

**Генеральная Ассамблея**

Distr.: General
5 September 2017
Russian
Original: English

Семьдесят первая сессия

Пункт 130 повестки дня

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

**Письмо Генерального секретаря от 5 сентября 2017 года
на имя Председателя Генеральной Ассамблеи**

Имею честь сослаться на резолюцию [71/260](#) Генеральной Ассамблеи о расследовании условий и обстоятельств, которые привели в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года к трагической гибели тогдашнего Генерального секретаря Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы, находившихся на борту самолета SE-BDY.

В соответствии с пунктом 1 этой резолюции я назначил Мохаммеда Чанде Усмана, бывшего руководителя Независимой группы экспертов, назначенной согласно резолюции [69/246](#) Генеральной Ассамблеи и действовавшей в 2015 году, Видным деятелем, которому поручалось изучить потенциально новую информацию, в том числе могущую быть полученной от государств-членов, для оценки ее доказательной ценности, определить масштабы любого дальнейшего следствия или расследования и, по возможности, сформулировать выводы по результатам уже проведенных расследований, включая расследования Независимой группы экспертов ([A/70/132](#)) и действовавшей в 2013 году Комиссии юристов по расследованию гибели Дага Хаммаршельда (см. [A/68/800](#) и [Add.1](#)).

В соответствии с просьбой, высказанной в пункте 5 резолюции [71/260](#), готов доложить о достигнутом прогрессе. Имею честь приложить к настоящему письму копию доклада Видного деятеля, включающего резюме и приложение, а также его препроводительного письма.

Хочу выразить Видному деятелю глубокую благодарность за его отличную работу, которая включала обзор и анализ объемистой новой информации, полученной от государств-членов, Организации Объединенных Наций и частных лиц. Его доклад представляет собой еще один важный шаг к выполнению нашей общей обязанности — доискиваться истины.

В своем докладе Видный деятель сделал вывод о почти бесспорной установленности того, что Даг Хаммаршельд и члены сопровождавшей его группы не были умерщвлены после приземления и что причиной смерти (либо мгновенно)



венной, либо скоро наступившей) всех пассажиров стали травмы, полученные при крушении.

Видный деятель счел правдоподобной версию о том, что причиной крушения стала внешняя атака или угроза. При этом, по его мнению, многочисленные показания очевидцев говорят в пользу вывода о том, что при приближении SE-BDY к Ндоле он был не единственным замеченным в воздухе самолетом, что в отличие от SE-BDY другая замеченная авиация была реактивной и что SE-BDY загорелся еще до столкновения с землей. Возможно, SE-BDY подвергся обстрелу или иному активному воздействию со стороны одного или нескольких других самолетов.

Видный деятель рассмотрел в этой связи новую информацию относительно способности катангских сил совершить воздушную атаку, а также утверждения двух человек о том, что им было известно о возможной атаке на самолет SE-BDY, приведшей к его крушению. Видный деятель отметил сохраняющуюся возможность того, что авария стала случайностью, которая была вызвана ошибкой пилота без внешнего вмешательства, и правдоподобность того, что свою роль в аварии сыграли человеческие факторы, в том числе усталость. Наконец, Видный деятель счел на данный момент невозможным установить, не являлась ли причиной авиакатастрофы диверсия. Он констатировал недоступность оригиналов документов об операции «Челеста», имеющих отношение к версии о том, что на SE-BDY было установлено взрывное устройство, вызвавшее крушение самолета.

Хочу выразить признательность государствам-членам за их сотрудничество с Видным деятелем и их готовность предоставить дополнительную информацию. Я отмечаю, что некоторые государства-члены не ответили пока на запросы Видного деятеля, а от других может еще поступить дальнейшая информация. Следуя рекомендации Видного деятеля, я поручил своему заместителю по правовым вопросам/Юрисконсульту Организации Объединенных Наций связаться с государствами-членами по поводу непоступления от них информации, запрошенной Видным деятелем, принять любую дополнительную новую информацию, предоставленную другими источниками, и сообщить мне о развитии событий.

Я намерен докладывать Генеральной Ассамблее о любой полученной информации, в том числе о том, насколько такая новая информация может изменить доказательную ценность информации, уже проанализированной Видным деятелем или Независимой группой. На будущее Генеральная Ассамблея, возможно, пожелает рассмотреть предложение Видного деятеля о том, чтобы поручить независимому лицу или лицам на постоянной основе заниматься приемкой, упорядочением и оценкой новой информации и передавать такую информацию Генеральному секретарю, с тем чтобы он мог держать Ассамблею в курсе событий.

Я отмечаю вывод Видного деятеля о том, что для окончательного установления фактов потребуются дальнейшее расследование или дознание и что «поступившей к Организации Объединенных Наций информации недостаточно для вынесения заключений о причине или причинах катастрофы, причем представляется вероятным существование дополнительной важной информации». Я отмечаю и смежный его вывод, согласно которому «бремя доказывания перешло теперь к государствам-членам: они должны продемонстрировать, что провели полноценную проверку принадлежащих или вверенных им записей и архивов, в том числе остающихся секретными, на наличие потенциально значимой информации». Поэтому я поддерживаю рекомендацию Видного деятеля о том, чтобы соответствующие государства-члены назначили независимое и вы-

сокопоставленное должностное лицо, поручив ему провести целенаправленный внутренний обзор их архивов, в частности архивов их разведывательных, охранных и оборонных ведомств, чтобы выяснить, нет ли там значимой информации.

После назначения таких должностных лиц Юрисконсульт будет готов взаимодействовать с ними и принимать любую значимую информацию, причем о любых подвижках на этом участке я доложу государствам-членам, чтобы они рассмотрели данный вопрос на семьдесят третьей сессии. В этой связи я отмечаю высказанное Видным деятелем суждение о том, что значимая информация может иметься не только у тех государств-членов, к которым он обращался, но и у других. Призываю все государства-члены, могущие располагать значимой информацией, провести всесторонний обзор на предмет ее предоставления.

Организация Объединенных Наций ранее рассекретила большой объем материалов, которые могут быть значимы для выяснения обстоятельств авиакатастрофы. Сообразуясь с новыми направлениями расследования, инициированными Видным деятелем, и вынесенной им рекомендацией, Организация Объединенных Наций начала процесс рассекречивания относящихся ко времени катастрофы материалов Операции Организации Объединенных Наций в Конго.

Со ссылкой на пункт 4 резолюции [71/260](#) Генеральной Ассамблеи я хотел бы сообщить Ассамблее, что Организация Объединенных Наций продолжает контактировать с различными национальными и частными архивами, изучая возможность создания центрального архивного хранилища или отыскания иного целостного решения. Это позволило бы работать с соответствующими ооновскими записями и архивами по электронным или иным подходящим каналам, обеспечивая их постоянную и повышенную сохранность и доступность.

На нас по-прежнему лежит солидарная ответственность за выяснение всей правды об условиях и обстоятельствах, которые привели к трагической гибели Генерального секретаря Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы. Считаю это нашим священным долгом перед моим прославленным и уважаемым предшественником Дагом Хаммаршельдом, перед членами сопровождавшей его группы и перед их родственниками.

Призываю Генеральную Ассамблею продолжать заниматься этим вопросом и одобрить доклад Видного деятеля вместе с его рекомендациями, действуя в интересах обеспечения всестороннего доступа к значимой информации и установления истины.

(Подпись) Антониу Гутерриш

Препроводительное письмо

Письмо Видного деятеля, назначенного согласно резолюции 71/260 Генеральной Ассамблеи, от 24 июля 2017 года на имя Генерального секретаря

В качестве Видного деятеля, назначенного согласно резолюции 71/260 Генеральной Ассамблеи, имею честь представить свой доклад по вопросу об условиях и обстоятельствах, приведших к трагической гибели Генерального секретаря Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы, а также свои ключевые выводы, заключения и рекомендации. За этим письмом следует резюме моего доклада, которое нужно воспринимать вкупе с самим докладом и как введение к нему.

Я приступил к обязанностям в марте 2017 года, руководствуясь очерченным Вами для меня кругом ведения. Опираясь на работу, проделанную в 2015 году Независимой группой экспертов, учрежденной во исполнение резолюции 69/246 Генеральной Ассамблеи, я просил восемь государств-членов и Организацию Объединенных Наций провести целенаправленные поиски информации по ключевым предметным областям, определенным Независимой группой. Цель поисков: лучше разобраться в конкретной обстановке, в которой произошла авиакатастрофа, и найти потенциально новую и значимую информацию. Я просмотрел значительный объем новой информации, полученной в результате этих поисков, а также большой объем информации, поступившей от частных исследователей. Определив значимость, аутентичность, достоверность и надежность каждой единицы новой информации, я ранжировал ее по степени доказательной ценности: «ничтожная», «слабая», «умеренная», «высокая».

Корпус соответствующих знаний обогатился; в первую очередь это касается зон вероятного перехвата ооновских радиосообщений государствами-членами и способности вооруженных сил Катанги организовать возможное нападение на самолет Генерального секретаря. Мне удалось сделать некоторые выводы, которые я представляю Вам на рассмотрение. Удалось также определить потенциал архивов разведывательных, охранных и оборонных ведомств государств-членов как источников, откуда можно почерпнуть дополнительную новую и значимую информацию, которая может иметь большую ценность в наших поисках истины. В своих поисках мы отнюдь не достигли возможных пределов выяснимого: чем глубже мы в эти поиски погружались, тем больше значимой информации обнаруживалось.

В своем докладе я вынес три взаимосогласованные и подкрепляющие друг друга рекомендации, чья цель — ускорить поиск истины посредством разнообразных действий, которые могут быть предприняты Генеральной Ассамблеей, государствами-членами и Организацией Объединенных Наций. Эти рекомендации, не посягающие на Ваши prerogatives как Генерального секретаря и не предвосхищающие окончательного решения Ассамблеи, посвящены тому, чтобы проследить за отдельными нереализованными аспектами нынешнего расследования, предложить соответствующим государствам-членам назначить независимое и высокопоставленное должностное лицо, поручив ему провести целенаправленный внутренний обзор архивов их разведывательных, охранных и оборонных ведомств и изучить возможность рассекречивания Организацией Объединенных Наций конкретных собственных записей и архивов.

Хочу выразить Вам благодарность за то, что Вы доверили мне это задание, выполнять которое стало для меня большой честью. Я в долгу перед Организацией Объединенных Наций, в частности перед Управлением по право-

вым вопросам и Секцией обустройства архивов и документальных материалов Секретариата, за их поддержку. Сотрудники обеих этих структур, зачастую в условиях сильного дефицита времени, помогали мне советами и делами, демонстрируя при этом профессионализм. Я также благодарен своему помощнику Саймону Томасу за оказанную им отличную поддержку.

Хочу упомянуть о своей большой признательности за сотрудничество, которое я встречал со стороны государств-членов, в частности при обширных поисках, проводить которые приходилось в сжатые сроки. В целом представляется, что этот процесс движется в сторону большей транспарентности, и я благодарен правительствам за их усилия по отысканию информации, имеющей отношение к гибели Генерального секретаря и сопровождавших его лиц, в соответствии с резолюцией [69/246](#). При этом хочу заметить, что у меня не было намерения выставить в своем докладе какие-либо государства-члены в негативном свете: просто получается, что правительства, которые активнее всего шли на сотрудничество, неизбежно чаще других упоминаются мною при анализе полученной новой информации, так как являются обычно ее источником.

Я в долгу перед экспертами за их готовность щедро и бескорыстно делиться своими знаниями. В частности, хочу выразить признательность Мэнди Бэнтон, Джорджу Бизосу, Хансу Кореллу, полковнику Раулю да Косте, Элизабет де Кемуларии, Яну Элиассону, Стюарту Флемингу, Торбену Гюльшторфу, Свену Хаммарбергу, д-ру Аке Хасслеру, лорду Дейвиду Ли Крондаллскому, лорду Джонатану Марксу Хенли-он-Темсскому, лорду Джону Монксу, Майклу С. Полланену, Хансу Кристиану Сименсену, сэру Стивену Седли, Кристелль Террбланш, Дейвиду Уордропу и другим лицам, которые пожелали остаться неназванными. Отдельно должен поблагодарить Сюзан Уильямс, чей вклад стал по своему характеру выдающимся.

Наконец, я вновь выражаю глубокое уважение семьям тех, кто погиб на службе Организации Объединенных Наций в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года. Эти семьи проявляли выдающееся терпение, и наш долг перед ними — сохранять приверженность выяснению правды о том, что произошло в ту роковую ночь.

(Подпись) Мохаммед Чанде Усман
Видный деятель

Резюме

Введение

1. В ночь с 17 на 18 сентября 1961 года, вскоре после полуночи, чартерный самолет DC-6, который был зарегистрирован как SE-BDY и на борту которого находился Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций Даг Хаммаршельд, разбился около города Ндола, относившегося тогда к Северной Родезии. Хаммаршельд и 14 из 15 членов сопровождавшей его группы погибли мгновенно, а единственный оставшийся в живых скончался от травм через шесть дней. Еще юная тогда Организация Объединенных Наций потеряла своего второго Генерального секретаря (ему посмертно присудят Нобелевскую премию мира) и еще 15 женщин и мужчин, которые преданно служили делу установления мира в Конго.

2. За 56 лет, прошедших после авиакатастрофы, состоялась серия расследований, в ходе которых выяснялись различные гипотезы о случившемся, в том числе такие версии, как атака с воздуха или с земли либо иная внешняя угроза («внешняя атака или угроза»), диверсия, угон и человеческая ошибка. На сегодняшний день убедительного ответа эти расследования не дали. После того как в 1961 году было проведено два родезийских расследования, работала ооновская Комиссия по расследованию, заключившая, что не может ни подтвердить, ни опровергнуть ни одну из различных гипотез, выдвинутых в порядке объяснения аварии. В результате Генеральная Ассамблея оставила в 1962 году дальнейшее рассмотрение вопроса открытым, предложив Генеральному секретарю сообщать ей обо всех новых данных, которые могут обнаружиться. В 2013 году действовала Комиссия юристов по расследованию гибели Дага Хаммаршельда (Хаммаршельдская комиссия), и работа этого частного и добровольного органа в составе четырех известных юристов побудила Генеральную Ассамблею учредить в 2015 году Независимую группу экспертов для изучения новой информации о трагическом инциденте и оценки ее доказательной ценности. Независимой группе удалось убедительно опровергнуть некоторые теории, однако в конечном итоге она пришла к заключению о необходимости дальнейшего расследования или дознания. С учетом этой необходимости меня назначили в 2017 году Видным деятелем.

Направления настоящего расследования

3. Определяемый в резолюции [71/260](#) Генеральной Ассамблеи мой мандат как Видного деятеля включал, как и в случае с Независимой группой, изучение потенциально новой информации о гибели Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы и оценку ее доказательной ценности. Он также включал определение масштабов любого дальнейшего следствия или расследования и, по возможности, формулирование выводов по результатам уже проведенных расследований.

4. Руководствуясь резолюциями [69/246](#) и [71/260](#) Генеральной Ассамблеи, в которых Ассамблея призвала государства-члены предать огласке любые значимые материалы, имеющиеся в их распоряжении, в апреле — мае 2017 года я запросил у восьми государств-членов, у Организации Объединенных Наций и у некоторых частных лиц информацию по конкретным областям, вызывающим интерес. Этими государствами-членами, которые исходя из имеющейся информации были определены как наиболее вероятные обладатели значимой информации, стали Бельгия, Германия, Канада, Российская Федерация, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Франция и Южная Африка. Однако с учетом деколонизационных и геополитических процессов, протекавших в Африке в 1960-х годах, а

также причастности государств-членов к поддержке тогдашней Операции Организации Объединенных Наций в Конго (ОНУК) существует вероятность, что значимой информацией обладают и другие государства-члены.

5. Основываясь на сделанном Независимой группой выводе о том, что «важный след» могут дать новые показания очевидцев, утверждения о якобы имевших место перехватах сообщений в связи с крушением самолета и сведения об авиационном потенциале вооруженных сил Катанги, я попросил сосредоточить поиски на следующих неисчерпывающих категориях, могущих иметь отношение к ситуации в конголезской провинции Катанга или вокруг нее в 1961 году: а) перехваты сообщений об авиакатастрофе или событиях вокруг нее; б) потенциал вооруженных сил Катанги, включая ее военно-воздушные силы (ВВС); в) присутствие иностранных военных, полувоенных или иррегулярных (в том числе наемных) формирований и/или персонала; г) присутствие иностранных разведывательных ведомств или персонала; д) нападения на ОНУК; е) сотрудничество с правительством провинции Катанга в разведывательной, технической, политической сферах и/или сфере безопасности.

