, не была обнародована непосредственно во время событий и не содержит в себе подробных данных, которые можно было бы проверить с учетом другой информации.

237. Группа оценила как низкую доказательную ценность информации, которая могла бы подтвердить предположение, согласно которому некий самолет, то ли «Фуга Мажистер», то ли «Де Хэвиленд Дав», то ли «Дорньер» ДО-27 или ДО-28, использовался для воздушного нападения на самолет SE-BDY. Эта информация относится лишь к возможностям данных самолетов, относительно которых имеются некоторые сомнения, сформулированные с учетом функциональных и других ограничений.

Новая информация о саботаже

238. Группа оценила как низкую доказательную ценность документов, обнародованных Южноафриканской комиссией по установлению истины и примирению 19 августа 1998 года, которые якобы были изданы Южноафриканским институтом морских исследований (САИМР) и в которых предписывалось провести «Операцию Челеста» в целях «устранения» Хаммаршельда, главным образом на основании того, что их подлинность не была установлена; не было с определенностью установлено, в чьем распоряжении они находились в разное время; и не было подтверждено существование САИМР в сентябре 1961 года, тогда как в этих документах упоминается о распоряжении установить шестифунтовую бомбу на борт самолета SE-BDY, и возможность для этого имела в то время, когда самолет был оставлен в Леопольдвиле без охраны на один час или более.

239. Группа оценила как ничтожную доказательную ценность высказанного в 2015 году утверждения о том, что сотрудники посольства одной из зарубежных стран (Румынии) в Леопольдвиле участвовали в установке взрывного устройства на самолет SE-BDY, когда он находился на летном поле в аэропорту Леопольдвилля 17 сентября 1961 года, на том лишь основании, что сотрудники этого посольства были, как утверждается, объявлены персоной нон грата в тот самый день.

240. Что касается возможных физических доказательств, то металлический фрагмент, найденный в 1975 году на месте крушения бывшим сотрудником Организации Объединенных Наций, имеет ничтожную доказательную ценность, поскольку по итогам оценки, проведенной Национальным советом по безопасности транспорта Соединенных Штатов, было установлено, что он, вероятно, не является частью летательного аппарата, а что касается отверстий в нем, то датские баллистические эксперты определили, что размер и внешний вид этих отверстий не соответствует параметрам отверстий от пуль.

241. Группа оценила как ничтожную доказательную ценность утверждения из газетной статьи, опубликованной 3 июля 1978 года, согласно которому на борту самолета SE-BDY было установлено взрывное устройство, которое по своей конструкции являлось «стандартным зажигательным устройством КГБ», на основании отсутствия данных, позволяющих проверить источник информации, ее подлинность и детали.

Новая информация о захвате самолета

242. Группа оценила как ничтожную доказательную ценность новой информации, согласно которой 17 сентября 1961 года на борт самолета SE-BDY, перед тем, как он вылетел из Леопольдвилья, тайно проник угонщик, с тем чтобы с применением силы перенаправить самолет в непоименованное место и таким образом предотвратить запланированные переговоры о прекращении огня между Хаммаршельдом и Чомбе в Ндоле.

243. Группа оценила как ничтожную доказательную ценность новой информации, представленной двумя бывшими старшими должностными лицами Организации Объединенных Наций, согласно которой вскоре после крушения бывший премьер-министр Северной Родезии и Ньясаленда Рой Веленски намекнул на возможность того, что на борту самолета SE-BDY присутствовал «лишний» пассажир, на основании того, что эта информация была воспроизведена с чужих слов и в ней отсутствуют подробности, личности всех 16 пассажиров, находившихся на борту самолета, были с полной определенностью установлены сразу после этого трагического происшествия, а в отношении вероятности подобного развития событий имеется целый ряд вопросов, остающихся без ответа.

Новая информация относительно человеческого фактора

244. Группа оценила как умеренную доказательную ценность информации, согласно которой три из четырех членов летного экипажа провели в полете до 16,8 часов, почти исключительно в ночное время, в течение 24-часового периода, предшествовавшего крушению самолета SE-BDY, и поэтому, как представляется, не имели достаточных возможностей для надлежащего отдыха. Эта информация представляет собой результат анализа, проведенного непосредственно в период событий квалифицированными сотрудниками, действовавшими по заданию соответствующих шведских органов и черпавшими информацию из отчетов «Трансэр» — компании-оператора самолета SE-BDY.

245. Группа оценила как низкую доказательную ценность информации, полученной из другого источника, согласно которой также утверждается, что экипаж был уставшим по причине чрезмерного числа летных часов, на основании информации, полученной из вторичных источников, а также с учетом того, что

подготовленный непосредственно в период описываемых событий отчет об анализе крушения самолета SE-BDY, проведенном заявителем во исполнение якобы порученного ему задания, не был представлен Группе.

Новая информация о действиях должностных лиц и местных властей

246. Полученная от двух свидетелей новая информация, согласно которой обломки самолета были обнаружены властями Северной Родезии в период до 15 ч. 00 м., т.е. до времени, указанного в их официальном отчете, имеет умеренную доказательную ценность.

247. Новая информация, полученная от одного из свидетелей, побывавшего на месте крушения самолета SE-BDY вскоре после того, как оно произошло, и якобы наблюдавшего от шести до восьми человек в камуфляжной форме военного образца, которые могли быть военнослужащими или полицейскими, имеет низкую доказательную ценность по той причине, что, среди всего прочего, она ставит под сомнение время первоначального обнаружения места крушения одним из членов воздушной поисковой группы, который сообщил, что увидел обломки с воздуха, а также официальное заявление властей Северной Родезии о том, что полиция добралась до места крушения около 15 ч. 10 м.

248. Новая информация, представленная в 1995 году лордом Олпортом, согласно которой по его прибытии в Солсбери в 14 ч. 00 м. 18 сентября 1961 года, т.е. до наступления официально заявленного времени обнаружения обломков самолета властями, лорд Лэнсдаун информировал его о том, что был обнаружен самолет, на котором находился Хаммаршельд, а сам Хаммаршельд погиб, имеет умеренную доказательную ценность.

249. Ничтожную доказательную ценность имеет новая информация, представленная бывшим армейским сержантом, базировавшимся на подконтрольной Организации Объединенных Наций в Конго авиабазе в Камине, Катанга, согласно которой сотрудники авиадиспетчерской вышки в Ндоле сообщили экипажу самолета SE-BDY неверные показания высотомера, что могло привести к снижению этого самолета до опасно низкой высоты, и такая ценность этой информации объясняется тем, что она не была своевременно или как-либо еще доведена ни до сведения Организации Объединенных Наций, ни до сведения страны, предоставившей войска, из которой происходил сержант, до того момента, как он обнаружил ее в своих мемуарах.

250. Группа оценила как умеренную доказательную ценность новой информации, согласно которой сообщения, отсылавшиеся с шифровальной машины “СХ-52”, которая использовалась Хаммаршельдом во время его визита в Конго, перехватывались разведывательными службами, с учетом предварительной информации, представленной Хаммаршельдской комиссии 6 марта 2013 года шурином основателя “Crypto AG” — швейцарской компании, изготовившей эту машину.

Выводы

251. С учетом всей совокупности новой информации и ее доказательственной ценности в том, что касается возможных причин гибели Хаммаршельда и некоторых членов сопровождавшей его группы, можно утверждать, что она не ставит под сомнение обоснованность, выводы и заключения первоначального отчета о посмертном обследовании тел пассажиров и членов экипажа самолета SE-BDY.