Новая информация

6. Ответы на свои поисковые запросы я получил от Бельгии, Германии, Канады, Соединенного Королевства и Соединенных Штатов. Я в долгу перед ними за оказанную мне помощь, благодаря которой вскрылся большой массив ценной новой информации. Могу с уверенностью заявить, что чем глубже мы погружались в поиски, тем больше значимой информации обнаруживалось. Поэтому не будет преувеличением заключить, что дальнейшие поиски принесли бы, скорее всего, дополнительный объем значимой информации. Возвращаясь к перечню областей, где, по мнению Независимой группы, могут отыскаться «важные следы», следует сказать, что настоящий доклад особенно выиграл от существенной новой информации, которая касается перехватов сообщений и потенциала катангских вооруженных сил в 1961 году и которая сжато излагается ниже.

Перехваты сообщений

7. Независимая группа рассмотрела показания двух американских офицеров, которые независимо друг от друга утверждали, что читали расшифровку радиоперехвата, касавшегося атаки на SE-BDY в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года, или слышали сам этот радиоперехват. Один из этих двоих — Чарлз Саутолл (к сожалению, скончавшийся в 2015 году), который служил в военно-морских силах в звании командера и чей послужной список уже был ранее подтвержден Соединенными Штатами. Послужной же список второго (Пол Эйбрам, офицер Службы безопасности ВВС Соединенных Штатов) был подтвержден Соединенными Штатами лишь в июле 2017 года, причем вместе с этим подтверждением поступила новая информация, согласно которой местонахождение Эйбрама на тот момент, когда он якобы слушал радиоперехват, было иным. Мне не удалось разрешить этот вопрос до завершения своей работы, однако теперь, когда Соединенные Штаты признали, что Эйбрам служил в одном из родов войск страны, возможность полного расследования его утверждений становится реальной.

8. Кроме того, от Соединенного Королевства, Соединенных Штатов, Организации Объединенных Наций и частных лиц мною получена новая информация, судя по которой в 1961 году родезийские и британские власти перехватывали ооновские сообщения в Конго. При этом я впервые получил от Соединенных Штатов подтверждение того, что в роковую ночь в Ндоле и вблизи нее присутствовали американские военные силы и средства, в том числе от одного

до трех самолетов «Дакота». Эти самолеты были оснащены продвинутой аппаратурой связи, которая позволяла им перехватывать, передавать и получать сообщения в большом радиусе, вплоть до межконтинентального. Мне также было отрандно получить от Соединенного Королевства и Соединенных Штатов информацию, которая, как представляется, впервые (применительно к рассматриваемому вопросу) официально указывает на то, что в интересующий нас момент в Конго и вблизи него присутствовали агенты их разведывательных, охранных и оборонных ведомств. Хотя такая информация сама по себе не ведет к непосредственному установлению возможной причины или причин авиакатастрофы, она настойчиво подводит к мысли о том, что в архивах разведывательных, охранных и оборонных ведомств государств-членов, скорее всего, имеется дополнительная значимая информация, в том числе потенциально касающаяся причины или причин крушения самолета.

Возможная внешняя атака или угроза, в том числе потенциал вооруженных сил Катанги

9. Гипотеза о внешней атаке или угрозе включала теорию о том, что самолет мог быть атакован реактивным самолетом «Фуга мажистер» из состава катангских сил, подвергнуться угрозе с его стороны либо быть отвлечен им. Когда вопрос о потенциале этих сил изучался в рамках расследований 1961/62 годов, исходная посылка состояла, похоже, в том, что Катанга располагала в рассматриваемый момент только одним исправным «Фуга» и что летать на нем умел только один пилот. Новая информация опровергает эту посылку. Что касается присутствия самолетов «Фуга», то Независимая группа рассмотрела показания Дейвида Дойла (который, как подтвердили Соединенные Штаты, являлся сотрудником Центрального разведывательного управления (ЦРУ)) о том, что в 1961 году «французы» осуществили «при содействии ЦРУ» поставку трех таких самолетов. Причем если в 2015 году Соединенные Штаты указали, что им ничего не известно про появление «Фуга» в Катанге, то в 2017 году Соединенные Штаты и другие источники предоставили информацию, которая, похоже, подтверждает, что примерно 16 февраля 1961 года у Франции были приобретены три «Фуга», которые были доставлены в Катангу американским коммерческим перевозчиком вопреки возражениям правительства Соединенных Штатов. Доказательную ценность этой новой информации я счел высокой.

10. Кроме того, новая информация, полученная от Соединенных Штатов и Организации Объединенных Наций, позволяет предположить, что в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года вокруг Катанги могло находиться по крайней мере два исправных самолета «Фуга». Этот вопрос остается до конца не решенным, требуя выяснения большего числа фактов. Мною была также получена от Соединенных Штатов информация, позволяющая говорить о том, что в рассматриваемый период такой самолет, возможно, применялся для атак на воздушные цели, в том числе на американскую авиацию в Катанге, а этим, безусловно, интересовались бы тогда оборонные ведомства Соединенных Штатов. Согласно другой поступившей информации, «Фуга» в Катанге совершали ночные полеты или взлетали с грунтовых аэродромов; в обоих случаях возникает мысль об умении тамошних пилотов извлекать из этого реактивного самолета больше, чем предусматривалось его штатными возможностями.

11. Что касается наличия и применения других типов авиации в Катанге, то Независимая группа рассмотрела информацию, согласно которой Катанга, возможно, также имела в своем распоряжении самолеты «Дав» производства компании «Де Хэвилленд» и «Дорнье» DO-27/DO-28. Кроме того, в 2017 году я получил от Германии и одного исследователя информацию, подтверждающую сведения о том, что до ночи с 17 на 18 сентября 1961 года в Катангу из Запад-

ной Германии была вроде бы осуществлена коммерческая поставка как минимум одного «Дорнье» DO-28 и что этот самолет мог подвергнуться модификации, позволяющей совершать на нем воздушные атаки и бомбардировки как в дневное, так и в ночное время. Мне не удалось исключить вероятности того, что той ночью в воздухе находился еще один некатангский самолет. Если в Соединенном Королевстве существуют перевезенные туда архивы разведывательных, охранных и оборонных ведомств Северной Родезии, дополнительная информация на этот счет может обнаружиться там.

12. Далее, я получил от Соединенных Штатов и Организации Объединенных Наций информацию, указывающую на то, что в рассматриваемый период в Катанге и вблизи нее могло быть больше аэродромов, чем считалось первоначально, и что катангские силы могли, по-видимому, пользоваться аэродромами не только в Катанге. Благодаря весьма квалифицированному содействию со стороны Секции геопропространственной информации Департамента полевой поддержки Секретариата к моему докладу прилагаются карты, где эта информация представлена визуально.

13. Наконец, я получил информацию о неподтвержденном заявлении, которое в 1967 году сделал Клоду де Кемуларии бельгийский летчик «Бёкелс» и согласно которому Бёкелс сбил SE-BDY или каким-то иным способом привел к его крушению. В ходе своей работы я впервые получил доступ к оригиналам ежедневников де Кемуларии, а также многих его личных записей, которые, похоже, подтверждают его встречи с «Бёкелсом» и другими наемниками в 1967 году. Я также просмотрел письма де Кемуларии, из которых видно, что он выходил на французские и шведские власти по поводу утверждений Бёкелса намного раньше, чем это представлялось ранее. Однако без дополнительной информации я не смог проверить другие аспекты заявления «Бёкелса», в том числе такую значимую деталь, как его личность.

Возможная диверсия

14. Согласно одной из выдвинутых теорий, в рамках замысла по «удалению» Хаммаршельда на SE-BDY было установлено взрывное устройство, которое перед посадкой было приведено в действие, что вызвало крушение самолета. Чтобы оценить эту гипотезу, я попытался получить у Южной Африки доступ к документам по операции «Челеста», которые имеют отношение к этой версии. Генеральная Ассамблея выделила фонды на проведение экспертизы соответствующих документов, а мною были составлены параметры задания на выполнение данного анализа известным экспертом, однако на момент подготовки моего доклада доступ к документам предоставлен не был.

Человеческая ошибка

15. Мне была представлена новая информация, согласно которой каузальную роль в трагическом событии могло сыграть употребление алкоголя или наркотиков летным экипажем. Однако с учетом изначальных медицинских заключений, в том числе приводимых в них данных по токсикологии, и независимых экспертных заключений, вынесенных по моему запросу в 2017 году, доказательств в пользу этого утверждения нет.

Прочие смежные вопросы

16. Была проведена оценка новой информации о задержке с прибытием в Конго реактивных истребителей из Эфиопии, которые в сентябре 1961 года были запрошены тогдашним Генеральным секретарем перед его отбытием в Ндолу и были призваны противодействовать воздушным атакам «Фуга» против

ОНУК; о предположительном влиянии Соединенного Королевства на Комиссию Организации Объединенных Наций по расследованию; о расхождениях между показаниями, взятыми у различных свидетелей в ходе первоначальных расследований, и между официальными материалами различных правительств. Я не счел установленным, что эта новая информация позволяет говорить о каком-то укрывательстве или сговоре вокруг трагического происшествия.

Выводы и рекомендации

17. Хотя предназначение моего доклада не в том, чтобы выносить приговор в отношении ранее проведенных официальных расследований, можно, как я полагаю, считать установленным, что расследования 1961/62 годов, ставшие существенным вкладом, имели и недостатки. В частности, из-за того, что не были должным образом приняты во внимание показания местных свидетелей, были упущены многообещающие перспективы. В ходе более недавних расследований были предприняты определенные шаги к тому, чтобы выслушать возможные дополнительные показания местных свидетелей, доживших до нашего времени. Это обстоятельство, а также общая недооценка показаний Харолда Джулиена (единственной жертвы, оставшейся после падения самолета в живых, хотя и ненадолго) могли сказаться на том, насколько исчерпывающим было в ходе более ранних расследований изучение возможных гипотез, в частности гипотезы о внешней атаке или угрозе как возможной причине авиакатастрофы.

18. Если опираться на всю совокупность информации, которой мы располагаем, то внешняя атака или угроза как возможная причина катастрофы представляется правдоподобной — идет ли речь о непосредственной атаке, приведшей SE-BDY к крушению, или о возникновении некоего фактора, заставившего пилотов на какой-то момент отвлечься. Хватило бы нескольких секунд, чтобы такой отвлекающий фактор, заняв внимание пилотов на критическом этапе снижения самолета, мог обернуться фатальными последствиями. Имеется значительное количество показаний очевидцев о том, что что они наблюдали в воздухе более одного самолета, что другой самолет мог быть реактивным, что SE-BDY загорелся еще до крушения и/или что SE-BDY подвергся обстрелу или иному активному воздействию со стороны другого самолета. Когда рассматриваешь эти свидетельства в их совокупности, отклонить их становится непросто.

19. Теории о том, что мог произойти механический или иной технический сбой, в том числе с высотомерами, что настройка высотомеров (QNH) была неправильной или что использовались не те схемы посадки, уже были, по моему мнению, надлежащим образом отклонены. Разумеется, сохраняется вероятность того, что авария была вызвана ошибкой пилота, несмотря на опытность экипажа и на то, что условия перед заходом на посадку были нормальными. Однако прежде, чем делать такое заключение, нужно быть уверенным, что состоялось изучение всех потенциальных доказательств. Такого изучения не произошло, и то обстоятельство, что государства-члены не полностью выявили всю значимую информацию, которой они могут располагать, само по себе стало к настоящему времени существенным фактом, имеющим отношение к делу. Если присовокупить сюда обсужденные выше доказательства, касающиеся возможной внешней атаки или угрозы, то эти моменты позволяют сказать: для того, чтобы рассмотрение нами происшедшего было исчерпывающим, можно и нужно сделать больше. Есть острая необходимость в том, чтобы все государства-члены, могущие располагать значимой информацией, тщательно проверили архивы своих разведывательных, охранных, оборонных и иных ведомств и раскрыли любые значимые материалы или по крайней мере подтвердили их

наличие, а если таких значимых материалов не существует, то сделали об этом четкое и недвусмысленное заявление.

20. За отведенное мне время и в связи с тем, что возникли новые вопросы, требующие дальнейшего выяснения фактов и/или заключения экспертов, я не смог завершить все аспекты своей работы. Поэтому первая моя рекомендация состоит в том, чтобы Генеральный секретарь и/или назначенное им независимое лицо проследили за выполнением отдельных нереализованных аспектов, конкретно обозначенных в рамках нынешнего расследования. В своем докладе я перечислил направления, на которых можно, по-моему, достичь результатов, включая отслеживание судьбы запросов про дальнейшие поиски, направленных государствам-членам и остающихся пока без ответа.

21. В свете аналитических выкладок, приводимых в настоящем докладе, мне представляется резонным вывод о том, что бремя доказывания перешло теперь к государствам-членам: они должны продемонстрировать, что провели полноценную проверку принадлежащих или вверенных им записей и архивов, в том числе остающихся секретными, на наличие потенциально значимой информации. Поэтому вторая моя рекомендация состоит в том, чтобы предложить каждому из соответствующих государств-членов назначить независимое и высокопоставленное должностное лицо, поручив ему провести целенаправленный внутренний обзор архивов их разведывательных, охранных и оборонных ведомств, чтобы выяснить, нет ли там значимой информации. Сведениями, представляющими первостепенный интерес, являются радиоперехваты и соответствующие записи (включая, например, магнитофонные ленты, расшифровки, вторичную/третичную информацию и другие материалы), прежде всего относящиеся к возможным сообщениям, переданным SE-BDY, любыми другими летательными аппаратами, сухопутными войсками и авиадиспетчерскими службами, или переговорам между ними. Любая такая информация, относящаяся к последним минутам перед гибелью SE-BDY, если эта информация поддастся проверке, способна либо доказать, либо опровергнуть одну или несколько из существующих гипотез, что приблизит нас к подведению последней черты.

22. Третья моя рекомендация настраивает Организацию Объединенных Наций на то, чтобы, задавая тон своим примером, она проверила свои собственные конкретные записи и архивы на предмет их возможного дальнейшего рассекречивания. К числу подлежащих возможному рассекречиванию относились бы материалы Видного деятеля, те материалы ОНУК, к которым относится моя первая рекомендация, а также все материалы, относящиеся к трагическому инциденту.

23. Я отмечаю, что в этом деле было бы, видимо, целесообразно иметь одно или несколько лиц, которым конкретно поручено на постоянной основе заниматься приемкой и упорядочением новой информации с целью ее передачи Генеральному секретарю. На мой взгляд, такому лицу (лицам) было бы полезно, ориентируясь на выводы настоящего доклада, выполнять периодические оценки того, что та или иная новая информация добавляет к нашим знаниям об условиях и обстоятельствах, приведших к трагическому инциденту, с тем чтобы Генеральный секретарь мог держать Генеральную Ассамблею в курсе событий.

24. В силу своей специфики (ведь в одной или нескольких версиях авиакатастрофы может идти речь о неблагоприятном или враждебном действии (действиях) против Генерального секретаря Организации Объединенных Наций) этот инцидент вызывает сильнейший общественный интерес. Спустя почти 56 лет после крушения SE-BDY мы достигли точки, когда правительства частично рассекретили сверхсекретные некогда материалы той эпохи, осознавая,

что события, да и сам мир, которые в них описываются, давно минули. Мы продвинулись в выяснении всей правды об условиях и обстоятельствах, приведших к трагической гибели Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы. Воспользовавшись этими подвижками в деле раскрытия истины для всех, следует побудить ключевые государства-члены к содержательному участию в выявлении материалов, которые имеют отношение к трагическому инциденту и которые сейчас необходимы как никогда, позволяя нам заполнить оставшиеся пробелы в картине происшедшего. Прежде чем можно будет считать дело закрытым, а дань памяти тем, кто, служа Организации, погиб в рейсе SE-BDY, отданной, это шаг нужно сделать обязательно.

Доклад Видного деятеля, назначенного согласно резолюции 71/260 Генеральной Ассамблеи

Содержание

	<i>Стр.</i>
I. Введение	14
А. Предыстория: предыдущие дознания и расследования	14
В. Мандат и определения	15
С. Методология и деятельность	16
D. Структура доклада	18
II. Резюме ключевых выводов Независимой группы	18
А. Предварительное замечание о выводах Независимой группы	18
В. Резюме ключевых выводов Независимой группы	19
III. Расширенные информационные поиски: государства-члены и Организация Объединенных Наций	20
А. Введение	20
В. Расширенный поисковый запрос: ответы государств-членов	21
С. Расширенный поисковый запрос: ответ Организации Объединенных Наций	24
D. Замечания относительно факторов, ограничивавших поиски	24
IV. Новая информация о возможных причинах катастрофы	25
А. Атака с воздуха или с земли либо иная внешняя угроза	25
В. Диверсия: операция «Челеста»/Южно-Африканский институт морских исследований	40
С. Человеческие факторы	41
V. Прочая новая информация	43
А. Действия местных должностных лиц и властей	43
В. Поисково-спасательные мероприятия	45
С. Перехваты сообщений	45
D. Прочее	51
VI. Выводы и заключения	52
А. Недостатки первоначальных расследований	53
В. Причина или причины авиакатастрофы	55
С. Прочие вопросы	63
VII. Рекомендации и заключение	67
А. Мотивировка рекомендаций	67
В. Рекомендации	69
Приложение	71

I. Введение

A. Предыстория: предыдущие дознания и расследования

1. Первое официальное изучение трагических событий осуществил Комитет по расследованию Департамента гражданской авиации федерального правительства Родезии и Ньясаленда (Родезийский комитет по расследованию), действовавший с 19 сентября по 2 ноября 1961 года. Позднее появилась Федеральная комиссия по расследованию, созданная на основании Закона 1955 года о федеральных комиссиях по расследованию (Родезийская комиссия по расследованию). После этого Генеральная Ассамблея Организации Объединенных Наций своей резолюцией 1628 (XVI) учредила Комиссию Организации Объединенных Наций по расследованию 1961 года (Комиссия 1961 года) для проведения международного расследования условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели людей. Как уже отмечалось, Комиссия 1961 года не смогла ни подтвердить, ни опровергнуть ни одну из гипотез, выдвинутых в порядке объяснения аварии. В итоге после опубликования доклада Комиссии 1961 года (A/5069) Генеральная Ассамблея в своей резолюции 1759 (XVII) приняла этот доклад к сведению и предложила Генеральному секретарю сообщать ей о всех новых данных, которые могут стать ему известны.

2. В 2013 году частный и добровольный орган под названием «Комиссия юристов по расследованию гибели Дага Хаммаршельда» (Хаммаршельдская комиссия) выпустил доклад, где разбирался вопрос о том, будет ли оправданным возобновление Организацией Объединенных Наций изучения условий и обстоятельств, приведших к трагическому событию. В состав Хаммаршельдской комиссии вошли четыре известных юриста-международника, которые просмотрели и осветили большое количество разнообразных материалов, включая солидную работу, проделанную частными исследователями, такими как Сюзан Уильямс, автор вышедшей в 2011 году книги «Кто убил Хаммаршельда? ООН, “холодная война” и белый супрематизм в Африке» (*Who Killed Hammar skjold? The UN, the Cold War and White Supremacy in Africa*). Хаммаршельдская комиссия заключила свой доклад мнением о том, что возобновление Организацией Объединенных Наций расследования, начатого Комиссией 1961 года, действительно будет оправданным, поскольку достаточное количество доказательств говорит в пользу дальнейшего расследования вопроса о том, не был ли самолет принужден к снижению враждебными действиями того или иного рода.

3. 21 марта 2014 года тогдашний Генеральный секретарь Организации Объединенных Наций Пан Ги Мун представил доклад Хаммаршельдской комиссии Генеральной Ассамблее, сопроводив его запиской, в которой этот доклад оценивался им как содержащий новые данные (A/68/800 и Add.1). Опираясь на этот доклад и на оценку Генерального секретаря, Генеральная Ассамблея приняла 29 декабря 2014 года резолюцию 69/246, в которой просила Генерального секретаря назначить независимую коллегию экспертов для изучения новой информации и оценки ее доказательной ценности. В этой резолюции Ассамблея также высказалась за то, чтобы государства-члены предали огласке любые значимые материалы, имеющиеся в их распоряжении, и предоставили их Генеральному секретарю.

4. 16 марта 2015 года Генеральный секретарь объявил, что назначил Независимую группу экспертов (Независимая группа) для изучения новой информации и оценки ее доказательной ценности в соответствии с просьбой Генеральной Ассамблеи. Руководителем Независимой группы он назначил меня, Мохаммеда Чанде Усмана (на тот момент — Главный судья Объединенной Рес-

публики Танзания), а ее членами — эксперта по безопасности авиации Керрин Маколей (Австралия) и эксперта по баллистике Хенрика Ларсена (Дания). Независимая группа работала на протяжении примерно 10 недель, представив свой доклад Генеральному секретарю 12 июня 2015 года. Выводы Независимой группы дополнительно обсуждаются ниже (см. раздел II). После получения доклада Независимой группы Генеральному секретарю потребовалось проследить судьбу некоторых информационных запросов, которые Группа направила государствам-членам и которые на момент представления ею своего доклада остались без ответа. 16 августа 2016 года он представил Генеральной Ассамблее записку о результатах (см. A/70/1017). Рассмотрев эту записку, Ассамблея приняла 23 декабря 2016 года резолюцию 71/260, в которой она, среди прочего, просила Генерального секретаря назначить видного деятеля в целях изучения потенциально новой информации, оценки ее доказательной ценности, определения масштабов любого дальнейшего следствия или расследования и, по возможности, формулирования выводов по результатам уже проведенных расследований.

В. Мандат и определения

5. Как указывалось выше, мандат Независимой группы заключался в изучении и оценке доказательной ценности новой информации, которая касается условий и обстоятельств, приведших к трагической гибели Генерального секретаря Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы. В частности, Независимой группе было поручено провести обзор доклада Хаммаршельдской комиссии и ее исходных материалов, а также любых соответствующих материалов, обнародованных государствами-членами, или 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; 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. Свою работу в соответствии с этим мандатом Независимая группа завершила в 2015 году. Ее ключевые выводы сжато излагаются ниже.

6. Роль Видного деятеля строится на работе Независимой группы и развивает ее. В соответствии с резолюцией 71/260 Генеральной Ассамблеи мандат Видного деятеля, подобно мандату Независимой группы, включает изучение потенциально новой информации, в том числе такой, которая может быть получена от государств-членов, для установления ее доказательной ценности. Мандат Видного деятеля включает также определение масштабов любого дальнейшего следствия или расследования и, по возможности, формулирование выводов по результатам уже проведенных расследований. Говоря о мандате Видного деятеля, необходимо сделать оговорку: как и мандат Независимой группы, он не предусматривает полномасштабного дознания или расследования в отношении трагического события.

7. Независимая группа определила две широкие категории «новой информации», имеющей отношение к трагическому событию. К первой была отнесена информация, которая в силу своего содержания или сроков ее обнародования не имела в распоряжении Комиссии 1961 года. Ко второй была отнесена информация, которая, возможно, имела в распоряжении Комиссии 1961 года, но предстает в новом свете благодаря появлению новых материальных, научных

или технических методик или наработок. Я подошел к этим дефинициям с аналогичных позиций, добавив при этом материалы, ставшие доступными за те два года, что прошли после доклада Независимой группы. Мой нынешний мандат, который шире мандата Независимой группы, обусловил также необходимость повторного рассмотрения мною информации, которая была проанализирована Хаммаршельдской комиссией и Независимой группой, в свете новой информации, появившейся после завершения каждым из этих органов своей работы.

8. Я подошел к определению «доказательной ценности» так же, как и Независимая группа, т. е. выяснял, способна ли (и до какой степени способна) информация, о которой идет речь, доказать или опровергнуть — либо сама по себе, либо в сочетании с другой информацией — наличие или отсутствие значимого факта или фактов. Применительно к каждой единице потенциально новой информации я рассматривал критерии из следующего списка, который не является исчерпывающим: подлинность информации (включая последовательность и относимость ко времени событий), тип информации (например: первичная, вторичная, с чужих слов, косвенная), ее достоверность (включая соответствие другой информации или установленным фактам), какие-либо экспертные технические оценки и степень, в которой информация подкрепляется другими материалами.

С. Методология и деятельность

1. Описание методологии и деятельности

9. Для выполнения предусмотренных моим мандатом обязанностей мне потребовалось просмотреть доклады о предыдущих официальных расследованиях, изучить и оценить информацию, полученную от государств-членов и частных лиц позднее, проконсультироваться с правительствами, свериться с другими источниками информации и опросить свидетелей, включая свидетелей-экспертов.

10. Независимая группа присваивала каждой оцененной ею единице новой информации степень доказательной ценности, выбирая из следующих четырех категорий: «ничтожная», «слабая», «умеренная», «высокая». Я не вижу причин отклоняться от этой градации и повторю замечание о том, что оценка доказательной ценности единицы (единиц) информации не обязательно является статичной и может меняться, в том числе из-за появления дополнительной новой информации на более позднем этапе. Например, то обстоятельство, что какая-то единица новой информации оценивается как слабая, не обязательно означает, что гипотеза, к которой она относится, признаётся опровергнутой. Нет, оценка касается конкретно рассматриваемого элемента доказательств и того, подтверждается или опровергается этим элементом изучаемый факт.

11. При рассмотрении потенциально новой информации в настоящем докладе я изучил вопрос о том, не следует ли разобрать какие-то новые слухи или рассказы об условиях и обстоятельствах, связанных с трагическим событием. Стоит напомнить, что при изучении возможных причин этого события Комиссия 1961 года рассматривала и слухи. Учитывая значительную давность происшедшего, возможность использования ныне доступной информации для сочинения заведомо ложных или вводящих в заблуждение версий и тот факт, что в моем докладе мною руководила прежде всего заинтересованность в выяснении всей правды, я считаю, что для того, чтобы заслуживать дальнейшего изучения, любая информация, заявляемая в качестве потенциально новой, должна опираться хоть на какой-то, пусть даже мизерный, фундамент или материал

(фактический, юридический, косвенный или выведенный путем умозаключений). Это вызвано не стремлением отказываться от приема новой информации, а стремлением удостовериться в отсутствии реальной состоятельности у голословных или экзотических утверждений.

12. Мы стали больше знать о контексте событий, происходивших в начале 1960-х годов в Конго и вокруг него, что помогает нам лучше разобраться в трагическом инциденте. Во многом это произошло благодаря работе, проделанной в последние годы Хаммаршельдской комиссией, Независимой группой и частными исследователями. Чем больше проводилось поисков и чем больше сведений становилось достоянием гласности, тем больше обнаруживалось потенциально новой и/или значимой информации. Неизбежным результатом становилось также расширение запросов на получение новой информации и на проведение новых поисков.

13. При этом, руководствуясь резолюциями [69/246](#) и [71/260](#) Генеральной Ассамблеи, в которых она призвала государства-члены предать огласке любые значимые материалы, имеющиеся в их распоряжении, и представить Генеральному секретарю соответствующую информацию, в апреле — мае 2017 года я направил информационные запросы следующим государствам-членам: Бельгия, Германия, Канада, Российская Федерация, Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии, Соединенные Штаты Америки, Франция и Южная Африка. Судьба этих поисков дополнительно обсуждается ниже (см. раздел III).

14. После завершения работы Независимой группы Генеральный секретарь получил от различных лиц сообщения в связи с рассматриваемым вопросом (см. [A/70/1017](#)). Генеральный секретарь предоставил поступившие материалы мне, и по ходу своей работы я обращался к этим лицам. Я проанализировал соответствующую информацию, полученную от них, равно как и от других лиц, которые добровольно делились со мною сведениями. Такая полученная информация тоже обсуждается ниже (см. раздел III).

15. По ходу своей работы я провел в Нью-Йорке несколько встреч, в том числе с представителями различных государств-членов, сотрудниками Секретариата Организации Объединенных Наций и представителем родственников погибших. Кроме того, в Соединенном Королевстве у меня были встречи с председателем Попечительского совета Хаммаршельдской комиссии лордом Дейвидом Ли Крондаллским. Я также встречался с бывшим руководителем Хаммаршельдской комиссии сэром Стивеном Седли и ученым-историком Сюзан Уильямс, которая опубликовала в 2011 году работу, сыгравшую принципиальную роль в возобновлении интереса к теме. Наконец, я переписывался с различными исследователями-добровольцами и заинтересованными сторонами.

16. В составлении моего доклада мне помогли экспертные заключения и технические выкладки разных людей, действовавших на добровольных началах. Я очень благодарен им за их работу и вклад, тем более в сильно сжатые сроки. Что касается экспертных оценок медико-криминалистической информации, то мне оказали помощь главный судебный патологоанатом Онтарио, профессор лабораторной медицины и патофизиологии Торонтского университета Майкл С. Полланен и директор Центра криминалистической и судебной медицины Дандинского университета Стюарт Флеминг. Что касается экспертных оценок в вопросах авиации, то мне оказали помощь два бывших летчика-истребителя: бывший начальник авиационного штаба сенегальских военно-воздушных сил (ВВС) отставной полковник Рауль да Коста и специалист по расследованию происшествий Свен Хаммарберг.

2. Ограничивающие и сдерживающие факторы

17. У Независимой группы было не слишком много времени для выполнения своей работы, которая включала просмотр огромного объема поступивших к ней материалов. В соответствии со своим мандатом Группа провела оценку новой информации, которую ей предоставили, и ранжировала ее по степени доказательной ценности. Она также попыталась обобщить, насколько было возможно, значимую информацию и оценить ее подлинность и достоверность. В то же время из-за громадности поставленной задачи и ограниченности отведенных сроков и ресурсов Независимая группа не смогла проверить каждый аспект этой информации.

18. В ходе своей работы я столкнулся с аналогичным фактором, т. е. ограниченностью времени и ресурсов. Кроме того, каждая новая единица информации, которая имеет доказательную ценность, потенциально открывает новые направления для дальнейшей дознавательской работы. По этим причинам настоящий доклад, даже если его воспринимать вкуче с предыдущими, не претендует на роль исчерпывающего трактата по теме; скорее, он представляет собой часть процесса отыскания всей правды, продолжающего вносить дополнения в динамичный нарратив. Что же касается конечного вопроса (чем было вызвано крушение самолета?), то я не считаю, что нами увидены все значимые материалы, которые только существуют. Вместе с тем на основе имеющегося массива информации можно сделать ряд выводов и прийти к определенным заключениям, которые приведены ниже (см. раздел VI).

D. Структура доклада

19. Поскольку настоящий доклад представляет собой продолжение процесса, осуществленного недавно Независимой группой, в разделе II вкратце повторяются сделанные ею ключевые выводы. В разделах IV и V содержатся резюме и оценка доказательной ценности значимой новой информации, полученной за двухлетний период, прошедший после того, как Независимая группа завершила в 2015 году свою работу. В разделе VI содержатся выводы и заключения настоящего доклада. В разделе VII содержатся мои рекомендации и заключительные соображения.

20. Следует отметить, что новая информация разнесена по подразбикам, которые в целом соответствуют использовавшимся в предыдущих докладах об официальных расследованиях, включая и последние такие доклады, т. е. опубликованные Хаммаршельдской комиссией и Независимой группой. Этот структурный подход сам по себе не означает констатации относительной вероятности той или иной гипотезы о причине или причинах авиакатастрофы. Скорее, он призван обеспечивать последовательность, облегчая сопоставление этого доклада с предыдущими, так как для надлежащего рассмотрения предмета требуется воспринимать эти доклады в их совокупности.

II. Резюме ключевых выводов Независимой группы

A. Предварительное замечание о выводах Независимой группы

21. Независимая группа производила оценку доказательной ценности имеющейся новой информации, однако ввиду ограничивающих параметров мандата Группы эта оценка не являлась детерминативной по отношению ни к одной из гипотез, к которым такая информация относилась. Когда Независимая группа

делала вывод об отсутствии доказательной ценности, это было оценкой какого-то конкретного заявления, вынесенной на основании доказательств, которые были представлены в порядке подтверждения этого заявления. В некоторых случаях никакие доказательства вообще не представлялись, а имелось лишь простое изложение некой версии. Поэтому вывод Группы о том, что какое-то утверждение имеет ничтожную, слабую, умеренную или же высокую доказательную ценность, означал вынесение не приговора об истинности или неистинности утверждения, а оценочного суждения, опирающегося на такие факторы, как качество доказательств, представленных в подкрепление утверждения. Ниже приводится резюме ключевых выводов Независимой группы в отношении информации, которую она признала имеющей умеренную доказательную ценность, а также в отношении информации, которую она признала имеющей слабую доказательную ценность, если за истекший период поступили дополняющие эту информацию сведения. Для полного рассмотрения утверждений, рассмотренных Независимой группой, ее доклад является незаменимым.

В. Резюме ключевых выводов Независимой группы

22. Что касается причины гибели экипажа и пассажиров рейса SE-BDY, то Независимая группа признала выводы и заключения изначальных патолого-анатомических исследований, проведенных д-рами Россом, Смитом и Стивенсом в 1961 году, вполне обоснованными. Иными словами, как тогдашняя, так и новая информация подтверждает заключение о том, что причиной смерти (либо мгновенной, либо скоро наступившей) всех пассажиров стали травмы, полученные при авиакатастрофе. Исходя из этого, Независимая группа сделала вывод, что другие утверждения относительно причины смерти (в том числе версия, согласно которой Дага Хаммаршельда убили — либо после крушения, которое он якобы пережил, либо еще до него) лишены доказательной ценности.

23. Что касается информации о заключительных этапах полета SE-BDY, то Группа рассмотрела новую информацию, складывающуюся из показаний очевидцев. Она сочла умеренной доказательную ценность информации, полученной от 9 из 12 новых очевидцев, — постольку, поскольку эта информация помогла прояснить один или несколько вопросов, связанных с версиями об атаке с воздуха или с земли либо иной внешней угрозе. Эта информация дополнительно рассматривается ниже. Независимая группа также сочла умеренной доказательную ценность утверждений, касающихся той же темы и исходящих от Чарлза Саутола и Пола Эйбрама, которые независимо друг от друга заявили, что во время службы в вооруженных силах Соединенных Штатов они читали расшифровку сделанного в ту самую ночь радиоперехвата, касавшегося, как они считают, атаки на SE-BDY и вызванной ею авиакатастрофы, или слышали сам этот радиоперехват.