252. Группа считает, чтоб если Генеральная Ассамблея одобрит проведение каких-либо дополнительных расследований по этому вопросу, дополнительный опрос оставшихся в живых свидетелей, проживающих в Замбии, даст мало результатов. Их показания, которые к настоящему времени были отражены в официальных документах Организации Объединенных Наций, будут по-прежнему доступны для проверки с учетом всей совокупности имеющейся в настоящее время информации и любой новой информации, которая может обнаружиться в будущем.

253. Согласно рекомендации Хаммаршельдской комиссии, первоначальная цель возобновления расследования, проведенного Комиссией Организации Объединенных Наций в 1961–1962 годах, заключалась в том, чтобы подтвердить или опровергнуть, на основе отчетов о перехваченных сообщениях, данные, свидетельствующие о том, что крушение самолета SE-BDY было вызвано нападением или воздушной угрозой в той или иной форме. В частности, Хаммаршельдская комиссия сочла важным для Группы добиваться от правительства Соединенных Штатов раскрытия информации, содержащейся в двух документах, которые, по сообщению АНБ, «представляют интерес» в свете ее просьбы, но по-прежнему не подлежат обнародованию по причине их секретности. Одному из членов Группы был предоставлен полный доступ к этим двум «представляющим интерес» документам, иб согласно его оценке, содержащаяся в них информация не будет способствовать установлению фактов, касающихся причины крушения самолета или причин трагической гибели людей. Кроме того, по оценке этого члена Группы, в данных документах не содержится какой-либо информации, относящейся к перехвату сообщений относительно нападения на самолет SE-BDY. Помимо этого, Группа обратилась к определенным государствам-членам с конкретными запросами о предоставлении информации, но представившие ответ государства сообщили, что они не смогли найти каких-либо документов, представляющих интерес с точки зрения этих запросов. Вместе с тем Группа считает, что это направление расследования еще не исчерпано.

254. С того времени как Комиссия Организации Объединенных Наций завершила свое расследование, появилось несколько заявлений, сделанных наемниками, их собеседниками или другими лицами, о том, что они сбили самолет SE-BDY или каким-либо иным образом вызвали его крушение в результате воздушного нападения. Бóльшая часть этой новой информации, имеющейся в распоряжении Группы, не вызывает доверия.

255. На основе информации, проанализированной Группой в течение срока действия ее мандата, можно утверждать, что, как представляется, лица, представившие информацию Организации Объединенных Наций, могли недооценить объем ресурсов, имевшихся в Катанге в период событий 17–18 сентября, в частности в том, что касается количества и типов воздушных судов, находив-

шихся в эксплуатации. Тем не менее информация относительно самолетов «Фуга Мажистер», «Де Хэвилленд Дав» и «Дорньер» ДО-27 и ДО-28 позволяет лишь судить о возможностях этих воздушных средств в плане воздушного нападения или воздушной угрозы. Данная информация не способствует подтверждению предположения о том, что один из самолетов подобного типа в действительности участвовал в воздушном нападении на самолет SE-BDY или угрожал таким нападением в ту ночь.

256. Заявление о возможном саботаже самолета SE-BDY путем установки или размещения на нем взрывчатых веществ или других подобных зажигательных устройств слабо подтверждается новой информацией во всей ее совокупности.

257. На основе проведенного Группой коллективного изучения был сделан вывод о том, что в своей совокупности новая информация и ее доказательная ценность в том, что касается предположения о захвате самолета, не подтверждает и не подкрепляет гипотезу о том, что самолет SE-BDY был захвачен во время перелета из Леопольдвилля в Ндоле.

258. Что касается возможного официального сговора какого-либо государства или государств или их должностных лиц, то доказательная ценность новой информации, имеющейся в распоряжении Группы, не позволяет обосновать его существование. В то же время эта новая информация не позволяет исключить или опровергнуть такую возможность с учетом того, что в этой связи остаются нерешенные вопросы.

259. В то время как Комиссия Организации Объединенных Наций уделила некоторое внимание вопросу о последствиях усталости для работы летного экипажа, с точки зрения современных норм расследования это представляется, тем не менее, недостаточным. Вместе с тем возможные последствия усталости экипажа сами по себе не объясняют причины крушения, и не имеется возможности судить о том, в какой степени усталость выступала в качестве фактора, способствовавшего крушению самолета, если она вообще способствовала этому, в рамках одной или более гипотез, объясняющих возможные причины.

260. При рассмотрении этой новой информации во всей ее совокупности, абстрагируясь от обнаруженных первоначальных и последующих медицинских свидетельств, можно утверждать, что она лишь незначительно подтверждается какими-либо вещественными доказательствами.

261. Что касается отдельных частей новой информации о воздушном нападении или угрозе нападением и их доказательной ценности, которая была оценена как умеренная, то заявления свидетелей о том, что они наблюдали в воздухе более одного самолета в то же самое время, когда самолет SE-BDY приближался к Ндоле, или наблюдали реактивные самолеты, или видели, что самолет SE-BDY загорелся перед ударом о землю, или видели, как по нему стреляли или предпринимали в его отношении какие-либо еще активные действия другие самолеты, находившиеся в воздухе; предполагаемое прослушивание радио-сообщений или прочтение протокола радиосообщений о данном происшествии двумя свидетелями; а также новая дополнительная информация об авиационном потенциале властей провинции Катанга в 1961 году и использовании ими иностранного военного и военизированного персонала — все это может также представлять собой важный след для нахождения истины в отношении возможной причины или причин авиакрушения и трагической гибели людей.

Х. Рекомендации

262. Группа выносит следующие рекомендации:

а) Группа отмечает, что отчеты и архивные документы, содержащие информацию об условиях и обстоятельствах, приведших к трагической гибели бывшего Генерального секретаря Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы, в том числе первичные и вторичные материалы, такие как подлинные рентгеновские снимки и отчеты о посмертном медицинском освидетельствовании жертв, результаты и диаграммы патолого-анатомического обследования и другие крайне важные медицинские сведения хранятся как в частных, так и в государственных архивах, находящихся в различных государствах (Канада, Швеция и Соединенное Королевство) и учреждениях (Бодлианская библиотека в Оксфордском университете, Национальные архивы Швеции, Канцелярия Главного судебно-медицинского эксперта в Онтарио, Королевская библиотека Швеции, Университет Данди и Секретариат Организации Объединенных Наций). Группа рекомендует Генеральному секретарю, действуя в сотрудничестве с государствами-членами, учреждениями и отдельными лицами, располагающими этими архивами, изучить возможность создания центрального архивного хранилища или другого единого центра, обеспечивающего возможность доступа к этим отчетам и архивным документам с помощью электронных или других соответствующих средств для Организации Объединенных Наций и любых других уполномоченных сторон, с тем чтобы обеспечить их постоянную и лучшую сохранность и доступ к ним.

б) Группа рекомендует Генеральному секретарю и впредь настоятельно призывать государства-члены раскрывать и рассекречивать для Генерального секретаря информацию об обстоятельствах и условиях, связанных с трагической гибелью людей, которой они могут располагать, или предоставлять ему привилегированный доступ к такой информации. В этой связи Группа предлагает Генеральному секретарю принять последующие меры в связи с отдельными аспектами невыполненных просьб Группы о представлении конкретной информации, касающейся этого события, с которыми она обратилась к государствам-членам.