24. Независимая группа сочла, что якобы исходящие от Южно-Африканского института морских исследований документы с приказаниями провести операцию «Челеста», целью которой было «устранение» Хаммаршельда, лишены доказательной ценности. Этот вывод во многом определялся невозможностью установить подлинность этих документов, невыясненностью передаточной цепочки и неуверенности в том, существовал ли Институт в сентябре 1961 года. Возможность получить дополнительную новую информацию об этих документах опять появилась в 2016 году, когда Южная Африка уведомила Организацию Объединенных Наций, что, возможно, обнаружила не прочитанные пока документы, связанные с темой. Этот момент дополнительно обсуждается ниже (см. раздел IV).

25. Независимая группа сочла умеренной доказательную ценность информации о том, что три из четырех членов летного экипажа, по-видимому, не имели достаточной возможности надлежаще отдохнуть перед полетом SE-BDY. Эта информация представляет собой результат анализа, выполненного вскоре после событий квалифицированным персоналом, работающим на соответствующие шведские ведомства, с опорой на документы компании «Трансэр» — эксплуатанта самолета SE-BDY.

26. Независимая группа сочла умеренной доказательную ценность новой информации, согласно которой обломки самолета были обнаружены северородезийскими властями не в 15:10, как было официально заявлено, а раньше. Эта информация поступила от двух очевидцев и коррелирует с информацией (ее доказательная ценность тоже была сочтена умеренной) о том, что британский Высокий комиссар в Федерации Родезии и Ньясаленда лорд Олпорт узнал о крушении по прибытии в Солсбери, т. е. 18 сентября 1961 года в 14:00.

27. Независимая группа сочла умеренной доказательную ценность информации, согласно которой зашифрованные ооновские сообщения перехватывались разведывательными ведомствами Соединенного Королевства и Соединенных Штатов. Эту информацию предоставил шури основателя швейцарской компании «Крипто АГ» — производителя шифровальной машины CX-52, которой Хаммаршельд пользовался во время своего визита в Конго.

III. Расширенные информационные поиски: государства-члены и Организация Объединенных Наций

A. Введение

28. В 2015 году государствам-членам было предложено провести в своих записях и архивах поиск информации, которая могла бы пролить свет на трагическое событие. Хотя, как отмечалось выше, детерминативной информации относительно причины авиакатастрофы не обнаружилось, Независимая группа смогла проанализировать информацию, имевшую разную степень доказательной ценности. В свою очередь, я в 2017 году просил ряд государств-членов продолжить свои поиски, сфокусировав их на нескольких предметных областях. Цель таких поисков состоит в том, чтобы лучше понять соответствующий контекст, в котором произошла катастрофа, и отыскать потенциально новую и значимую информацию. Организацию Объединенных Наций я тоже попросил провести поиск по своим записям и архивам.

29. Свои просьбы о проведении дальнейших поисков я направил Организации Объединенных Наций и восьми государствам-членам (Бельгия, Германия, Канада, Российская Федерация, Соединенное Королевство, Соединенные Штаты, Франция и Южная Африка). Я запросил информацию из следующих категорий, поскольку они могут иметь отношение к ситуации в провинции Катанга или вокруг нее в 1961 году:

- a) перехваты сообщений об авиакатастрофе или событиях вокруг нее;
- b) потенциал вооруженных сил правительства провинции Катанга, включая BBC;
- c) присутствие иностранных военных, полувоенных или иррегулярных (в том числе наемных) формирований и/или персонала;
- d) присутствие иностранных разведывательных ведомств или персонала;

- е) нападения на Операцию Организации Объединенных Наций в Конго (ОНУК);
- ф) сотрудничество с правительством провинции Катанга в разведывательной, технической, политической сферах и/или сфере безопасности;
- г) возможная роль бельгийской компании под названием «Юньон миньер» или «Юньон миньер дю О Катанга» (сокращенно: УМНК) в событиях 17–18 сентября 1961 года;
- h) Южно-Африканский институт морских исследований.

30. Конечно, приведенный выше список не является исчерпывающим перечнем категорий информации, которые могут оказаться значимыми, а государства-члены, к которым я с этим списком обратился, не являются единственными источниками, где такую информацию можно обнаружить. Однако, опираясь на итоги работы Независимой группы и предыдущих расследований, я счел, что в этих сферах не исчерпан потенциал дознавательской деятельности или есть возможные признаки дополнительной значимости, появляющейся благодаря расширению наших знаний о событиях. Круг государств-членов, к которым я решил обратиться за помощью, объясняется тем, что уже имеющиеся материалы указывают на них как на наиболее вероятных обладателей информации, имеющей непосредственную значимость. Учитывая деколонизационную и геополитическую ситуацию в Конго в 1960-х годах и причастность к операциям Организации Объединенных Наций, можно, безусловно, предположить, что значимой информацией располагают и такие государства-члены, как Ангола, Демократическая Республика Конго, Индия, Португалия, Эфиопия и др.

31. В порядке дополнительного замечания хочу сказать, что, когда я обращался со своими поисковыми запросами, ради оперативности общения моя переписка с государствами-членами была менее формализованной, чем во время работы Независимой группы. По этой причине, а также в интересах четкости и краткости я не прилагаю к настоящему докладу переписку с государствами-членами, однако в резюмированном виде соответствующая информация в нем приводится.

В. Расширенный поисковый запрос: ответы государств-членов

1. Государства-члены, от которых к июлю 2017 года был получен ответ

Бельгия

32. В мае 2017 года я направил письменные просьбы о том, чтобы правительство Бельгии провело дальнейшие поиски, упомянутые выше. В одной из своих просьб я также отметил:

Как мне стало известно, в прошлом году в бельгийский парламент были направлены вопросы, которые, возможно, затрагивают связанные с этой темой моменты. В частности, мною получена копия парламентского запроса (прилагается к настоящему письму) и ответа на него № 54-1-001548 от 22 ноября 2016 года по теме «Enquête des Nations Unies — Mise à disposition des archives de la Sûreté de l'État». Судя по ответу на этот парламентский запрос, при представлении в 2015 и 2016 годах своих ответов на вопросы, заданные Независимой группой экспертов 2015 года, правительство Бельгии, видимо, не сверялось с архивами Службы государственной безопасности Бельгии (VSSE). Если это действительно так, т. е. если при подготовке ответов на запросы Независимой группы 2015 года

не проверялись архивы охранных и/или разведывательных ведомств Бельгии, то я бы просил провести такие поиски сейчас, ревизовав, если будет необходимо, уже представленные ответы. Ссылаясь на мандат Видного деятеля и на свое письмо от 16 мая 2017 года в Ваш адрес, я бы также просил охватить дополнительными конкретными поисками, запрошенными в этом письме, архивы Службы государственной безопасности Бельгии (VSSE).

33. 15 июня 2017 года я получил от Бельгии ответ с 10 дополнительными документами. В этом ответе мне было дано специальное подтверждение того, что в архивах ведомств обороны и государственной безопасности, а также в дипломатических архивах были проведены поиски («Les services d'archives de la Défense et de la Sûreté de l'État (cette dernière dépendant du Ministre de la Justice) ont mené une recherche dans leurs archives et ont ainsi contribué à la présente réponse. Une nouvelle recherche a été menée dans les archives diplomatiques du Département des Affaires étrangères»). Я благодарен Бельгии за исследовательскую работу, компиляцию результатов поиска и передачу дополнительной информации. Полученная от Бельгии новая информация обсуждается ниже в соответствующих рубриках.

Канада

34. В мае 2017 года у меня была переписка с Канадой, в ходе которой я попросил Канаду провести упомянутые выше поиски, а 14 июля 2017 года я получил ответ. Я благодарен Канаде за исследовательскую работу, компиляцию результатов поиска и передачу дополнительной информации.

Германия

35. В апреле — мае 2017 года при очной встрече и в ходе состоявшейся затем переписки я попросил Германию провести упомянутые выше поиски, а 15 июня 2017 года я получил ответ вместе со списками релевантных документов, обнаруженных в архивах Федерального министерства иностранных дел (Politisches Archiv des Auswärtigen Amts), федерального уполномоченного по документации «Штази» (Bundesbeauftragter für die Stasi-Unterlagen) и Федеральной разведывательной службы (Bundesnachrichtendienst) Германии. Было указано, что эти списки представляют собой реестры потенциально значимых файлов, право доступа к которым регулируется германским законодательством. В ответе было также отмечено, что поиски продолжаются, однако на момент составления моего доклада никакой дополнительной информации не поступило. Я благодарен Германии за исследовательскую работу, компиляцию результатов поиска и передачу дополнительной информации. Новая информация, рассмотренная в результате проведенных Германией поисков, обсуждается ниже в соответствующих рубриках.

Соединенное Королевство Великобритании и Северной Ирландии

36. В апреле — мае 2017 года при очной встрече и в ходе состоявшейся затем переписки я попросил Соединенное Королевство провести упомянутые выше поиски. 21 июня 2017 года мне сообщили, что досье с соответствующими документами находится в архивах Министерства иностранных дел и по делам Содружества. Был предоставлен доступ к этим документам в Лондоне, а их копии были посланы в Нью-Йорк. Я благодарен Соединенному Королевству за исследовательскую работу, компиляцию результатов поиска и передачу дополнительной информации. Новая информация, полученная от Соединенного Королевства, обсуждается ниже в соответствующих рубриках.

Соединенные Штаты Америки

37. В апреле — мае 2017 года при очной встрече и в ходе состоявшейся затем переписки я попросил Соединенные Штаты провести упомянутые выше поиски. В июне 2017 года мне было послано из Соединенных Штатов несколько комплектов информации, которая была сочтена отвечающей запрошенным параметрам поиска. Я получил примерно 1500 документов, большинство из которых были телеграммами и иной корреспонденцией либо докладами. Я благодарен Соединенным Штатам за исследовательскую работу, компиляцию результатов поиска и передачу дополнительной информации.

38. Я также обратился за разъяснениями по ряду вопросов, возникших по итогам работы Независимой группы, и в июне 2017 года получил ответ. Один из моих вопросов был следующим: были ли к моменту завершения работы Независимой группы один или несколько ее членов ознакомлены с тремя документами, которые «перекликались» по своей тематике с запросами, сделанными Хаммаршельдской комиссией 2013 года, но на то время были, как выяснила Комиссия, засекреченными? От Соединенных Штатов пришел утвердительный ответ: да, два из этих документов были в 2015 году продемонстрированы члену Независимой группы г-же Маколей, а третий представляет собой одну из датированных 18 сентября 1961 года каблогграмм Посла Соединенных Штатов в Леопольдвиле (ныне Киншаса) Эдмунда Э. Галлиона, который сообщает, что самолет Генерального секретаря был, возможно, сбит. При этом мне подтвердили, что названная каблогграмма была отправлена 18 сентября 1961 года, а не 17 сентября, как вроде бы указано на одной из копий этого документа. Другая новая информация, полученная от Соединенных Штатов, а также ответы на мои вопросы обсуждаются ниже в соответствующих рубриках.

2. Государства-члены, от которых ответа не получено

Франция

39. В мае 2017 года в переписке я попросил Францию провести упомянутые выше поиски. Мною было получено уведомление о том, что запрос направлен соответствующим ведомствам Франции, однако, несмотря на еще одно напоминание с моей стороны, посланное в июне 2017 года, я не получил ответа на свои запросы ни к запрошенному сроку (15 июня 2017 года), ни позднее.

Российская Федерация

40. В апреле — мае 2017 года при очной встрече и в ходе состоявшейся затем переписки я попросил Российскую Федерацию провести упомянутые выше поиски. В мае 2017 года мною было получено уведомление о том, что моя просьба получена, однако, несмотря на еще одно напоминание с моей стороны, посланное в июне 2017 года, я не получил ответа на свои запросы ни к запрошенному сроку (15 июня 2017 года), ни позднее.

Южная Африка

41. В апреле — мае 2017 года при очной встрече и в ходе состоявшейся затем переписки я попросил Южную Африку провести упомянутые выше поиски. В мае 2017 года мною было получено уведомление о том, что моя просьба получена, однако, несмотря на еще одно напоминание с моей стороны, посланное в июне 2017 года, я не получил ответа на свои запросы ни к запрошенному сроку (15 июня 2017 года), ни позднее.

42. Отдельно я просил Южную Африку предоставить разрешение на доступ к документам, касающимся операции «Челеста»/Южно-Африканского института морских исследований. Этот вопрос обсуждается ниже (см. раздел IV).

C. Расширенный поисковый запрос: ответ Организации Объединенных Наций

43. В апреле 2017 года я попросил Организацию Объединенных Наций провести упомянутые выше поиски. Я также предоставил список дополнительных ключевых слов, которые имели отношение к исследуемым темам, и попросил включить их в поисковые параметры. По результатам этих поисков я отобрал материалы, которые были, по моему мнению, наиболее релевантными, и эти материалы были затем просмотрены в печатном и электронном виде.

44. Я получил беспрепятственный доступ ко всем ооновским архивам, и мне оказали отличное содействие сотрудники Секции обустройства архивов и документальных материалов Департамента по вопросам управления Секретариата. Однако за некоторыми из просмотренных мною файлов сохранился гриф «конфиденциально» или «строго конфиденциально», что означает их недоступность для обычной публики. В разделе VII мною выносятся рекомендации относительно возможного рассекречивания определенных файлов. Новая информация, полученная от Организации Объединенных Наций, обсуждается ниже в соответствующих рубриках.

D. Замечания относительно факторов, ограничивавших поиски

45. Необходимо отметить, что проведенные расширенные поиски нельзя назвать исчерпывающими. При выполнении своих функций Видного деятеля мне пришлось столкнуться с определенными ограничивающими факторами: так, я действовал в одиночку, у меня был всего один помощник, мне было выделено всего несколько месяцев на то, чтобы провести исследование, просмотреть тысячи страниц материалов на разных языках и доложить о своих выводах. Были и другие, менее очевидные сложности: например, большинство архивов Организации Объединенных Наций не оцифровано, а это означает, как правило, невозможность исчерпывающего поиска с использованием ключевых слов, так как обычно отображается только название (зачастую обобщенное) папки. Насколько я понимаю, то же самое можно сказать и про многие архивы государств-членов. Кроме того, даже когда материал отсканирован, поиск по ключевым словам не обязательно выявит искомую информацию — по причине разных вариантов написания одних и тех же слов (например, сильной чересполосицы в написании имен или прозвищ наемников) или из-за плохой распознаваемости старых печатных или рукописных документов во время их оцифровки.

46. Однако сильнее всего полноту поиска ограничивали не технические или ресурсные факторы, а то обстоятельство, что всестороннее, подлинное и инициативное сотрудничество было проявлено не всеми соответствующими государствами-членами. Я благодарен за помощь, которую я получил от некоторых государств-членов, но предстоит еще много потрудиться для выяснения полной картины обстоятельств и фактов. Из государств-членов, кажется, только Бельгия и Германия однозначно подтвердили, что при проведении поисков были охвачены архивы оборонных, разведывательных и охранных ведомств, но даже и с этими государствами-членами пока не ясно, были ли их поиски исчерпывающими.

47. Нужно призвать к более активному сотрудничеству со стороны государств-членов. Стало достоянием гласности много новой информации, однако она относится, как правило, к политической и дипломатической сферам, а не к тому, что, вероятно, имеется (если учесть весьма напряженную военно-политическую ситуацию, в которой в начале 1960-х годов оказалось Конго, и обстановку «холодной войны») у разведывательных, охранных и оборонных ведомств или структур. Поэтому проведенные на данный момент поиски и обнаруженные на данный момент сведения нельзя назвать исчерпывающими.

48. Наши усилия по выяснению значимой информации продолжают приносить результат в виде дополнительных материалов, имеющих доказательную ценность. «Жила» значимой информации не сузилась и не приблизилась к иссяканию; как показал нынешний этап поисков, она по-прежнему изобилует информацией. Не будет натяжкой сказать, что дальнейшие поиски позволят, скорее всего, добыть дальнейшую значимую информацию об обстоятельствах и условиях трагического события.

IV. Новая информация о возможных причинах катастрофы

49. В настоящем разделе обсуждается новая информация о возможных причинах катастрофы, полученная от государств-членов и частных лиц.

A. Атака с воздуха или с земли либо иная внешняя угроза

50. Как отметила Независимая группа, за время, прошедшее после расследований 1961/62 годов, вскрылся значительный объем новой информации, имеющей отношение к гипотезе о наличии еще одного самолета, который сбил самолет SE-BDY или иным образом угрожающе на него воздействовал, приведя к его крушению. После завершения работы Независимой группы поступила дополнительная информация от частных лиц и государств-членов.

1. Перехват радиосообщений: Пол Эйбрам

51. В 2015 году Независимую группу свели с Полом Эйбрамом, который назвался бывшим офицером Службы безопасности ВВС Соединенных Штатов. В беседе с Независимой группой Эйбрам заявил, что во время своей службы на посту прослушивания Агентства национальной безопасности (АНБ) Соединенных Штатов в Ираклионе (Греция) он слышал радиосообщения, судя по которым в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года в Конго или вблизи Конго был сбит самолет. Эйбрам утверждал, что за несколько дней до 17 сентября 1961 года его снабдили ожидаемым планом полета SE-BDY, включавшим информацию о типе и «номере самолета», а также о пункте назначения (Ндола). Он заявил, что во время своего ночного дежурства с 17 на 18 сентября услышал, как кто-то сказал по радио: «Вижу самолет... самолет хорошо освещен»; после этого кто-то на другой частоте сказал (по-английски с неамериканским акцентом): «Американцы только что сбили самолет ООН»; за этим последовала значительная активизация «разговоров в эфире». Эйбрам указал, что за рассматриваемый период не слышал каких-либо сообщений с борта SE-BDY. Он заявил, что, услышав этот перехват в реальном времени, он сообщил об услышанном сослуживцам, после чего другие присутствовавшие офицеры прослушали перехват в записи. Он заявил также, что записал информацию на пленку и что об этой пленке должны были известить штаб-квартиру АНБ в Форт-Миде (Мэриленд) и Штаб правительственной связи (ШПС — британская охранно-разведывательная организация), послав туда оригинал и (по факсу) расшиф-

ровку. Он заявил, что его начальство из АНБ находилось в Ираклионе и в штабе Службы безопасности ВВС Соединенных Штатов на авиабазе «Келли» в Сан-Антонио (Техас).

52. Эйбрам предоставил Группе копии своего свидетельства об увольнении со службы и документа, констатирующего прохождение им «программы обучения военнослужащих» в Ираклионе (Греция). На основании показаний и документов Эйбрама Группа запросила у Соединенных Штатов информацию о том, числился ли он в указанное время в рядах ВВС или на службе в других государственных ведомствах Соединенных Штатов, дислоцировался ли он в Греции, занимался ли он на то время содействием АНБ и если да, то в каком качестве. К моменту завершения Группой своей работы Соединенные Штаты не ответили на этот информационный запрос, но в 2016 году Секретариат Организации Объединенных Наций послал им напоминание. В июне 2016 года Соединенные Штаты ответили, что американские ВВС не располагают сведениями об Эйбраме. Прочие вопросы были оставлены без ответа.

53. В 2016 году Эйбрам предоставил Организации Объединенных Наций дополнительные документы, которые должны были подтвердить факт его военной службы, включая его идентификатор/код «AbelBaker». Учитывая, что предыдущие запросы остались без ответа, а от Эйбрама поступила дополнительная информация, я предоставил копии этой информации Соединенным Штатам и попросил прокомментировать утверждения Эйбрама об услышанном им в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года, в том числе подтвердить либо опровергнуть подлинность предоставленных сведений о его военной службе. Направленный мне в июне 2017 года ответ Соединенных Штатов гласил: «Нам не удалось обнаружить какую-либо дополнительную информацию о г-не Эйбраме. Мы не можем удостоверить подлинность предоставленных Вами документов, которые якобы указывают на факт военной службы г-на Эйбрама. Нам неизвестно о наличии у государственных ведомств Соединенных Штатов какой-либо информации или документации, которая бы подтверждала заявления г-на Эйбрама или придавала им достоверность».

54. 17 июля 2017 года, за несколько дней до окончательного оформления настоящего доклада, я получил от Соединенных Штатов еще одно сообщение. Это формуляр на пяти страницах, первая из которых совпадает с послужным списком, предоставленным Эйбрамом Независимой группе. Остальные страницы выглядят как административно-учетные записи, касающиеся его службы: в частности, указываются профильная специальность («специалист по регламенту перехвата речевых сигналов») и категория допуска, перечисляются награды и назначения, упоминается прохождение службы за рубежом. Данная информация была сопровождена посланием, в котором говорилось: «Учетные записи ВВС Соединенных Штатов... показывают, что срок службы Пола Эйбрама на Крите начался 24 октября 1959 года. Они же показывают далее, что датой возвращения Пола Эйбрама в Соединенные Штаты является 7 апреля 1961 года. Судя по этим сведениям, Пол Эйбрам не находился в сентябре 1961 года на Крите». По получении от Соединенных Штатов этой новой информации я попросил Эйбрама прокомментировать ее на базе моего устного изложения того, что я выяснил из содержания формуляра. Эйбрам подтвердил различные детали формуляра и вновь подтвердил свои предыдущие заявления о том, что служил на Крите. При этом Эйбрам заявил, что указанные в формуляре даты не могут быть правильными (он сослался на свои воспоминания о других важных событиях в его жизни, которые пришлось примерно на октябрь 1959 года), что в сентябре 1961 года он точно находился на Крите и что он считает учетную запись (в том числе в отношении и продолжительности службы на Крите, и дат ее начала и окончания) искаженной.

55. Предоставление Соединенными Штатами информации об Эйбраме является знаменательным событием. На протяжении последних двух лет Соединенные Штаты уведомляли об отсутствии у них информации об Эйбраме, несмотря на то, что им для проверки были сообщены существенные детали, в том числе о том, где он проходил службу, кем служил и какой номер у его послужного списка. Полученная теперь информация фактически подтверждает заявления Эйбрама о том, что он был специалистом по радиоперехвату, который действовал на Крите в рядах Службы безопасности ВВС Соединенных Штатов (правда, в формуляре нет прямого указания на то, поручалась ли ему работа на АНБ). Вместе с тем приводимая в формуляре информация не согласуется с утверждением Эйбрама о том, что в сентябре 1961 года он находился на Крите (по его словам, это является искажением). Я отмечаю, что новая документация выглядит как военный формуляр для внутренних нужд и что в ней содержится много сокращенных слов, в том числе из военного лексикона. Поскольку я получил эту документацию непосредственно перед завершением работы над своим докладом, мне не удалось задать порожденные ею вопросы или получить экспертное заключение по ней.

56. В связи с материалами, имевшимися у Независимой группы, дополнительными сведениями о пребывании в рядах Службы безопасности ВВС, предоставленными Эйбрамом, и ответом, полученным от Соединенных Штатов, сохраняются вопросы. В этих обстоятельствах следует оставить в силе вывод Независимой группы, которая сочла умеренной доказательную ценность предоставленной Эйбрамом информации о том, что SE-BDY подвергся нападению.

2. Возможная причастность пилотов-наемников других действующих сторон: Ван Риссегем

57. В 2015 году Независимая группа получила информацию о том, что самолет «Фуга мажистер», который, возможно, сбил SE-BDY, пилотировался бельгийским летчиком по имени Ван Риссегем (встречаются варианты «Ван Рейсегем», «Ван Рейсенган», «Ван Рейссегел» и др.). В частности, Независимая группа изучила предоставленное Соединенными Штатами сообщение от 18 сентября 1961 года, отправленное из Леопольдвиль (ныне Киншаса) в Вашингтон (окр. Колумбия) Галлионом, который пишет: «Не исключено, что [SE-BDY] был сбит тем самым летчиком, который известен своими беспокоящими действиями против операций ООН и опознан одним обычно надежным источником как Вам (повторяю: ВАК) Рейссегел, бельгиец, согласившийся тренировать т. н. катангские ВВС. Ранее считалось, что это некий родезиец. Пока он в строю, он может парализовать воздушно-спасательные операции».

58. Однако на основе другой информации, предоставленной Бельгией и Соединенными Штатами, Независимая группа обнаружила, что, как установлено бельгийскими властями, Ван Риссегем не покидал Брюссель до 16 сентября 1961 года и поэтому не мог находиться в Катанге для совершения воздушной атаки на SE-BDY. Если конкретно, то Бельгия, подключив свою секретную службу, провела расследование, по ходу которого выяснилось, что 8 сентября 1961 года было зарегистрировано возвращение Ван Риссегема в Бельгию из Катанги. В итоге бельгийского расследования было установлено, что Ван Риссегем находился с 8 по 16 сентября 1961 года в Бельгии и не мог бы добраться оттуда до Конго к ночи с 17 на 18 сентября 1961 года. Кроме того, Группе предоставили телеграмму от 22 сентября 1961 года, которая была отправлена в Вашингтон (окр. Колумбия) из Посольства Соединенных Штатов в Брюсселе и в которой отмечалось, что, по словам бельгийских официальных лиц, Ван Риссегем «вроде бы подписал 17 сентября расписку в получении выходного посо-

бия, выплаченного “миссией” Катанги в Брюсселе». Вместе с тем бельгийское правительство указало, что подписанный документ является доверенностью на получение от его имени денег в «Фонде солидарности “Сабина”» и что он, возможно, либо всё еще находится в Брюсселе, либо уже прибыл в Париж по пути в Конго.

59. В 2017 году я выяснил о Ван Риссегеме дополнительную информацию, которая позволяет, невзирая на вышесказанное, предположить, что в соответствующее время он мог находиться в Катанге. В докладе временно исполняющего обязанности главы ОНУК от 8 октября 1962 года на имя Генерального секретаря (S/5053/Add.12, приложение I) обсуждается вопрос о наемниках в Катанге. По поводу Ван Риссегема там говорится: «Был командиром одного из двух самолетов “Фуга” во время боевых действий в сентябре месяце (другим таким самолетом командовал Делен)... Был арестован 28 августа 1961 года в Элизабетвиле и репатрирован из Камини в Брюссель 7 сентября 1961 года (Отдел военной информации, личное дело № 59)... Известен под кличкой “Капитан Ян”. Был репатрирован 7 сентября 1961 года, но вернулся и участвовал в качестве одного из пилотов самолета “Фуга” в боевых действиях в сентябре месяце. Он упоминается в пункте 14 доклада Объединенной комиссии по наемникам от 7 марта 1962 года». То, что он снова присутствует в Катанге, зафиксировано и в журналах воздушной разведки Организации Объединенных Наций за 1962 год, но там говорится об апреле указанного года, когда после событий 17–18 сентября 1961 года прошло уже несколько месяцев.

60. Согласно материалам, полученным в 2015 и 2017 годах от Соединенных Штатов, 15 сентября 1961 года Галлион передал Государственному секретарю информацию, в которой отмечалось сообщение об «атаке одномоторного реактивного истребителя на Камину. У диспетчеров был речевой контакт с истребителем. Пилот, похоже, бельгиец. Нанеся ракетно-пулеметный удар, пилот сказал, что вернется и атакует снова». Неясно, на чем строится суждение насчет того, что пилот — бельгиец; притом что Ван Риссегем был бельгийцем, в Катанге тогда присутствовали и другие летчики-наемники. На следующий день, 16 сентября 1961 года, Галлион в своей каблограмме Государственному секретарю написал: «Пилот коммерческого самолета вчера пополудни сообщил, что какое-то время с ним летел крыло в крыло катангский самолет и что он узнал пилота: крупный бородач, известен нам как Ван Рейсегем, тренер катангских ВВС. Прибыл в Катангу из Брюсселя примерно 1 мая. Вроде бы из летчиков “Сабены”. Наверное, единственный в наличии пилот; пользуется обоими имеющимися самолетами». Со своей стороны, Хаммаршельд в тот же день попросил Бельгию помочь в пресечении преступных действий Ван Риссегема против Организации Объединенных Наций и ее имущества, а также его нападения на гражданских лиц. Эта просьба и привела к бельгийскому расследованию, о котором говорилось выше.

61. Информация о том, мог ли Ван Риссегем находиться в соответствующее время в Катанге, противоречива. В материалах бельгийского расследования говорилось о невозможности этого, однако безоговорочно сформулировать такой вывод там не удалось. Можно усомниться и в полноте оперативно-разыскных данных, которыми Бельгия располагала на то время. В 2017 году от Бельгии поступила дополнительная информация: в датированном сентябрем 1961 года файле по Ван Риссегему пилотом единственного самолета «Фуга мажистер» в летном состоянии назван некто Питер Уигстед (отмечается, что это написание со слуха; по иным сведениям, он «Уикстед» или «Уикстид»). Совокупность разных доказательств, которые обсуждаются ниже, заставляет говорить о том, что в то время пилотировать «Фуга́» могли и другие летчики, а не только Уикстид. Информация, поступившая от Соединенных Штатов и Организации Объ-

единенных Наций, позволяет предположить, что Ван Риссегем мог к ночи с 17 на 18 сентября 1961 года находиться в Катанге, но эта информация тоже неточна и, возможно, построена на некачественных оперативно-разыскных данных. Поэтому в настоящий момент я не в состоянии вынести заключение по этому вопросу. Я не вижу оснований менять классификацию информации о том, что к воздушной атаке на SE-BDY был причастен бельгийский пилот-наемник по имени Ван Риссегем, как имеющей слабую доказательную ценность.

3. Возможная причастность пилотов-наемников других действующих сторон: Бёкелс

62. Одна из гипотез, возникших вокруг версии об атаке или ином воздействии с воздуха, связана с утверждением о том, что в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года SE-BDY был непреднамеренно сбит бельгийским пилотом-наемником по имени «Бёкелс». Как сообщается, в 1967 году «Бёкелс» поведал свою историю Клоду де Кемуларии, который в 1957–1961 годах был личным помощником Хаммаршельда, а впоследствии стал видным французским дипломатом и бизнесменом. Изложение им этой истории заняло несколько бесед, которые состоялись в Париже и были устроены некими г-дами де Труа и Грантом (возможно, оба они были ранее наемниками). Данная гипотеза не получила широкой известности, пока в выпуске «Гардиан» за 11 сентября 1992 года не было опубликовано письмо бывших высокопоставленных сотрудников Организации Объединенных Наций Джорджа Айвана Смита и Конора Круза О’Брайена, в котором эта гипотеза обсуждалась. Кроме того, в 1993 году появился ее разбор шведским дипломатом Бенгтом Рёсиё, который во время трагедии был представителем Швеции в Конго и который в 1992/93 годах подготовил для шведского правительства отчет под названием «Катастрофа в Ндоле», посвященный расследованию случившегося. Де Кемулария включил рассказ о своей встрече с «Бёкелсом» в свою книгу «Жизнь на форсаже: мемуары» (*Une vie à tire-d'aile: mémoires*, 2007). В опубликованных мемуарах эта встреча описывается примерно так же, как и в отчете Рёсиё.

63. Независимая группа рассмотрела детали утверждений Бёкелса. В изложении де Кемуларии эти утверждения сводились вкратце к следующему. Бёкелс заявил, что ночью 17 сентября 1961 года вылетел с аэродрома в Колвези (примерно в 430 км к северо-западу от Ндолы) на реактивном самолете «Фуга мажистер» в сопровождении второго такого же самолета, пилота которого Бёкелс не назвал. Эта пара якобы получила от г-на N, которому вроде бы подчинялось военное командование, и подполковника Ламулина (главнокомандующий катангскими силами) приказ перехватить SE-BDY возле Ндолы и принудить его к посадке на каминском аэродроме (примерно в 620 км к северо-западу от Ндолы), чтобы Хаммаршельд встретился там с «влиятельным представителем европейской компании». По словам Бёкелса, он перехватил SE-BDY и по радио приказал самолету взять курс на Камину. Когда эти инструкции не были выполнены, Бёкелс, чей «Фуга» находился позади SE-BDY, якобы выстрелил из пулеметов и случайно попал в хвостовую часть DC-6, после чего пилот того самолета потерял управление, а сам самолет потерпел крушение и загорелся. Более полное описание утверждений Бёкелса см. в докладах Хаммаршельдской комиссии и Независимой группы.

64. Независимая группа провела анализ доказательной ценности информации, предоставленной де Кемуларией, Смитом и О’Брайеном в отношении причастности бельгийского пилота-наемника по имени «Бёкелс». В своем заключении Группа указала, что «не смогла объяснить, почему [де Кемулария] не обнародовал эту информацию раньше» 1993 года, тем более что в 1968 году высокопоставленный сотрудник Организации Объединенных Наций Брайан

Эркарт вроде бы советовал де Кемуларии сообщить о случившемся в полицию — чего тот, насколько выяснила Группа, не сделал. Отчасти из-за этого Независимая группа сочла информацию о Бёкелсе имеющей слабую доказательную ценность. Однако мне в мою бытность Видным деятелем предоставили информацию, позволяющую говорить о том, что на самом деле де Кемулария поставил власти в известность гораздо раньше, чем думала Группа.

65. В мае 2017 года один источник, который пожелал остаться неназванным, связал меня с дочерью покойного Клода де Кемуларии — Элизабет, вызвавшей помочь мне в память об отце, который, как она знает, преклонялся перед Дагом Хаммаршельдом. Мне были предоставлены оригиналы ежедневников Клода де Кемуларии за 1951–1992 и 2006–2012 годы, а также примерно 20 коробок с его личными записями, в том числе на французском языке (таких было большинство), английском, арабском, грузинском и русском. Я благодарен за важную и полезную помощь, которую я получил.