в) С опорой на основные выводы и заключения Группы как на руководство к действию, в случае получения Генеральным секретарем от государств-членов или из других источников какой-либо дополнительной новой информации, способствующей повышению доказательной ценности любой имеющейся в настоящее время информации, Группа рекомендует Генеральному секретарю или независимому органу, если он сочтет предпочтительным создать таковой, целенаправленным и согласованным образом изучать вопрос о том, в какой степени эта информация помогает установить условия и обстоятельства, приведшие к трагической гибели бывшего Генерального секретаря Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы. Кроме того, Группа рекомендует Генеральному секретарю представить Генеральной Ассамблее доклад об этой новой информации и выводах по итогам ее изучения, в том числе по вопросу о том, в какой степени она обуславливает изменение доказательной ценности информации, рассмотренной в настоящем докладе или в докладе Комиссии Организации Объединенных Наций.

263. Для окончательного раскрытия всей истины относительно условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы, Организации Объединенных Наций будет по-прежнему необходимо, последовательно и в приоритетном порядке, продолжать критическое рассмотрение остающихся пробелов в информации, в частности в том, что касается наличия засекреченных материалов и информации в распоряжении государств-членов и их учреждений, которые могли бы пролить дополнительный свет на это событие, приведшее к гибели людей, и его возможную причину или ряд причин.

(Подпись) Мохаммед Чанде **Усман**
Руководитель Группы

(Подпись) Керрин **Маколей**
Член Группы

(Подпись) Хенрик **Ларсен**
Член Группы

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-001

8 April 2015

Excellency,

I have the honour to refer to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 entitled "Investigation into the conditions and circumstances resulting in the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him". Furthermore, I have the honour to recall the announcement of His Excellency, the Secretary-General, that he has, in accordance with operative paragraph 1 of resolution 69/246, appointed an Independent Panel of Experts to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and members of the party accompanying him (the Dag Hammarskjöld Panel).

In my capacity as Head of the Panel, I am pleased to inform you that, together with its other members, Ms. Kerry Macaulay (Australia) and Mr. Henrik Larsen (Denmark), the Panel has commenced its work as of 30 March 2015. Furthermore, I wish to advise that the Panel is scheduled to submit its findings to the Secretary-General within 10 weeks.

Further to operative paragraph 2 of resolution 69/246 and the Secretary-General's note verbale of 19 January 2015 encouraging Member States to provide him with any relevant records or other relevant information in their possession, the Panel invites Member States to share any such records or information with it. Member States may contact myself or the other members of the Panel through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at willis2@un.org or +1-917-367-4907, respectively.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

His/Her Excellency
Permanent Representative
Permanent Mission of [...] to the United Nations
New York

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-004

23 April 2015

Excellency,

I have the honour to refer to the mandate of the Independent Panel of Experts established pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel) to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. In addition, I have the honour to refer to the note verbale from the Permanent Mission of Belgium to the Secretariat of the United Nations, dated 25 March 2015, advising that the competent Belgian authorities are undertaking a search of their records for information relating to the tragic incident. Furthermore, I wish to refer to my letter to the Permanent Representatives of all Member States to the United Nations, dated 8 April 2015, inviting their Excellencies to share with the Panel any relevant records or other relevant information in their possession, pursuant to the request set out in operative paragraph 2 of resolution 69/246 and by His Excellency, the Secretary-General, in his note verbale of 19 January 2015.

Further to those general requests, and having now reviewed the new information and material presently available to the Panel more closely, the Panel would like to add the following more specific requests related to material potentially of particular relevance to its work. Several sources make reference to the presence of Belgian nationals operating as pilots for, or otherwise supporting, Kataganese forces in and around Congo, in 1961, including an individual referred to by the Commission of Inquiry of 2013, in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), as "Beukels". Other such individuals about which new information has come to light include a Mr. Vak Riesseghel (possibly a misspelling of Jan van Risseghem), referred to by the US State Department in a cable from Leopoldville dated 18 September; as well as Messrs. Andre Gilson, Carlos or Charles Huyghe, 'Major' Delin, Jose Magain, Jerry Puren and 'Colonel' Lamouline.

To enable an accurate assessment of the probative value of this new information, the Panel respectfully requests that the competent Belgian authorities search for and share with it any information they may have in their possession about the activities of these individuals in the Congo or Northern Rhodesia (now Zambia) during 1961, as well as relevant information from inquiries into the assassination of Patrice Lumumba and the activities of Fouga jet aircraft

Her Excellency
Permanent Representative
Permanent Mission of Belgium to the United Nations
New York

in and around Katanga during the time in question. Furthermore, the Panel respectfully requests the competent Belgian authorities to search for and share any other relevant information they may have in their possession, including indexes of relevant materials, current and past records and other classified materials they may be able to declassify and share with the Panel.

In addition, as part of the Panel's examination and assessment work, one of its members, Mr. Henrik Larsen, will visit Brussels on 4 and 5 May in order to visit the State Archives of Belgium and meet with Belgian resource persons. In anticipation of that visit, the Panel respectfully requests a search of the State Archives of Belgium for information of potential relevance, including that relating to the roles of Belgian mercenaries in Congo, in particular in Katanga Province, and the Belgian mining company Union Minière (now Umicore), during 1961.

The provision of such information, should it be located, would greatly assist with the Panel's efforts to assess the probative value of the new information. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note A/68/800, we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

The Panel may be contacted through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at willis2@un.org or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your Government's assistance as soon as possible.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



Représentation Permanente du Royaume de Belgique
auprès des Nations Unies

One Dag Hammarskjöld Plaza
885 Second Avenue, 41st Floor
New York, NY 10017
Tel: +1(212)378 63 00
Fax: +1(212)681 76 18
Mail: newyorkun@diplomatie.fed.be
www.diplomatie.be/newyorkun

Réf. : NYK UNO/JUR.01/NV/KC/2015/223

CONFIDENTIEL

Annexes : 2

Le Représentant permanent de la Belgique auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et a l'honneur de se référer à la note verbale 2013-OLC-000840 du 23 janvier 2015 concernant « L'Enquête sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient ».

Le Représentant permanent de la Belgique auprès de l'Organisation des Nations Unies a l'honneur de transmettre, en annexe et en complément à la note NYKUNO/JUR.01/NV/AMR/2015/180 du 22 avril 2015, une copie...

1. d'un télégramme de feu le Secrétaire général Dag HAMMARSKJÖLD à feu le Ministre des Affaires étrangères belge, P.-H. SPAAK, daté du 16 septembre 1961.
2. d'une « Note pour le dossier Van Risseghem » émanant du Ministère des Affaires étrangères, datée du 20 septembre 1961 et complétée à la main le 22 septembre 1961. Cette note montre que le Ministère des Affaires étrangères a mené une enquête, avec le concours de la Sûreté belge, au sujet de M. Jan VAN RISSEGHEN, dès réception du télégramme de feu le Secrétaire général Dag HAMMARSKJÖLD. L'enquête a indiqué que M. VAN RISSEGHEN se trouvait en Belgique du 8 au 16 septembre 1961 et qu'il ne pouvait donc pas être le pilote incriminé par feu le Secrétaire général dans les attaques aériennes contre les forces des Nations Unies au Katanga. La note donne une information manuscrite de dernière minute (22 septembre 1961) émanant de la Sûreté belge : « [...] le pilote du Fouga Magister est de nationalité britannique. En tous cas quand le F.M. a mitraillé l'avion Sabena sur la plaine d'Eville et l'avion ONU ultérieurement utilisé par Monsieur H., VAN RISSEGHEN était en Belgique 8 au 16 septembre [...] ». Cette phrase indique que l'avion utilisé par feu le Secrétaire général avait été précédemment mitraillé, ce qui expliquerait les traces de balles relevées sur l'avion, après l'accident qui lui a coûté la vie ainsi qu'à plusieurs autres personnes.

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies
New York

/...

Au sujet de l'assassinat de M. Patrice LUMUMBA, le Représentant permanent de la Belgique auprès de l'Organisation des Nations Unies réfère à l'enquête parlementaire menée en 2001 par la Chambre des représentants de Belgique visant à déterminer les circonstances exactes de cet assassinat et l'implication éventuelle de responsables politiques belges dans celui-ci. Le rapport de la Commission d'enquête, de novembre 2001, est disponible au lien Internet suivant :

http://www.lachambre.be/kvvcr/showpage.cfm?section=%7Ccomm%7Clmb&language=fr&story=lmb.xml&rightmenu=right_publications

Enfin, le Représentant permanent de la Belgique auprès de l'Organisation des Nations Unies a l'honneur d'informer que Mme Christine SOMERHAUSEN, *conseiller-adjoint*, a été désignée comme personne de contact pour le dossier d'enquête sur la mort tragique de M. Dag HAMMARSJÖLD au sein de l'administration du Service public fédéral Affaires étrangères à Bruxelles (christine.somerhausen@diplobel.fed.be, tél. : +32.(0)2/501 86 37).

Le Représentant permanent de la Belgique auprès de l'Organisation des Nations Unies saisit cette occasion pour renouveler au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies les assurances de sa haute considération.

New York, le 1^{er} mai 2015



United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-008

23 April 2015

Excellency,

I have the honour to refer to the mandate of the Independent Panel of Experts established pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel) to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. In addition, I wish to refer to my letter to the Permanent Representatives of all Member States to the United Nations, dated 8 April 2015, inviting their Excellencies to share with the Panel any relevant records or other relevant information in their possession, pursuant to the request set out in operative paragraph 2 of resolution 69/246 and by His Excellency, the Secretary-General, in his note verbale of 19 January 2015.

Further to that general request, and having now reviewed more closely the new information and material presently available to the Panel, the Panel notes that reference is made by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to “a transcription of a what appears to be [‘UN diplomat’ George Ivan] Smith’s tape-recorded dictation of [French diplomat Claude] de Kemoularia’s account” of a claim by a former Belgian pilot named “Beukels” to have accidentally shot down the ‘Albertina’ (the aircraft in which Dag Hammarskjöld and the members of his party were travelling) in an attempt to divert it. The conversation between Mr. de Kemoularia and “Beukels” reportedly took place in Paris in 1967.

To enable an accurate assessment of the probative value of this and other new information, as it relates to the circumstances that resulted in the tragic deaths, the Panel respectfully requests the competent French authorities to search for and share with it any materials they may have in their possession relating to that interaction and any other material referring to a Belgian pilot going by the name of “Beukels”.

Furthermore, the Panel respectfully requests that the competent French authorities share with it any other relevant information, including indexes of relevant materials, current and past records and classified materials they may have in their custody or possession.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel’s efforts

His Excellency
Permanent Representative
Permanent Mission of France to the United Nations
New York

to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

The Panel may be contacted through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at willis2@un.org or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your Government's assistance as soon as possible.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.



Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



MISSION PERMANENTE DE LA FRANCE AUPRES DES NATIONS UNIES

L'Ambassadeur, Représentant Permanent

New York, le 2 juin 2015

BC/ng

N° 2015 - 515444

La Mission permanente de la France auprès des Nations unies présente ses compliments au Secrétariat du panel Dag Hammarskjöld et a l'honneur de se référer à la lettre, datée du 23 avril 2015, que vous m'avez adressée.

En réponse à cette lettre, la Mission permanente de la France auprès des Nations unies a l'honneur de faire valoir les éléments suivants :

Les recherches effectuées dans les archives du Ministère des Affaires étrangères et du développement international n'ont pas permis de trouver trace d'une conversation tenue entre M. Claude de Kemoularia et un pilote belge nommé « Beukels », relative à la mort de M. Dag Hammarskjöld. Les archives consultées sont publiques et non classifiées.

Comme il a été indiqué, la Mission permanente de la France auprès des Nations unies a accepté que les membres du panel consultent eux-mêmes ces archives in situ, si la demande en est faite.

En revanche et à la suite de démarches entreprises en France, il est apparu que, compte-tenu de l'âge et de l'état de santé de M. Claude de Kemoularia, celui-ci n'était pas en mesure de pouvoir répondre aux questions du Panel.

La Mission permanente de la France auprès des Nations unies saisit cette occasion pour renouveler au Secrétariat du panel Dag Hammarskjöld les assurances de sa haute considération.

François Delattre

Secrétariat des Nations Unies
Secrétariat du panel Dag Hammarskjöld

One Dag Hammarskjöld Plaza 245 East 47th Street New York, NY 10017

UNOFFICIAL TRANSLATION

The Permanent Mission of France to the United Nations presents its compliments to the Secretariat of the Dag Hammarskjöld Panel and has the honor to refer to the letter dated 23 April 2015 from the Head of the Panel to the Permanent Representative.

In response to the letter, the Permanent Mission of France to the United Nations has the honor to submit the following elements:

Research in the archives of the Ministry of Foreign Affairs and International Development have not permitted to find trace of a conversation between Mr. Claude Kemoularia and a Belgian pilot named "Beukels" concerning the death of Mr. Dag Hammarskjöld. Those archives are public and not classified.

As indicated, the Permanent Mission of France to the United Nations has accepted for the panel members to consult these archives in situ, if requested.

However, after demarches accomplished in France, it appeared that, given the age and the current health status of Mr. Claude Kemoularia, he was not able to respond to questions from the Panel.

The Permanent Mission of France to the United Nations avails itself of this opportunity to renew to the Secretariat of the Dag Hammarskjöld Panel the assurances of its highest consideration

François Delattre

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-006

23 April 2015

Excellency,

I have the honour to refer to the mandate of the Independent Panel of Experts established pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel) to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. In addition, I wish to refer to my letter to the Permanent Representatives of all Member States to the United Nations, dated 8 April 2015, inviting their Excellencies to share with the Panel any relevant records or other relevant information in their possession, pursuant to the request set out in operative paragraph 2 of resolution 69/246 and by His Excellency, the Secretary-General, in his note verbale of 19 January 2015.

Further to that general request, and having now reviewed the new information and material presently available to the Panel more closely, the Panel would like to add the following more specific request related to material potentially of particular relevance to its work. A German researcher has, following a review of academic archives in Germany, reported to the Panel that the West German intelligence agency, Bundesnachrichtendienst (BND), had established operations in the Congo in the summer of 1960 and was likely monitoring events of significance in the region around the time of the crash of flight SE-BDY in Ndola, Northern Rhodesia (now Zambia), on the night of 17-18 September 1961. In that connection, and to enable an accurate examination and assessment of the probative value of new information related to the deaths, the Panel respectfully requests that the competent German authorities search for and share with it any information they may have in their possession received through their agencies in the Congo or neighbouring countries appearing to relate to the deaths of Dag Hammarskjöld and his party.

Furthermore, the Panel respectfully requests the competent German authorities share with it any other relevant information, including indexes of relevant materials, current and past records and classified materials they may have in their custody or possession.

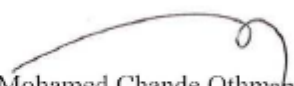
The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly

His Excellency
Permanent Representative
Permanent Mission of Germany to the United Nations
New York

(A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

The Panel may be contacted through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at willis2@un.org or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your Government's assistance as soon as possible.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.



Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



The Dag Hammarskjöld Panel

.NEWYVN POL-1-1-VN Knorn, Till to: willis2@un.org

08/06/2015 12:41 PM

Cc: ".NEWYVN POL-AL-VN Schieb, Thomas"

History: This message has been replied to and forwarded.

I am referring to your Note Verbal from 23 April 2015 and our telephone conversation and would like to state, that Germany involved all relevant authorities, no relevant information has been found.

Best,

Till Knorn

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-007

23 April 2015

Excellency,

I have the honour to refer to the mandate of the Independent Panel of Experts established pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel) to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. In addition, I wish to refer to my letter to the Permanent Representatives of all Member States to the United Nations, dated 8 April 2015, inviting their Excellencies to share with the Panel any relevant records or other relevant information in their possession, pursuant to the request set out in operative paragraph 2 of resolution 69/246 and by His Excellency, the Secretary-General, in his note verbale of 19 January 2015.

Further to those general requests, and having now reviewed the new information and material presently available to the Panel more closely, the Panel would like to add the following more specific requests related to material of relevance to its work. Reference is made by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to a file passed to the South African Truth and Reconciliation Commission, in July 1998, by the National Intelligence Agency relating to the assassination of the former leader of the South African Communist Party, Chris Hani. That file reportedly contained documents referring to an operation codenamed 'Celeste' that, according to the Commission's report, "...bore the letterhead of the South African Institute for Maritime Research [and] purported to report that a bomb planted on Hammarskjöld's aircraft had failed to explode on take-off from Leopoldville but had been activated before landing."

To enable an accurate assessment of the probative value of this new information, the Panel respectfully requests that the competent South African authorities search for and share with it any records or other materials relating to the documents referred to in the Commission's report, which the Commission advises may be held by the Department of Justice; any references to the existence at the time in question of the South African Institute for Maritime Research; or any other materials they may have in their possession that either negates or corroborates information about the purported plan referred to in the Commission's report.

In addition, the Commission reported that a "former Katangan mercenary" named Colin

His Excellency
Permanent Representative
Permanent Mission of the Republic of South Africa to the United Nations
New York

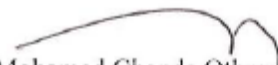
Cooper (nationality unspecified) alleged to the Norwegian police, in 2005, that a South African national by the name of Swanepoel told him during a stay in Elisabethville that Swanepoel, among others, had been posted in the bush to wait for Dag Hammarskjöld's plane and, once it had crashed, shot and killed a bodyguard who had survived the crash and the Secretary-General. The Panel respectfully requests the competent South African authorities to search for and share with it any information they may have in their possession relating to that claim, as well as any other relevant information they may have about the existence and activities of one or more South Africans working as mercenaries in Katanga in 1961 with the name Swanepoel.

Furthermore, the Panel respectfully requests the competent South African authorities to share with it any other relevant information, including indexes of relevant materials, current and past records and classified materials they may have in their custody or possession.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

The Panel may be contacted through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at willis2@un.org or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your Government's assistance as soon as possible.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-009

23 April 2015

Excellency,

I have the honour to refer to the mandate of the Independent Panel of Experts established pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel) to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. In addition, I wish to refer to my letter to the Permanent Representatives of all Member States to the United Nations, dated 8 April 2015, inviting their Excellencies to share with the Panel any relevant records or other relevant information in their possession, pursuant to the request set out in operative paragraph 2 of resolution 69/246 and by His Excellency, the Secretary-General, in his note verbale of 19 January 2015.

Further to those general requests, and having now reviewed the new information and material presently available to the Panel more closely, the Panel would like to add the following more specific information requests related to material of relevance to its work.

The Panel has received a copy of a cable sent from the US embassy in Leopoldville (now Kinshasa) to Washington D.C., on 18 September 1961, reporting the “possibility [the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and the members of the party accompanying him] was shot down by the single pilot who has harassed UN operations and who has been identified by one usually reliable source as Vak Riesseghele [possibly a misspelling of Jan van Risseghem], Belgian”. The Panel respectfully requests the competent US authorities to search for and share with the Panel records or files they may have in their possession that include any response to the said cable, as well as any other material that could shed light on the basis for the report, as well as any other reporting on the matter.

The Panel notes that reference is made by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to claims made by a former United States Navy officer previously stationed at the US National Security Agency’s naval communications facility in Cyprus, Mr. Charles Southall, to have heard a recording of a radio communication in which an aircraft pilot reports attacking and downing another aircraft on the night of 17-18 September 1961, the night the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and the members of his party crashed near Ndola,

Her Excellency
Permanent Representative
Permanent Mission of the United States to the United Nations
Washington D.C.

Northern Rhodesia (now Zambia). Furthermore, the Panel has reviewed a transcript of an interview conducted by Sir Stephen Sedley, the Head of the Commission, with Mr. Southall, on 21 September 2012, that provides the basis for the Commission's reporting on the matter. In that interview, Mr. Southall expresses the belief such a recording or a transcript thereof is likely stored in the archives of the US National Security Agency. In its response to a Freedom of Information Act request submitted by the National Security Archive, on behalf of the Commission, in connection with Mr. Southall's claim, the National Security Agency advised, in a letter dated 20 August 2013, that two out of three documents found to be responsive to the request are exempt from disclosure to the Commission due to their classification as top secret. Similarly, media reports refer to a former US Air Force staff member, Mr. Paul Henry Abram, purportedly assigned to the National Security Agency station in Iraklion, Greece, to monitor radio traffic who claims to have heard similar radio exchanges on the night in question.

In order to assess the probative value of this new information, as it relates to efforts to ascertain the circumstances that resulted in the tragic deaths, the Panel respectfully requests the competent US authorities to search their files for records or transcripts of radio traffic intercepted or received on the night of 17-18 September 1961 concerning the landing or approach of an aircraft at Ndola, Northern Rhodesia, between 2130 GMT on 17 September 1961 and 0330 GMT on 18 September 1961, as well as potentially related records of correspondence between Washington D.C. and the US embassies in Cyprus and Greece, respectively, around the time in question. Furthermore, the Panel respectfully requests the competent US authorities to disclose in whole or in part the contents of the two documents referred to in the aforementioned National Security Agency letter as responsive to the Commission's request.

Moreover, the Panel would welcome information about whether Mr. Southall and Mr. Abram were enlisted in the US Navy and Air Force, respectively, or other branches of the US Government at the time in question; stationed in Cyprus and Greece, respectively; and whether and in what capacity they worked in support of the National Security Agency at that time.

The Panel notes the Commission's reporting on the presence of two US Air Force aircraft, possibly DC-3 Dakotas, on the tarmac at Ndola airfield on the night of the crash, which Rhodesian Royal Air Force Squadron Leader Mussell reported to the UN inquiry of 1962 were "sitting on the airfield with their engines running". The latter observation was assessed at the time as inviting the possibility those on board were listening to radio communications in the area or transmitting information to another station or both. In assessing the probative value of this information, the Panel respectfully requests the competent US authorities to search their records for and share with the Panel any information they may have in their possession obtained or transmitted by those aboard the two US Air Force aircraft that could shed light on the circumstances relating to the tragic crash of flight SE-BDY.