66. В ежедневниках за 1967 год я нашел относящиеся к периоду с января по май различные отметки о встречах де Кемуларии по данному вопросу. Первая такая отметка, датированная 24 января 1967 года, гласит: «de Troye et Grant sur X Dag Н». Сходные отметки появляются 5 и 8 февраля, а отметка за 11 февраля сопровождается припиской «avant visite du Pilote du Fouga Magister», причем в записи за 13 февраля появляется имя пилота: «Beuchels». Отметки о дальнейших встречах с де Труа (Грант и Бёкелс (который в дальнейшем помечался уже как «Beukels»), по-видимому, не присутствовали) датируются 14 февраля, 10, 13, 18, 25 и 29 марта, 3 и 13 апреля и 2 мая 1967 года. Начиная с 10 марта в некоторых таких отметках рядом с именем де Труа указываются денежные суммы, вроде бы в «старых франках»; вероятно, это означает, что в эти дни де Кемулария передавал де Труа соответствующие суммы. В двух отметках записано: «N° Lecluse 20 Rue Lecluse 17° T=LAB 4926». Первая часть этой отметки выглядит как парижский адрес: там располагается «Centre Logement Jeunes Travailleurs» — жилой центр для молодых рабочих, студентов и практикантов (сейчас центров с таким названием несколько), который, судя по его веб-сайту, был создан в 1966 году, за год до встречи де Кемуларии с де Труа. Значение «T=LAB 4926» непонятно. Я отмечаю, что когда в ооновских материалах упоминаются бельгийские наемники, присутствовавшие в рассматриваемый период в Катанге, часто попадают имена «де Труайе» и «Ламулин».

67. В записях де Кемуларии есть что-то вроде факсимильной копии или черновика письма от 31 июля 1969 года префекту полиции Морису Гримо, Дворцовый бульвар, 7, Париж (1-й округ). В первом абзаце этого письма говорится: «Вы наверняка вспомните историю, которую я Вам рассказывал про беседы, что были у меня с бывшим “кондотьером” из Конго, которого ко мне направил мой приятель Робер Айе, журналист из агентства “Юнайтед пресс интернэшнл”, и который утверждал, что знает правду об обстоятельствах гибели Дага Хаммаршельда. Естественно, что бывший сотрудник покойного Генерального секретаря Организации Объединенных Наций постарается воспользоваться любой возможностью, чтобы узнать правду. Я эту возможность не упустил».

68. В остальной части письма де Кемулария описывает свое общение с де Труа, в том числе упоминает, что оказал тому «скромную» финансовую помощь (и добавляет: в рамках разумного) и что некий молодой посетитель де Кемуларии сообщил ему, что де Труа — это на самом деле «Клод Бастард». Непонятно, почему в своем письме в полицию де Кемулария указал, что не знает адреса де Труа (Бастарда), ведь в отметках в ежедневниках за 1967 год рядом с именем последнего записан парижский адрес. Доподлинно не известно, было ли это письмо от 31 июля 1969 года послано префекту полиции, но и

признаков того, что оно осталось непосланным, тоже нет. Кроме того, из первого абзаца письма следует, что де Кемулария уже сообщал префекту об этом деле. Таким образом, это письмо позволяет предположить, что в действительности де Кемулария обратился к властям по поводу истории Бёкелса не в 1993 году, а гораздо раньше.

69. Далее, в ежедневниках за 1974 год есть отметка за 15 ноября, где записано: «Бельфраге/Хадельстан». Эта отметка упоминается в послании, которое де Кемулария отправил 9 февраля 1993 года на имя Рёсий и к которому де Кемулария приложил записи о своей встрече с Бёкелсом и компанией в 1967 году. В письме на имя Рёсий он в качестве постскрипума добавляет: «Прилагаемый документ объемом в семьдесят одну страницу был напечатан Джорджем Айваном Смитом по материалам, надиктованным мною у себя дома в Нёйи-сюр-Сен. Вся эта история была мною рассказана 15 ноября 1974 года послу Бельфраге и г-ну Хадельстану, который заведовал тогда политическими делами в Министерстве иностранных дел Швеции». Таким образом, это письмо позволяет предположить, что история Бёкелса была поведена де Кемуларией шведским властям тоже не в 1993 году, а гораздо раньше.

70. Ни Хаммаршельдской комиссии, ни Независимой группе не удалось установить, сохранились ли оригиналы сделанных де Кемуларией заметок о встречах с Бёкелсом и компанией или же надиктованные им для Джорджа Айвана Смита на пленку показания. При всей объемистости оформленного Смитом материала (как указано выше, это примерно 70 страниц) следует отметить, что в своем письме от 8 декабря 1981 года, препровождающем де Кемуларии для проверки распечатку надиктованного, Смит упоминает, что распечатанные записи представляют собой резюме гораздо более продолжительной беседы. В то же время надо признать, что эта распечатка была сделана в 1981 году и с тех пор у де Кемуларии была возможность в любой момент (в том числе в своих мемуарах в 2007 году) исправить те или иные недоразумения или пробелы, но он этого делать не стал.

71. Независимая группа пыталась проверить разные аспекты утверждений «Бёкелса». Она попросила Бельгию и Францию поискать информацию о «Бёкелсе», но ни одно из этих государств-членов не выявило какой-либо информации. Стоит отметить, что в своем ответе от 2 июня 2015 года Франция сообщила, что поиск в архивах Министерства иностранных дел и международного развития не принес никаких сведений о «разговоре между де Кемуларией и бельгийским пилотом по имени “Бёкелс” касательно гибели г-на Дага Хаммаршельда». Архивы разведывательных, охранных и оборонных ведомств, видимо, не проверялись.

72. Гораздо более ранняя датировка рассматриваемых событий, а именно сообщений де Кемуларии о том, что ему стало известно, полиции и высокопоставленным должностным лицам Министерства иностранных дел Швеции (июль 1969 года и 15 ноября 1974 года, соответственно), делает эту информацию более достоверной. Кроме того, в мотивах, двигавших де Кемуларией, не просматривается своекорыстия. Вместе с тем ограниченность дополнительной информации, которую удалось извлечь из отметок в ежедневниках де Кемуларии за 1967 год и из других документов по рассматриваемой теме, не позволяет подтвердить с ее помощью достоверность той версии событий, которую рассказали де Кемуларии, или признать ее правдивой. Подытоживая, я хочу сказать, что не ставлю под сомнение слова де Кемуларии о том, что он слышал эту версию, причем именно от лиц, назвавшихся де Труа и Бёкелсом, или добросовестность изложения им этой версии. Полученная новая информация подкрепляет эти оценки. Однако она не делает рассматриваемую версию событий в большей или меньшей степени правдивой. Эта область нуждается в дальней-

ших расследованиях. Учитывая, что до сих пор не обнаружены ни подлинники сделанных де Кемуларией пометок, ни оригинал пленки с записью показаний Бёкелса, что не хватает сведений, позволяющих идентифицировать Бёкелса, что отсутствуют любые другие улики, указывающие на соучастие сотрудников авиадиспетчерского центра в Ндоле в предполагаемой атаке и в заметании следов сразу после нее, и что нет независимых подтверждений, которые придали бы вес некоторым критически значимым аспектам версии инцидента, выдвинутой Бёкелсом, я бы счел доказательную ценность новой информации, появившейся после 2015 года, слабой. Вместе с тем это суждение нужно будет пересмотреть, если выяснится правдивость или ложность тех или иных аспектов этой версии, например если будет окончательно установлено, имелось ли на тот момент в Катанге два исправных самолета «Фуга» (данный момент обсуждается ниже).

4. Возможный тип задействованных средств авиации и аэродромов

73. Независимая группа сочла слабой доказательную ценность информации, касающейся предположения о том, что в воздушной атаке на SE-BDY был задействован самолет «Фуга мажистер», «Дав» производства компании «Де Хэвилленд» либо «Дорнье» DO-27 или DO-28. Она указала, что такая оценка возможностей этих самолетов основана на эксплуатационных и других факторах, ограничивавших их пригодность для совершения атаки. Как отмечалось выше, в ходе своей работы я получил экспертные заключения на этот счет от бывшего начальника авиационного штаба сенегальских BBC отставного полковника да Косты и специалиста по расследованию происшествий Свена Хаммарберга. Оба эти эксперта — в прошлом также летчики-истребители, а да Коста имеет еще и личный опыт пилотирования самолета «Фуга мажистер». Я также получил новую информацию по этой теме от Бельгии, Германии, Соединенных Штатов и Организации Объединенных Наций.

а) Авиация: «Фуга мажистер»

74. Независимая группа сочла умеренной доказательную ценность информации, касающейся утверждения о том, что перед крушением SE-BDY в распоряжение катанских сил поступило три реактивных самолета «Фуга мажистер». Она указала на отсутствие у нее какой-либо информации, которая подкрепляла бы это утверждение в том ее аспекте, который был озвучен бывшим сотрудником ЦРУ Дейвидом Дойлом: что эти самолеты были якобы поставлены «французами», ЦРУ или каким-то иным называемым источником. В 2016 году Соединенные Штаты подтвердили, что в начале 1960-х годов Дойл работал на ЦРУ в регионе Конго. Опираясь на информацию, которая была предоставлена Организации Объединенных Наций в 2016 году и мне в 2017-м, теперь можно уточнить, что в феврале 1961 года в Катангу было доставлено, по-видимому, три реактивных самолета «Фуга» (которые в некоторых сообщениях ошибочно указаны не как «Fouga», а как «Fuga» или «Fugha»). Эта информация сжато излагается ниже.

75. Сообщения о том, что из Франции были отправлены в Катангу самолеты «Фуга мажистер», появились в публичном пространстве в начале 1961 года. Соединенные Штаты уже уведомляли Независимую группу (письмом от 9 июня 2015 года), что «ЦРУ провело поиск и не обнаружило никаких документов относительно присутствия самолетов “Фуга мажистер” в регионе Катанги примерно в рассматриваемое время». Однако в 2017 году ко мне поступили от них сведения, включавшие меморандум Государственного департамента от 13 февраля 1961 года, в котором Государственный департамент просил президента американской компании «Севен сиз эрлайнз» не переправлять в

Катангу девять реактивных самолетов из Франции и указывал, что правительство Соединенных Штатов «сделает самые серьезные выводы, если “Севен сиз эрлайнз” осуществит переправку этих учебных самолетов». Несмотря на это, примерно 16 февраля 1961 года «Севен сиз эрлайнз», похоже, переправила первую партию из трех «Фуга мажистеров» (всего их было заказано девять). На следующий день, 17 февраля 1961 года, появился пресс-релиз Постоянного представительства Франции при Организации Объединенных Наций, где указывалось, что «французские власти выяснили, что в Катангу было предположительно отправлено воздушным путем три учебных самолета “Фуга мажистер”» и что французское правительство приступило к расследованию.

76. Согласно информации, полученной от Соединенных Штатов, примерно 21 февраля 1961 года Министр иностранных дел Ганы направил в Посольство Соединенных Штатов в Гане ноту по поводу «Фуга». В этой ноте вроде бы подтверждалось, что в рамках сделанного Бельгией заказа три таких самолета были доставлены 16 февраля 1961 года из Франции в Катангу гражданским воздушным судном Соединенных Штатов, которое принадлежало «Севен сиз эрлайнз» и чей экипаж состоял из американских граждан. Судя по всему, после этого французское правительство дало заверения в том, что оставшиеся шесть «Фуга» из заказанной у компании «Поте» девятки останутся во Франции и не будут отправлены в Катангу. Изучив документальные материалы Организации Объединенных Наций, я не обнаружил никаких указаний на то, что оставшиеся шесть «Фуга» или какие-то другие самолеты прибыли в 1961 году в Катангу. За вышеупомянутыми событиями последовала обширная переписка между государствами-членами, Организацией Объединенных Наций и «Севен сиз эрлайнз». Однако дальнейший разбор данного вопроса в настоящем докладе неуместен; значимым для нынешнего расследования является выяснение количества «Фуга», доставленных в Катангу примерно 16 февраля 1961 года. Судя по всему, в феврале 1961 года их было доставлено три, и я бы счел доказательную ценность этой новой информации высокой. Никакие просмотренные мною сведения не дают оснований говорить о том, что к доставке «Фуга» было (как утверждает Дойл) причастно ЦРУ.

77. Однако сохраняется смежный принципиальный вопрос: сколько из этих самолетов было в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года в рабочем состоянии? Хаммарберг, ссылаясь на книгу Лейфа Хелльстрёма (имеется только на шведском языке), утверждает, что на эту дату исправен был только один «Фуга» (плюс «Кариббеан трай-пейсер» и «Дав»). Он объясняет это тем, что один «Фуга» (действовал под № 91), пилотом которого был «Дагоннье», 23 июня 1961 года разбился во время тренировки около Элизабетвиля, тогда как другой (№ 92) с июля 1961 года стоял на приколе в элизабетвильском аэропорту «Луано» из-за механических неполадок, а 13 сентября 1961 года был захвачен Организацией Объединенных Наций в рамках операции «Мортор», после чего приборы в кабине были приведены в негодность ооновскими военнослужащими.

78. Что касается вопроса о возможностях вооруженных сил правительства провинции Катанга, включая их ВВС, то Бельгия сообщила мне в июне 2017 года, что в архивах ее оборонного ведомства информации на этот счет нет. Вместе с тем она предоставила документ под названием «Катангская авиация», который, по ее словам, свободно доступен в Интернете. В этом документе говорится, что он был подготовлен «Люком Баду при содействии Жан-Пьера Сонка и Лейфа Хелльстрёма» (наверное, опечатка при ссылке на Лейфа Хелльстрёма, т. е. на источник, цитируемый Хаммарбергом). В документе не указана ни дата, ни цель его составления, а размещен он на сайте www.likasi.be, который, судя по всему, ведется частными лицами для бывших

жителей катангского города Ликаси (ранее Жадовиль). В документе перечислено как минимум 14 летательных аппаратов, которые 17 сентября 1961 года находились в рабочем состоянии и имелись в распоряжении «Эр Катанга» или катангских ВВС, в том числе несколько «Дугласов» DC-3, несколько «Давов» производства компании «Де Хэвилленд», вертолеты «Сикорский», несколько «Пайперов», один «Бичкрафт» и один «Фуга». 21 июня 2017 года я попросил Бельгию поделиться дополнительными сведениями о документе «Катангская авиация», включая источники информации, на которые опирались исследователи. 18 июля 2017 года, когда завершалась подготовка настоящего доклада, я получил от Бельгии ответ, где в качестве источников указывались два интернет-сайта и названия ряда книг, которые использовало в своих исследованиях Министерство обороны. У меня не было возможности проверить эти источники.

79. Если верить изложенному в исследованиях Хелльстрёма и других, то в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года в рабочем состоянии был только один «Фуга» (№ 93). В некоторых ооновских документах тоже говорится о наличии на то время только одного «Фуга». Однако другая информация, поступившая от государств-членов и Организации Объединенных Наций, идет вразрез с таким выводом, поскольку позволяет предположить, что на рассматриваемую дату или в непосредственно предшествовавший ей период в рабочем состоянии было более одного «Фуга». Например, в двух сообщениях Галлиона от 15 сентября 1961 года на имя Государственного секретаря Соединенных Штатов говорится о более чем одном реактивном самолете. В одной из этих каблогграмм Галлион пишет: «Ввиду периодических атак катангских “мажистеров” на элизабетвильский аэропорт самолету армейского и военно-морского атташе из Претории следует оставаться в Ндола и связаться по ОМ [по радиостанции с однополосной модуляцией] с военно-воздушным атташе США Мэтликом в Элизабетвиле для координации действий». В другом своем сообщении за ту же дату он пишет, что «все летающие реактивные самолеты — однозначно “[Фуга] мажистеры”». В его же сообщении тому же адресату от 16 сентября 1961 года сказано о «двух вроде бы исправных “мажистерах”» и выражена «очевидная озабоченность» способностью этих самолетов совершать ночные вылеты. В сообщении от 18 сентября 1961 года из Нью-Йорка на имя Государственного секретаря Соединенных Штатов отмечается: «[Ооновский сотрудник] Ральф Банч сказал, что если из сюжета про два самолета “Фуга”, пилотируемые одним и тем же бельгийцем, сделать роман, то мир не поверит. По его словам, эти самолеты навредили способности ООН к дневным вылетам, хотя отсутствие надлежащей аппаратуры не дает им действовать по ночам. Банч высказал догадку, что рейс [Генерального секретаря] не стали бы совершать ночью, если бы не этот бельгийский пилот-одиночка с его близнецами-истребителями». В сообщении, которое было, по-видимому, послано 20 сентября 1961 года из Государственного департамента Соединенных Штатов (Боулз) в Посольство Соединенных Штатов в Стокгольме, говорится, что «одному или нескольким учебным реактивным самолетам Катанги удавалось неоднократно и беспрепятственно бомбить и обстреливать объекты ООН, включая аэропорты в Камине и Элизабетвиле. Есть сведения, что катангские истребители уничтожили порядка 7 ооновских самолетов и сделали нереальной присылку силам ООН в Катанге подкреплений по воздуху». В более позднем сообщении (от 23 сентября 1961 года) Галлиона Государственному секретарю Соединенных Штатов передается информация от Мэтлика (американский военно-воздушный атташе): «Самолет “Дав” катангских ВВС сегодня утром взял на борт в Ндоле бельгийских, родезийских и южноафриканских наемников и вернулся сегодня же в Колвези... Также ходят слухи про двух пилотов, летающих на “Фуга”». Говорится также следующее: «Сообщили ОНУК о наращивании флота истребителей (продолжа-

ем считать, что в Колвези имеется два реактивных самолета [“Фуга”] в рабочем состоянии)». В докладе временно исполняющего обязанности главы ОНУК от 8 октября 1962 года на имя Генерального секретаря указывается поначалу, что во время сентябрьских боев 1961 года действовал только один «Фуга». Однако позднее в том же документе обсуждается вопрос о Ван Риссегеме, по поводу которого говорится, что он «был командиром одного из двух самолетов “Фуга” во время боевых действий в сентябре месяце (другим таким самолетом командовал Делен)».