Reference is made in a Washington Post report, dated 3 June 1978, to an investigative article that refers to a purported Central Intelligence Agency (CIA) report apparently submitted to President Kennedy in 1962 stating "There is evidence collected by our technical field operatives that the explosive device aboard the aircraft [flight SE-

BDY] was of a standard KGB incendiary design". The Panel would be most grateful for information about the existence and basis of that alleged CIA report, or other CIA reports or related information it may have in its possession that would shed light on the circumstances surrounding the crash of the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and his party.

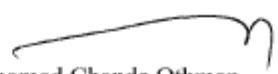
A New York Times article published in 20 September 1961 quotes former President Harry S. Truman as stating, "Dag Hammarskjöld was on the point of getting something done when they killed him. Notice that I said 'When they killed him'." The Panel respectfully requests the competent US authorities to search for and share with it information they may have in their possession, such as briefings to former President Truman that may provide the basis for the afore-mentioned statement.

The Panel respectfully requests that the afore-mentioned searches include, where relevant, US National Archives and Records files, including the relevant United States department and agency files; presidential library records, in particular those of Presidents Eisenhower, Hoover, Johnson, Kennedy and Truman; master schedules for the Central Intelligence Agency, Federal Bureau of Investigation and National Security Agency; and United States Congress records.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

The Panel may be contacted through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at willis2@un.org or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your Government's assistance as soon as possible.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.



Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-017

28 May 2015

Excellency,

I have the honour to refer to the mandate of the Independent Panel of Experts established pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel) to examine and assess the probative value of new information related to the tragic deaths of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and the members of the party accompanying him. In addition, I wish to refer to my letter to Your Excellency, dated 23 April 2015, conveying several specific information requests relating to an assessment of the probative value of new information about the tragic deaths. Further to that letter, the Panel wishes to add the following requests regarding material relevant to its work.

In its ongoing review of the new information, the Panel has noted correspondence and other materials referring to the alleged involvement of a purported former-US Air Force and former-Central Intelligence Agency employee or contractor, Mr. Roland B. Culligan, in an aerial attack on flight SE-BDY, the aircraft carrying former Secretary-General Dag Hammarskjöld and his party, near Ndola on the night of 17-18 September 1961. The materials describe a claim made by Mr. Culligan in an interview with an attorney, Mr. Jerome N. Frank, in the mid-1970s, that Mr. Culligan carried out the attack in a P-38 Lightning aircraft he flew from Tripoli (Libya) to Ndola, via Abidjan and Brazzaville. According to Mr. Culligan's account, the attack resulted in the downing of flight SE-BDY. The Panel understands that the claim was brought before the United States Senate Select Committee to Study Governmental Operations with Respect to Intelligence Services (the 'Church Committee') in 1975.

In order to assess the probative value of this new information, the Panel respectfully requests that the competent US Government authorities search for and share with the Panel any information they may have in their possession relating to the claim. Moreover, the Panel respectfully requests information about whether Mr. Culligan was enlisted in or contracted by the Central Intelligence Agency, or other branches of the US Government, at the time in question and whether he undertook activities in connection with the work of the Central Intelligence Agency or other US Government agencies. In addition, information the US Government may have about whether Mr. Culligan possessed the knowledge and expertise required to fly an aircraft on a mission of the nature he described would also be very welcome.

Her Excellency
Permanent Representative
Permanent Mission of the United States to the United Nations
New York

In his book, 'True Men and Traitors: From the OSS to the CIA, My Life in the Shadows' (2004), author and purported former-CIA agent, David W. Doyle, writes that he observed the delivery of three Fouga Magister aircraft to the Katanga region by a US commercial KC-97 cargo aircraft in the period preceding the crash of flight SE-BDY. According to an interview of Mr. Charles Southall by members of the Dag Hammarskjöld Commission of Inquiry of 2013, Mr. Doyle later conveyed the same observations to Mr. Southall in a phone conversation in "the autumn of 2012".

To enable an assessment of the probative value of this new information, the Panel respectfully requests that the competent US Government authorities search for and share with the Panel any information they have about the delivery of such aircraft to the Katanga region. In addition, the Panel would be grateful for information about whether Mr. Doyle was a member of the Central Intelligence Agency or other US Government department or agency and, if so, whether he was posted to the Congo or the surrounding region at or around the time in question.

The provision of such information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information before it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any relevant documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

The Panel may be contacted through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at willis2@un.org or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 12 June 2015 and would accordingly appreciate your Government's assistance as soon as possible.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



799 UNITED NATIONS PLAZA
NEW YORK, N.Y. 10017-3505

UNITED STATES MISSION TO THE UNITED NATIONS

June 9, 2015

Dear Chief Justice Othman,

Dag Hammarskjöld was a peerless visionary and diplomat and a remarkable Secretary-General. His tragic death was a loss shared by the entire world.

The United States shares an interest in understanding the circumstances of the death of Dag Hammarskjöld.

Ambassador Sison and I were pleased to meet with you on May 11, 2015, on behalf of Ambassador Power and the U.S. Government. As we discussed, we have received your letter dated April 8, 2015, regarding a general request for information and your letter of April 23, 2015, regarding several specific requests for information. We have also received your letter dated May 28, 2015 containing additional requests for information. We in the U.S. Government have done our best to be as responsive as possible to your requests.

In your letter of April 23, 2015, you noted that you had received a copy of a cable sent from the U.S. Embassy in Leopoldville to Washington, DC, on September 18, 1961 reporting the possibility that the aircraft carrying Secretary-General Hammarskjöld was shot down by a Belgian pilot, identified by name, who had "harassed UN operations." You asked for records or files that include any response to this cable as well as any other material that could shed light on the basis for the report, as well as any other reporting on the matter.

As Ambassador Sison informed you at our meeting on May 11, State Department searches have revealed a number of documents that are responsive to this request. Ambassador Sison was pleased to give copies of these documents – now de-classified – to you at our meeting on May 11.

Chief Justice Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel
United Nations
New York, New York

Page | 2

Your letter also makes reference to the Commission of Inquiry of 2013, and claims made by Mr. Charles Southall during an interview with the head of the Commission that he heard a recording of a radio communication in which an aircraft pilot reports attacking and downing another aircraft on the night of September 17-18, 1961. Your letter notes that the Commission reported Mr. Southall's belief that such a recording or a transcript thereof is likely stored in the archives of the National Security Agency (NSA). Your letter notes the Freedom of Information Act (FOIA) request, submitted by the National Security Archive on behalf of the Commission, and the NSA's response that two of the three documents found to be responsive to the request are exempt from disclosure because they are classified at the top secret level.

Your letter requested that the United States search its files for records or transcripts of radio traffic intercepted or received on the night of September 17-18, 1961, concerning the landing or approach of an aircraft at Ndola, Northern Rhodesia, between 2130 GMT on September 17, 1961, and 0330 GMT on September 18, 1961, as well as potentially related records of correspondence between Washington and Embassies in Cyprus and Greece, respectively, around this time.

The United States has performed a search and has not found any documents matching the description of the documents that you requested. This includes a search of NSA and Central Intelligence Agency (CIA) records.

The National Security Archive, acting on behalf of the Commission, filed a FOIA request with the NSA for radio intercepts as described in your letter, but also asked for "any reports, memoranda or other correspondence about the airplane that carried" Dag Hammarskjöld. The National Security Agency, in its response, interpreted the request broadly, stating "We have interpreted it broadly in order to enable a more thorough search." Under this broad interpretation, the NSA said that it had found responsive documents, but that they remained top secret and could not be disclosed. The documents are not transcripts of recordings of a purported radio communication in which an aircraft pilot reports attacking and downing another aircraft on the night of September 17-18, 1961, and the United States is not aware of the existence of any such transcript.

You requested that the US disclose the contents of the two documents. Under a special arrangement, Ms. Kerry Macaulay, a member of the Panel, was permitted to read copies of these two NSA documents on a confidential basis. These were copies of the same two NSA documents which were identified by NSA in response to the FOIA request. We hope that Ms. Macaulay's review of these two documents will enable the Panel to conclude that they do not contain information which would shed light on the circumstances of Dag Hammarskjöld's death.

You requested information about whether Mr. Southall and Mr. Abram were enlisted in the Navy and Air Force, respectively, or other branches of the US Government at the time in question, stationed in Cyprus and Greece, respectively, and whether and in what capacity they worked in support of the National Security Agency at that time. With respect to Mr. Southall, as Ambassador Sison stated during our meeting on May 11, we have received information that indicates that he joined the Navy in 1955 and was released from active duty in 1969, and that he retired from the Naval Reserve in 1978 at the rank of commander. We have requested the Department of Defense to search for information responsive to your other questions regarding Mr. Southall, and for information regarding Mr. Abram.

Regarding the presence of two U.S. Air Force aircraft at Ndola airfield on the night of the crash, we have requested the Department of Defense to search for information responsive to this query.

Regarding the purported CIA report referenced in the Washington Post on June 3, 1978, we have sought information regarding that purported report, including from the Central Intelligence Agency, but the CIA has found no such report or any record of such a report. We have specifically asked representatives from the John F. Kennedy Library whether they have this purported report, and they informed us that they searched their files and also have no record of such a report.

Regarding the New York Times article quoting Harry S. Truman, we have contacted the Harry S Truman Presidential Library. Truman Library representatives informed us that they have searched their files and have found nothing that sheds light on the basis for his alleged comment. They told us that they have no information relating to the death of Dag Hammarskjöld that was communicated to President Truman by President Kennedy or by any other U.S. Government officials. The U.S. Government has not found anything which would shed light on the basis for his alleged comment.

The JFK Library provided us with a link to some documents which are in their online library which relate to the death of Dag Hammarskjöld. We have shared this link with your staff.

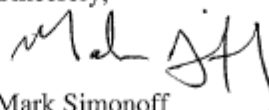
Regarding your May 28 letter, the CIA reviewed its records documenting CIA activities during the time in question and found no reference to Mr. Culligan. Likewise, the CIA has conducted a search and has found no documents regarding the presence of Fouga Magister aircraft in the Katanga region around the time in question. In addition, neither the CIA nor the

Page | 4

NSA found responsive information to the requests contained in your letters of April 8 and April 23 of 2015.

I hope that the information that the United States has provided to the Panel has been of assistance to you.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mark Simonoff', written over the printed name.

Mark Simonoff
Minister Counsellor
Legal Affairs

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

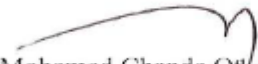
REFERENCE: 2015-DHP-005

23 April 2015

Excellency,

Further to our meeting with you on 20 April 2015, please see the attached letter to Dr. Cornelia Sorabji of today's date requesting certain specific information from the United Kingdom National Archives or other relevant Government department or agency files, as applicable. The Panel would be most grateful if the Permanent Mission of the United Kingdom and Northern Ireland to the United Nations would take the necessary steps to support the Panel's request.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

His Excellency
Permanent Representative
Permanent Mission of the United Kingdom and Northern Ireland to the United Nations
New York

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DPIP-003

23 April 2015

Dear Madam,

I am writing with reference to the Independent Panel of Experts established by the United Nations Secretary-General pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel), of which I am the Head. That Panel, which consists also of Ms. Kerry Macaulay and Mr. Henrik Larsen, is mandated to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

In connection with the Panel's work, I am kindly requesting a search of all relevant archives and records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland, including national agency and Governmental department archives and records, for any pertinent, as yet unreleased information about the conditions and circumstances relating to the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

Furthermore, the Panel presently has information that, in order to assess its probative value, warrants more specific information requests. Reference is made in that regard by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to the presence and activities of the First Secretary, and alleged Secret Intelligence Service (MI6) agent, Neil Ritchie, operating in and around Ndola over the period the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and the members of his party crashed. A declassified report from Mr. Ritchie details how, on 17 September, he transported the self-appointed President of Katanga, Moïse Tshombe, and the British Counsel in Katanga, Denzil Dunnett, to Ndola, whereupon they then awaited the arrival from Leopoldville of the Secretary-General. While that particular report does not comment on the possible causes of the tragic deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, the Panel believes it likely that subsequent reporting by Mr. Ritchie or other MI6 personnel present in the area could shed light on the conditions and circumstances relating thereto. In that connection, the Panel respectfully requests that the competent UK authorities search for and share with it any reports they may have in their possession from Mr. Ritchie or other intelligence officials with information relating to the deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, and any other relevant materials.

In addition, an academic researcher has informed the Panel about the presence in the

Dr. Cornelia Sorabji
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office
London

records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland of retained portions of several files of interest and possible relevance to the Panel's assessment. These are as follows:

- a. FCO 371/161548 - Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld, UN Secretary General – 1962
- b. FCO 371/161549 – Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld
- c. FO 371/155003 - Activities of mercenaries in Belgian Congo - 1961
- d. FO 371/155015 - Air traffic to and from Belgian Congo – 1961
- e. FO 371/161551 - Supply of aircraft for Katanga - 1962

The Panel respectfully requests the competent UK authorities share the retained portions of those records with it, as well as any other related information they may have in their possession, including indexes of relevant materials, current or past records and other classified materials they may have in their custody or possession.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

You or your staff may contact myself or other members of the Panel through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at willis2@un.org or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your assistance as soon as possible. In that regard, the Panel would gladly receive information as it becomes available, as opposed to in a consolidated form.

Please accept, Madam, the assurances of my highest consideration.


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-010

27 April 2015

Dear Sir,

I am writing with reference to the Independent Panel of Experts established by the United Nations Secretary-General pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel), of which I am the Head. That Panel, which consists also of Ms. Kerry Macaulay and Mr. Henrik Larsen, is mandated to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

In connection with the Panel's work, I am kindly requesting a search of all relevant archives and records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland, including national agency and Governmental department archives and records, for any pertinent, as yet unreleased information about the conditions and circumstances relating to the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

Furthermore, the Panel presently has information that, in order to assess its probative value, warrants more specific information requests. Reference is made in that regard by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to the presence and activities of the First Secretary, and alleged Secret Intelligence Service (MI6) agent, Neil Ritchie, operating in and around Ndola over the period the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and the members of his party crashed. A declassified report from Mr. Ritchie details how, on 17 September, he transported the self-appointed President of Katanga, Moïse Tshombe, and the British Counsel in Katanga, Denzil Dunnett, to Ndola, whereupon they then awaited the arrival from Leopoldville of the Secretary-General. While that particular report does not comment on the possible causes of the tragic deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, the Panel believes it likely that subsequent reporting by Mr. Ritchie or other MI6 personnel present in the area could shed light on the conditions and circumstances relating thereto. In that connection, the Panel respectfully requests that the competent UK authorities search for and share with it any reports they may have in their possession from Mr. Ritchie or other intelligence officials with information relating to the deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, and any other relevant materials.