80. Количество атак, которым подверглись ооновские силы, тоже наводит на мысль о том, что их было бы сложно совершить одному-единственному «Фуга». Архивы Организации Объединенных Наций показывают, что атаки со стороны «Фуга» происходили по несколько раз в день, в том числе 15, 16, 17 и 18 сентября, и включали ракетные и пулеметные атаки и бомбардировки, в одной из которых, приходящихся на эти даты, погибли ооновские служащие и было уничтожено несколько единиц ооновской авиации, в том числе по одному UNC 199, DC-3 и DC-4. Кроме того, в журналах воздушной разведки Организации Объединенных Наций за 1962 год (файл № 805) указывается: «Говорят, что во время декабрьских операций 61 года «Фуга» пилотировались [Гласполум], который один из них разбил». В архивах Организации Объединенных Наций есть еще один относящийся к теме документ, который датируется 4 марта 1963 года и был, по всей видимости, захвачен у катангских сил. Этот документ написан на французском языке «майором кантангской авиации» Дж. Пуреном (очевидно, южноафриканский наемник Джерри Пурен) и адресован «Президенту Государства Катанга»; из него следует, что на тот момент (т. е. в 1963 году) в Кисенге всё еще находился один «Фуга», по-видимому в рабочем состоянии. Если любой из двух упомянутых документов из ооновских архивов (за 1962 или за 1963 год) верен, то он становится подтверждением той версии, что в сентябре 1961 года имелось более одного исправного «Фуга».

81. Итак, имеются некоторые свидетельства, позволяющие предположить, что в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года действовало более одного «Фуга», и я признаю за этими свидетельствами умеренную доказательную ценность. За то ограниченное время, которое имелось у меня для выполнения своей роли, мне не удалось до конца расследовать этот аспект, однако я бы рассчитывал, что, пользуясь архивами Организации Объединенных Наций и проведя небольшой дополнительный поиск, можно будет проверить, насколько правильны исследовательские выводы Хелльстрёма и действительно ли «Фуга» № 91 разбился 23 июня 1961 года, а «Фуга» № 92 был захвачен ОНУК 13 сентября 1961 года.

82. Я получил другую значимую информацию, касающуюся эксплуатационных возможностей «Фуга». Она значима потому, что ранее в качестве довода, снижающего вероятность применения «Фуга» для атаки, назывались факторы, якобы ограничивающие пригодность этого самолета к ночным действиям или к взлету с грунтовой полосы. Примеры такой новой информации включают упоминавшееся выше сообщение Галлиона от 15 сентября 1961 года, в котором звучит озабоченность по поводу ночных вылетов «Фуга». Еще в одном сообщении (от 18 сентября 1961 года из Нью-Йорка на имя Государственного секретаря Соединенных Штатов) говорится, что «Фуга» «атаковал американскую “Дакоту”, которой пришлось добираться из Э[лизабет]виля до Лео[польдвилья] подбитой. Поврежденному самолету удалось благополучно добраться до Лео[польдвилья]». Это позволяет говорить не только о способности «Фуга» атаковать воздушные цели, но и о том, что он нападал в Катанге на американскую авиацию.

83. По поводу задействованного аэродрома стоит отметить показания, данные Родезийской комиссии по расследованию Деленом, который заявил, что мест,

откуда мог бы взлететь «Фуга», было довольно много и что он вроде бы (как минимум однажды) «взлетел на нем из Колвези и приземлился на грунтовой дорожке, а для взлета надо было налить воды и раскатать взлетную полосу». Вероятность того, что в Ндоле и вблизи нее было больше аэродромов, чем считалось при проведении первоначальных расследований (и что «Фуга» и иные летательные аппараты могли пользоваться ими для взлета и посадки), дополнительно рассматривается ниже.

84. Как уже отмечалось, я полагаю, что в феврале 1961 года было доставлено три самолета «Фуга», и доказательную ценность этой новой информации я бы счел высокой. Что касается информации, позволяющей судить о том, сколько их было в рабочем состоянии: один или больше, — то я бы счел ее доказательную ценность умеренной.

b) Авиация: «Дорнье»

85. Независимая группа проанализировала полученную от ученого-исследователя Торбена Гюльшторфа информацию относительно возможности того, что в сентябре 1961 года катангские силы применяли в наступательных целях самолеты «Дорнье» DO-27 и/или DO-28. Группа также констатировала сделанное Рёсиё в своем отчете замечание о том, что самолеты «Дорнье» применялись в ночных бомбардировочных вылетах против Организации Объединенных Наций.

86. В 2017 году я получил от г-на Гюльшторфа, Бельгии, Германии, Соединенных Штатов и Организации Объединенных Наций дополнительную информацию относительно присутствия в сентябре 1961 года в Катанге самолетов «Дорнье». Информация, поступившая от Соединенных Штатов, указывает на как минимум один «Дорнье», приобретенный Катангой и появившийся в Колвези до конца сентября 1961 года. Эта информация складывается из каблограммы от 26 июля 1961 года, в которой говорится, что «на этой неделе ожидалось прибытие в Элизабетвиль первого “Дорнье”», и нескольких сентябрьских сообщений о присутствии «Дорнье». Данные сведения согласуются с памятной запиской Организации Объединенных Наций от 7 июля 1961 года, в которой указывается, что Организацией получены сообщения о приобретении Катангой германских самолетов «Дорнье» с военным снаряжением. Памятная записка была передана «германскому наблюдателю», который заявил, что этот вопрос будет расследован.

87. Информация, полученная от г-на Гюльшторфа и Германии в 2017 году, включала письмо Министерства иностранных дел Западной Германии от 5 октября 1961 года, в котором говорится, что «первый самолет из заказа», пилотируемый германским летчиком, вылетел 21 августа 1961 года с бельгийским импортером на борту в Элизабетвиль. Более поздний (от 24 ноября 1961 года) документ Федерального министерства экономики вроде бы подтверждает, что первый «Дорнье» DO-28, пилотируемый летчиком компании «Дорнье» г-ном Шефером, вылетел 21 августа из международного аэропорта «Мюнхен-Рим» и направился через Италию в Катангу. Указывается, что со второго по пятый DO-28 вылетели из того же аэропорта, пилотируемые бельгийскими летчиками, только 8 октября 1961 года. Наконец, дополнительную информацию дает датированный 21 декабря 1961 года документ от «ZFST» (Мюнхен), где указывается регистрационный номер Ka-3016 и сообщается, что, как значится в квитанции, этот самолет был продан Йону Кассарту в Катанге. Были получены и другие единицы информации, которые содержали сведения, аналогичные только что изложенным.

88. В упоминавшейся выше информации о Ван Риссегеме, полученной от Бельгии, тоже говорится о самолетах «Дорнье», скорее всего по той причине, что Бельгия оказалась причастной к их приобретению в силу гражданства покупателя — Кассарта. Отдельные места в этом документе вымараны, но вроде бы он датирован сентябрем 1961 года. В нем говорится, что «до начала операций ООН» (очевидно, имеются в виду операции «Рампанч» в августе 1961 года или «Мортор» в сентябре 1961 года, обе из которых были осуществлены до крушения SE-BDY) полковник Кассарт отбыл на борту самолета «Дорнье», который пилотировался германским летчиком и использовался исключительно для транспортных нужд, но был экстренно переброшен через Браззавиль в Колези для подкрепления катангских ВВС. Этой же темы касается и полученная от Бельгии информация о вероятности (правда, не стопроцентной) того, что второй «Дорнье» из четырех заказанных вылетел из Германии непосредственно в Катангу.

89. В военно-информационной сводке Организации Объединенных Наций от 30 октября 1961 года сообщается о «Дорнье» DO-27 или DO-28, который вылетел из Каниамы и, судя по всему, пытался перехватить в воздухе ооновский самолет DC-4, когда тот собирал информацию о самолете «Дав», замеченном за бомбардировкой деревни неподалеку от Каниамы. Пилот ооновского DC-4 ушел от «Дорнье», а после разворота назад заметил и «Дорнье», и «Дав» стоящими на каниамском аэродроме. Из ооновского пресс-релиза за декабрь 1961 года следует, что в этом месяце самолет «Дорнье» катангских ВВС пользовался ндольским аэропортом в Северной Родезии для бомбардировочных налетов на Организацию Объединенных Наций в элизабетвильском аэропорту.

90. Хаммарберг, ссылаясь на написанную по-шведски книгу Лейфа Хелльстрёма, заявляет об отсутствии признаков того, что до 28 сентября 1961 года у катангских ВВС имелись самолеты «Дорнье», оснащенные бомбодержателями. Однако эта информация противоречит другой информации, которая обсуждалась выше и коррелирует с целым рядом источников.

91. Полученные в 2017 году сведения подкрепляют, но существенно не дополняют информацию по этой теме, предоставленную Независимой группе в 2015 году, а именно информацию о том, что в 1961 году была осуществлена коммерческая поставка самолетов «Дорнье» DO-28 из Западной Германии в Катангу, что по меньшей мере один из этих самолетов появился там до ночи с 17 на 18 сентября 1961 года и что «Дорнье», возможно, подверглись переделке для совершения воздушных атак и бомбометания. По информации Организации Объединенных Наций, каким бы ни был парк «Дорнье», имевшийся в 1961 году у катангских ВВС, известно о совершении «Дорнье» таких операций, как дневные и ночные бомбардировки, предположительные действия в точках, расположенных примерно в 1000 км друг от друга (Каниама и Ндола), и как минимум одна попытка перехвата воздушной цели. Притом что некоторые из этих операций были замечены уже после крушения SE-BDY, они значимы для оценки способности «Дорнье» к их выполнению. В то же время имеющаяся информация сама по себе не становится доводом в пользу предположения о том, что такой самолет «Дорнье» был применен для атаки на SE-BDY, и поэтому доказательную ценность этой информации я признаю слабой. Тем не менее я дополнительно разбираю этот вопрос в своих заключениях.

с) Аэродромы

92. Как уже отмечалось, я получил из ооновских архивов информацию, судя по которой в рассматриваемый период в Катанге могло существовать больше аэродромов, чем первоначально считалось. Кроме того, от Соединенных Штатов и Организации Объединенных Наций я получил еще и информацию о том,

что катангские силы, по-видимому, пользовались аэродромами не только в Катанге. Благодаря весьма квалифицированному содействию со стороны Секции геопространственной информации были подготовлены карты, которые прилагаются к настоящему докладу и где эта информация представлена визуально.

93. Что касается существовавших в Катанге аэропортов, то я отмечаю, что основным источником информации является военно-информационный документ Организации Объединенных Наций под названием «Аэродромы в провинции Катанга», который датирован маем 1962 года и в котором перечислено более 50 аэропортов и аэродромов, имевшихся на эту дату в Катанге. Опираясь на информацию да Косты и Хаммарберга и учитывая, какие именно летательные аппараты достоверно присутствовали в Катанге в сентябре 1961 года («Дав» производства компании «Де Хэвилленд», «Дорнье» DO-28 и «Фуга мажистер»), я не стал принимать в расчет аэродромы с такими посадочными полосами, которые были в вышеназванном документе признаны пригодными только для «экстренных» посадок и которые были короче 750 м. Оба эти эксперта также сообщили мне, что «Фуга» требовалась мощная (асфальтовая или бетонированная) взлетно-посадочная полоса, поскольку травяное или гравийное покрытие создавало бы для реактивного самолета риск повреждения инородным предметом. В то же время я констатирую наличие свидетельств (в том числе показаний Делена), согласно которым как минимум один раз для взлета или посадки «Фуга» вроде бы удалось использовать немошенную поверхность. Я констатирую также, что в имеющихся документальных материалах не обнаруживается свидетельств того, что аэродромы в Катанге были специально оборудованы для взлета или посадки в ночное время. Вместе с тем в материалах первоначальных расследований упоминаются такие подручные способы, как использование для подсветки керосина с песком.

94. Другая новая информация об аэродромах позволяет предположить, что катангские силы пользовались аэродромами в Северной Родезии. В сообщении американского консула Уильяма Канапа от 23 сентября 1961 года на имя Государственного секретаря Соединенных Штатов упоминаются утверждения о том, что Северная Родезия разрешила катангской авиации пользоваться ндольским аэродромом. В ооновском пресс-релизе за декабрь 1961 года тоже говорится, что катангский «Дорнье» использовал ндольский аэропорт в Северной Родезии для бомбардировочных налетов на Организацию Объединенных Наций в элизабетвильском аэропорту, отстоящем от первого на 250 км.

95. Доказательную ценность новой информации о том, что катангские силы могли иметь доступ к большему, чем считалось ранее, количеству аэродромов в Катанге и Северной Родезии, я признаю умеренной.

d) Пилоты катангских военно-воздушных сил

96. Те, кто проводил первоначальные расследования, опирались на выведенное из показаний Делена предположение о том, что был только один катангский летчик, который сумел бы пилотировать самолет при атаке на SE-BDY (этот момент дополнительно изучается ниже). Однако новая информация позволяет говорить о том, что таких летчиков, возможно, было гораздо больше. Ооновские документы, в том числе список служащих катангских BBC от 17 января 1961 года, показывают, что в их рядах числилось по меньшей мере 32 человека (14 пилотов плюс радиооператоры и техники). Многие из них были в 1961 году репатриированы, однако в апреле 1962 года в Колвези (где находился главный аэродром под катангским контролем) присутствовало, согласно журналу воздушной разведки Организации Объединенных Наций, 11 летчиков-наемников. Хотя речь идет о времени, когда после авиакатастрофы прошло примерно полгода, с учетом другой информации можно предположить, что не-

которые или все эти пилоты были в Катанге и в сентябре 1961 года. В числе других наемников, которые находились в Катанге в конце 1961 — начале 1962 года и указывались в ооновских документах как способные действовать в качестве пилотов, фигурируют Делен, Гелен, Гласпоул, Хирш, Маген, Пурен, Ван Риссегем, Верло и Уикстид.

97. Что касается иностранного военного, полувоенного или иррегулярного (в том числе наемного) персонала, служившего в Катанге, то Бельгия предоставила также из архивов своего охранного ведомства информацию о Шарле Хёйге и Джерри Пурене. Согласно этой информации, Хёйге был репатрирован Организацией Объединенных Наций из Катанги 3 августа 1961 года. По поводу же Пурена (проходящего иногда как «Пуррен» и «Пурех» или под псевдонимом «дю Плесси») в документе с вымаранными фрагментами указывается, что он всё еще находился в Катанге, однако этот документ не датирован. В этой новой информации конкретно не указано, что первое или второе из этих лиц могло действовать в качестве пилота.

98. Вышеизложенное не позволяет мне на нынешнем этапе своего расследования заключить, сколько точно пилотов-наемников могло находиться в Катанге в рассматриваемый период и кто именно. Однако представляется установленным, что их было больше, чем считалось в ходе первоначальных расследований. Доказательную ценность новой информации о том, что в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года в вооруженных силах Катанги насчитывалось больше одного пилота, я бы счел умеренной. Однако эта информация требует дальнейшей проверки.