In addition, an academic researcher has informed the Panel about the presence in the

Mr. Robert Deane
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office
London

records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland of retained portions of several files of interest and possible relevance to the Panel's assessment. These are as follows:

- a. FCO 371/161548 - Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld, UN Secretary General – 1962
- b. FCO 371/161549 – Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld
- c. FO 371/155003 - Activities of mercenaries in Belgian Congo - 1961
- d. FO 371/155015 - Air traffic to and from Belgian Congo – 1961
- e. FO 371/161551 - Supply of aircraft for Katanga - 1962

The Panel respectfully requests the competent UK authorities share the retained portions of those records with it, as well as any other related information they may have in their possession, including indexes of relevant materials, current or past records and other classified materials they may have in their custody or possession.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

You or your staff may contact myself or other members of the Panel through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at willis2@un.org or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your assistance as soon as possible. In that regard, the Panel would gladly receive information as it becomes available, as opposed to in a consolidated form.

Please accept, Sir, the assurances of my highest consideration.


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHIP-011

27 April 2015

Dear Sir,

I am writing with reference to the Independent Panel of Experts established by the United Nations Secretary-General pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel), of which I am the Head. That Panel, which consists also of Ms. Kerry Macaulay and Mr. Henrik Larsen, is mandated to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

In connection with the Panel's work, I am kindly requesting a search of all relevant archives and records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland, including national agency and Governmental department archives and records, for any pertinent, as yet unreleased information about the conditions and circumstances relating to the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

Furthermore, the Panel presently has information that, in order to assess its probative value, warrants more specific information requests. Reference is made in that regard by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to the presence and activities of the First Secretary, and alleged Secret Intelligence Service (MI6) agent, Neil Ritchie, operating in and around Ndola over the period the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and the members of his party crashed. A declassified report from Mr. Ritchie details how, on 17 September, he transported the self-appointed President of Katanga, Moïse Tshombe, and the British Counsel in Katanga, Denzil Dunnett, to Ndola, whereupon they then awaited the arrival from Leopoldville of the Secretary-General. While that particular report does not comment on the possible causes of the tragic deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, the Panel believes it likely that subsequent reporting by Mr. Ritchie or other MI6 personnel present in the area could shed light on the conditions and circumstances relating thereto. In that connection, the Panel respectfully requests that the competent UK authorities search for and share with it any reports they may have in their possession from Mr. Ritchie or other intelligence officials with information relating to the deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, and any other relevant materials.

In addition, an academic researcher has informed the Panel about the presence in the

Mr. Martin Tucker
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office
London

records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland of retained portions of several files of interest and possible relevance to the Panel's assessment. These are as follows:

- a. FCO 371/161548 - Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld, UN Secretary General – 1962
- b. FCO 371/161549 – Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld
- c. FO 371/155003 - Activities of mercenaries in Belgian Congo - 1961
- d. FO 371/155015 - Air traffic to and from Belgian Congo – 1961
- e. FO 371/161551 - Supply of aircraft for Katanga - 1962

The Panel respectfully requests the competent UK authorities share the retained portions of those records with it, as well as any other related information they may have in their possession, including indexes of relevant materials, current or past records and other classified materials they may have in their custody or possession.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

You or your staff may contact myself or other members of the Panel through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at willis2@un.org or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your assistance as soon as possible. In that regard, the Panel would gladly receive information as it becomes available, as opposed to in a consolidated form.

Please accept, Sir, the assurances of my highest consideration.


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-012

27 April 2015

Dear Sir,

I am writing with reference to the Independent Panel of Experts established by the United Nations Secretary-General pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel), of which I am the Head. That Panel, which consists also of Ms. Kerry Macaulay and Mr. Henrik Larsen, is mandated to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

In connection with the Panel's work, I am kindly requesting a search of all relevant archives and records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland, including national agency and Governmental department archives and records, for any pertinent, as yet unreleased information about the conditions and circumstances relating to the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

Furthermore, the Panel presently has information that, in order to assess its probative value, warrants more specific information requests. Reference is made in that regard by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to the presence and activities of the First Secretary, and alleged Secret Intelligence Service (MI6) agent, Neil Ritchie, operating in and around Ndola over the period the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and the members of his party crashed. A declassified report from Mr. Ritchie details how, on 17 September, he transported the self-appointed President of Katanga, Moïse Tshombe, and the British Counsel in Katanga, Denzil Dunnett, to Ndola, whereupon they then awaited the arrival from Leopoldville of the Secretary-General. While that particular report does not comment on the possible causes of the tragic deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, the Panel believes it likely that subsequent reporting by Mr. Ritchie or other MI6 personnel present in the area could shed light on the conditions and circumstances relating thereto. In that connection, the Panel respectfully requests that the competent UK authorities search for and share with it any reports they may have in their possession from Mr. Ritchie or other intelligence officials with information relating to the deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, and any other relevant materials.

In addition, an academic researcher has informed the Panel about the presence in the

Mr. Patrick Salmon
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office
London

records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland of retained portions of several files of interest and possible relevance to the Panel's assessment. These are as follows:

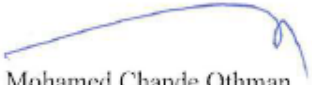
- a. FCO 371/161548 - Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld, UN Secretary General – 1962
- b. FCO 371/161549 – Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld
- c. FO 371/155003 - Activities of mercenaries in Belgian Congo - 1961
- d. FO 371/155015 - Air traffic to and from Belgian Congo – 1961
- e. FO 371/161551 - Supply of aircraft for Katanga - 1962

The Panel respectfully requests the competent UK authorities share the retained portions of those records with it, as well as any other related information they may have in their possession, including indexes of relevant materials, current or past records and other classified materials they may have in their custody or possession.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

You or your staff may contact myself or other members of the Panel through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at willis2@un.org or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your assistance as soon as possible. In that regard, the Panel would gladly receive information as it becomes available, as opposed to in a consolidated form.

Please accept, Sir, the assurances of my highest consideration.



Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



Foreign &
Commonwealth
Office

Head of Knowledge
Management Department and
Departmental Records Officer

Mr Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel
by e-mail

Tel: 0207 008 1118
Fax:
www.fco.gov.uk

10 June 2015

Dear Mr Chande

DAG HAMMARSKJÖLD PANEL

Please accept my apologies once again that I was not able to provide you with a substantive response to your requests for information within the original timescale given in your letter of 27 April.

You asked us to search across all relevant archives and records in the UK for any pertinent, as yet unreleased information about the conditions and circumstances relating to the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. You also asked us to share with the Panel the retained portions of files held by the Foreign and Commonwealth Office (FCO).

The vast majority of UK material relating to these events has already been released to The National Archives at Kew and is available to the public there. The FCO has co-ordinated a search across all relevant UK departments. None of these departments have identified any pertinent material.

I have also commissioned a review of all the retained material listed in your letter to determine whether this material can now be released. This review has been carried out on the basis that all relevant information should be released to the Panel unless it is absolutely necessary to continue to withhold it.

I regret that our review has determined that we are not in a position to release any of the retained material. We have reviewed all of the individual redactions and we have concluded that this information must continue to be withheld under Section 3(4) of the UK Public Records Act. In all cases the reason for these redactions is that the information cannot be released for security-related reasons.

The redactions consist of individual pieces of text, within otherwise open files. We are not retaining any whole documents or files. The total amount of information withheld is very small and most of the redactions only consist of a few words. The limited nature of these redactions can be seen in the files which are openly available at The National Archives. Our assessment is that all information of value to the Panel has already been released to The National Archives in the files you have identified and that release of the redacted material would not provide anything of additional value for the Panel's work.

Yours sincerely,



R. NOONE

Head of Knowledge Management Department and Departmental Records Officer