е) Эфиопские самолеты

99. Я также получил информацию относительно эфиопских реактивных самолетов, которые были переброшены в Конго в 1961 году для содействия ОНУК. Согласно информации от Ханса Кристиана Сименсена, Соединенных Штатов и Организации Объединенных Наций, эти самолеты прибыли в Конго позднее, чем предполагалось первоначально. Существует мнение, что в результате этой задержки, оставившей его без сопровождения, SE-BDY сделался открытым для атаки и что, возможно, имел место умышленный сговор с целью замедлить прибытие эфиопских самолетов как раз для этого. Представляется вероятным, что эти самолеты прибыли позже, чем изначально надеялось командование ОНУК. Однако я не видел информации, которая побудила бы меня считать, что углубленный разбор данного вопроса в настоящем докладе позволит этот вопрос прояснить. Переброска эфиопских самолетов была непростым делом по соображениям как политического согласования, так и логистики. Действительно, разрешение на пролет над британскими территориями в Восточной Африке вовремя не поступило, однако даже и 20 сентября 1961 года оставались нерешенными такие организационно-технические вопросы, как дозаправка, эксплуатационное обслуживание, аэродромы, которые будут задействоваться, и т. д. Даже если бы было доказано, что прибытие эфиопских самолетов было умышленно задержано, всё равно потребуются доказать ряд дополнительных причинно-следственных связей, прежде чем можно будет признать, что это часть сговора с целью оставить SE-BDY незащищенным от атаки или что задержка привела к такому исходу в свете других обстоятельств. Поэтому доказательную ценность информации, позволяющей предположить, что прибытие эфиопских самолетов для содействия ОНУК было умышленно задержано, чтобы негативно повлиять на обеспечение безопасности SE-BDY, я бы счел слабой.

В. Диверсия: операция «Челеста»/Южно-Африканский институт морских исследований

100. На основе исследования, проведенного г-жой Уильямс, появилась гипотеза о том, что на SE-BDY было установлено взрывное устройство, что незадолго до намеченной посадки оно было приведено в действие, что самолет потерпел крушение из-за этого и что цель диверсии заключалась якобы в «устранении» Хаммаршельда. Этот замысел назывался якобы «операцией “Челеста”» и был реализован таинственной организацией под названием «Южно-Африканский институт морских исследований». Данная гипотеза привлекла внимание общественности в конце 1990-х годов, когда в ходе работы Южно-Африканской комиссии по установлению истины и примирению было обнаружено досье примерно с десятком документов, касающихся якобы проведенной операции «Челеста».

101. Г-жа Уильямс и Хаммаршельдская комиссия безуспешно пытались получить доступ к оригиналам документов по операции «Челеста», чтобы технически оценить их подлинность. В целях рассмотрения гипотезы Независимая группа обратилась 23 июня 2015 года к Южной Африке с письмом, в котором просила ее осуществить поиск записей или других материалов, относящихся к этим документам, и поделиться такими записями и материалами. К моменту завершения своей работы Группа не получила ответа от Южной Африки и поэтому вынуждена была заключить, что утверждения относительно операции «Челеста» не имеют доказательной ценности. Этот вывод был основан прежде всего на том, что установить подлинность документов невозможно, что их передаточная цепочка доподлинно не выяснена и что факт существования Южно-Африканского института морских исследований в сентябре 1961 года не подтвержден.

102. В 2016 году Организация Объединенных Наций направила Южной Африке соответствующее напоминание. 1 июля 2016 года Южная Африка ответила Организации Объединенных Наций, констатируя «информацию, которая вскрылась в ходе слушаний, проводившихся в 1990-х годах Комиссией по установлению истины и примирению (КУИП) Южно-Африканской Республики, и указывает на возможную причастность “Южно-Африканского института морских исследований” (САИМР) к гибели г-на Хаммаршельда». Южная Африка заявила, что всецело поддерживает расследование и что Министерство юстиции и конституционного развития страны распорядилось провести поиск любых относящихся к этому делу документов, записей и информации, после чего просьба о предоставлении такой информации будет рассмотрена с учетом соответствующих конституционных и законодательных требований Южной Африки. Однако к моменту представления Генеральной Ассамблеи своего августовского доклада 2016 года Генеральный секретарь от Южной Африки ничего больше не узнал.

103. В феврале и апреле 2017 года Организация Объединенных Наций вновь направила Южной Африке письма с напоминанием о запрошенном сотрудничестве. После того как меня назначили Видным деятелем, я тоже написал Южной Африке, прося ее помочь в получении доступа к документам, предположительно исходящим от Южно-Африканского института морских исследований (и писал ей позже, прося провести дальнейшие информационные поиски; см. раздел III). Чтобы лучше понять возможный объем материала, я обсудил этот вопрос с Кристелль Террбланш, которая работала исследователем в Южно-Африканской комиссии по установлению истины и примирению и видела эти документы в 1998 году. Я также обсудил досье, в котором были обнаружены документы по операции «Челеста», с адвокатом Джорджем Бизосом, кото-

рый имел причастность к соответствующим слушаниям. Г-жа Террбланш сообщила мне, что за давностью событий она не может с уверенностью назвать эти документы подлинниками, но при этом вспомнила, что по крайней мере на некоторых бланках, на которых документы были отпечатаны, реквизиты Института были вроде бы исполнены в цвете, что документы, судя по состоянию бумаги, имели вид старых и что различные документы из досье выглядели по-разному. Примерно в то же время я договорился с экспертом-криминалистом о подготовке к тестированию документов.

104. Следуя этому курсу, в апреле 2017 года я встретился с Послом Южной Африки при Организации Объединенных Наций, а на следующий день направил ему письмо, где указал:

Как было сказано на нашей встрече 26 апреля 2017 года, для выполнения своего мандата мне важно определить, являются ли якобы исходящие от САИМР документы подлинными или нет: это позволит либо поддержать гипотезу относительно операции «Челеста», либо ее рассеять, причем любой вывод станет значительным вкладом в поиск истины и установление исторической достоверности. При этом мне необходимо будет внимательно изучить эти документы (в подлиннике или же в изначально обнаруженном их виде) на предмет того, чтобы установить, откуда они произошли и как переходили из рук в руки, и выяснить их аутентичность, авторство, содержание и предположительное назначение. Порядок этой работы, включая проведение экспертиз, станет предметом обсуждения и согласования с соответствующими южноафриканскими ведомствами во время намечаемого мною визита.

105. С апреля по июль 2017 года я отслеживал этот аспект, однако на момент оформления настоящего доклада я не получил от Южной Африки ни ответа относительно документов Южно-Африканского института морских исследований, ни какой-либо другой информации. В этих условиях я не в состоянии перепроверить доказательную ценность этой информации, определение которой имеет принципиальное значение для выяснения обоснованности гипотезы о том, что причиной крушения SE-BDY был этот предполагаемый акт диверсии.

С. Человеческие факторы

Употребление алкоголя пилотами

106. В 2015 году д-р Аке Хасслер, бывший авиационный врач, приписанный к шведским ВВС, предоставил Независимой группе информацию, касающуюся его утверждений о том, что «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 авиационным происшествиям», к которым он отнес и крушение SE-BDY. Он представил Группе документацию в подкрепление своего аргумента о том, что одним из главных факторов, способствовавших авиакатастрофе, стала усталость пилотов и экипажа SE-BDY из-за недостаточного отдыха. Группа заключила, что конкретно предоставленная д-ром Хасслером информация слабо помогает разобраться в том, была ли усталость фактором, способствовавшим крушению SE-BDY, однако эта информация связана с другой, за которой Группа признала умеренную доказательную ценность. Эти вопросы дополнительно обсуждаются ниже (см. раздел VI).

107. В 2016 и 2017 годах, уже после завершения работы Группы, д-р Хасслер предоставил дополнительную информацию, согласно которой каузальную роль в авиакатастрофе играли якобы и другие человеческие факторы, а именно упо-

ребление алкоголя, негативно сказавшееся на состоянии пилотов. Приведенные им доводы включали заявление о том, что в 1961 году и предшествующий период в шведской авиации, включая и BBC, существовала культура неумеренных возлияний и их замалчивания и что в такой обстановке могло случиться так, что члены экипажа SE-BDY находились под действием алкоголя, а посмертное тестирование на его наличие у них в организме надлежащим образом не проводилось.

108. Один из доводов д-ра Хасслера состоял в том, что в 1961 году в Швеции не было законодательно установленного предела на содержание алкоголя в крови у пилотов и что поэтому шведский экипаж SE-BDY не был обязан проходить соответствующее тестирование. Состоявшаяся в мае — июне переписка с Постоянным представительством Швеции при Организации Объединенных Наций подтвердила, что в соответствующих шведских законах, которые действовали в 1961 году, не было конкретного предписания относительно содержания алкоголя в крови у пилотов. У меня нет информации о том, что в сентябре 1961 у шведских органов гражданской авиации действовали правила или предписания, ограничивающие употребление алкоголя пилотами или другими членами экипажа.

109. Среди авиационных ведомств существует понимание, что даже небольшое количество спирта (этилового) в организме членов летного экипажа расстраивает когнитивную и зрительную функцию, влияет на рассудительность человека, в том числе внимание, обработку информации, реакцию, работоспособность и принятие решений, и становится основной или сопутствующей причиной фатальных авиационных происшествий. Алкоголь, который Международная организация гражданской авиации определяет как психоактивное вещество, признаётся в качестве крупного фактора риска в сфере авиационной безопасности, в силу чего национальными авиационными ведомствами вводятся ограничения на употребление алкоголя членами экипажа.

110. В мае 2017 года я запросил мнения директора Центра криминалистической и судебной медицины Дандинского университета Стюарта Флеминга и главного судебного патологоанатома Онтарио, профессора лабораторной медицины и патофизиологии Торонтского университета Майкла С. Полланена, оба из которых ранее помогали Независимой группе изучать медико-криминалистические доказательства, имеющие отношение к авиакатастрофе. Г-н Флеминг подготовил отчет о токсикологических анализах, которые были выполнены д-рами Россом, Смитом и Стивенсом при расследовании крушения SE-BDY, произошедшего в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года, на основе изучения бумаг, которые хранятся в архиве Росса в Дандинском университете и среди которых имеются первичные записи, использованные для составления отчета о судебно-медицинском исследовании обстоятельств катастрофы. Согласно записям, которые повторно изучил г-н Флеминг, во взятых образцах не было обнаружено наркотиков или алкоголя. При выполнении токсикологических анализов в 1961 году была рассмотрена вероятность того, что экипаж находился под воздействием наркотиков и/или алкоголя, однако сделанный тогда по итогам проведенного тестирования вывод заключался в том, что ни наркотики, ни алкоголь никакой роли в крушении самолета не сыграли.

111. В своем сделанном для меня отчете г-н Флеминг отметил, что, хотя медицинские исследования 1961 года отмечаются в целом отличным качеством, уровень токсикологических анализов далек от стандарта, считающегося приемлемым сегодня. К числу их недостатков относится то, что изучение токсикологии (включая установление содержания алкоголя) удалось провести только в отношении пилота (Халлонквист) и запасного пилота (Ареус). Образцы, взятые из тела второго пилота (Литтон), не были протестированы из-за гниения тка-

ней, а по бортинженеру (Вильгельмссон) и радисту (Розен) не были проведены тесты на алкоголь или наркотики. Кроме того, хотя у большинства потерпевших были взяты образцы крови для анализа уровней карбоксигемоглобина, эти образцы не были использованы для выяснения содержания там алкоголя. На алкоголь тестировались не образцы крови, а ткани печени и головного мозга. По ныне практикуемым стандартам такой тип тестирования не будет считаться оптимальным, отчасти потому, что в ткани печени содержится фермент, который расщепляет алкоголь и способен некоторое время после смерти сохранять эту функцию, а это потенциально влияет на точность данных тестирования. Г-н Флеминг отметил также, что между извлечением образцов и их доставкой в тестирующую лабораторию была двух- или трехдневная задержка, причем не известно, как образцы в этот промежуток времени хранились. Г-н Флеминг отметил далее, что действовавшие в 1961 году международные стандарты — в отличие от шведских — требовали оценки содержания алкоголя в крови, но этой оценки сделано не было.

112. Несмотря на свои замечания относительно не совсем оптимального характера тестов на токсикологию, г-н Флеминг заключил, что им не обнаружено доказательств, которые подтверждали бы гипотезу о том, что авиакатастрофе способствовало употребление наркотиков или алкоголя пилотами.

113. В своем отчете, который сделал для меня г-н Полланен, он тоже выразил мнение об отсутствии каких-либо медицинских или научных оснований относить алкоголь к числу факторов, ставших причиной катастрофы. Г-н Полланен отметил, что не смог самостоятельно проследить, как взятые образцы переходили из рук в руки, но указал, что здесь нет негативного подтекста, так как это обычная для таких экспертиз практика. При этом он заявил, что качественность аутопсий и высокая грамотность патологов (заметная по их отчетам) позволяет считать аналитические выкладки, указывающие на отсутствие спирта (этилового), достоверными.

114. Когда внимательно изучишь всё вышеизложенное, просто не остается никаких доказательств, которые можно было бы уверенно считать достаточно подкрепляющими предположение о том, что фактором, сыгравшим какую-либо роль в трагическом событии или как-то послужившим его причиной, было употребление алкоголя (или наркотиков) летным экипажем. Принимая во внимание изначальные медицинские заключения (включая приводимые там выводы по токсикологии) и независимые экспертные оценки г-на Флеминга и г-на Полланена, я бы счел ничтожной доказательную ценность новой информации, согласно которой пилоты находились в состоянии опьянения.

V. Прочая новая информация

A. Действия местных должностных лиц и властей

115. От Соединенного Королевства поступила новая информация, указывающая на присутствие в Катанге в рассматриваемый период сотрудника британской Секретной разведывательной службы (МИ-6). Среди полученных мною документов есть как минимум три сообщения (от 17 сентября 1961 года; лорд Олпорт — в Министерство по делам Содружества), где упомянут первый секретарь представительства британского Высокого комиссара в Солсбери Нил Ритчи, которого считали офицером МИ-6 (таковым его сочла и Независимая группа).

116. В материалах первоначальных расследований не упоминалось присутствие иностранных разведывательных ведомств. Многочисленные ссылки на

роль Ритчи впервые появились в 2011 году у г-жи Уильямс, и эти ссылки были рассмотрены Хаммаршельдской комиссией и Независимой группой. Источником данной информации стал архив бумаг лорда Олпорта в Эссекском университете, где отыскался документ под названием «Секретный доклад Нила Ритчи, приложение А к донесению Олпорта Сэндису, № 8 от 25 сентября 1961 года». Предоставление нынешней информации Соединенным Королевством выглядит как первое с его стороны прямое признание присутствия офицера МИ-6, и если это действительно так, то данная подвodka обнадеживает. В других британских документах местá, где появляются вроде бы ссылки на Ритчи, оказываются вымаранными, и теперь, когда его присутствие подтверждено, может стать своевременным пересмотр решения о вымарывании его имени или ссылок на него в этих документах. Доказательную ценность новой информации, которая позволяет, кажется, установить факт присутствия в Катанге и вблизи нее в сентябре 1961 года агентов или сотрудников иностранных разведок, я признаю умеренной.

117. Я также получил новую информацию, согласно которой представители некоторых государств-членов вроде бы пытались повлиять на первоначальные расследования, склоняя их к тому, чтобы признать причиной крушения ошибку пилота. Одним из примеров, который дошел до моего сведения в мою бытность Видным деятелем, является письмо советника Постоянного представительства Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций Алана Кэмпбелла от 24 апреля 1962 года на имя Майкла Уилфорда из Министерства иностранных дел: в этом письме Кэмпбелл неоднократно дает понять, что перед тем, как доклад Комиссии 1961 года вышел в свет, проект этого доклада появился у Соединенного Королевства (факт, озвучивание которого автор письма называет «довольно деликатным моментом») и что оно договорилось о внесении изменений в его текст. В письме говорится: «Думаю, теперь Секретариат подготовил удовлетворительную редакцию проекта». Упоминаются конкретные изменения к проекту, которых Соединенное Королевство добивалось от секретаря Комиссии 1961 года (в рассматриваемом примере речь идет о потенциально существенных уликах, затрагивающих высокопоставленных британских чиновников лорда Лэнсдауна и лорда Олпорта). Судя по имеющемуся у нас окончательному тексту доклада Комиссии 1961 года, по крайней мере одно из исправлений, которых добивалось Соединенное Королевство, попало в этот текст.

118. В том же письме Уилфорду Кэмпбелл, упомянув вынесенное одним из экспертов заключение о том, что «крушение не могло стать результатом диверсии или обстрела», называет «прикорбным» то обстоятельство, что «Комиссия решила придерживаться собственного проекта» и не вносить в свои выводы изменений, которые означали бы согласие с предложением исключить гипотезу диверсии или внешней атаки. Кэмпбелл также указывает, чем можно ответить на любые высказывания о том, что катастрофа произошла не из-за ошибки пилота: «Если по причине того, что в тексте доклада останется открытым вопрос о возможной диверсии или других злоумышленных действиях, после опубликования этого доклада возникнет вдруг намерение возродить подобные обвинения, то мы сможем указать» на это экспертное заключение. Я отмечаю, что мнение советника Представительства Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций было передано не в личной, а в официальной переписке. Этот и другие материалы служат демонстрацией того, что имела место попытка повлиять на Комиссию 1961 года, склоняя ее к исключению варианта диверсии или других злоумышленных действий как вероятной причины (причин) крушения самолета.

119. Комиссия 1961 года также подверглась непосредственному нажиму со стороны одного из трех членов Родезийской комиссии по расследованию. В своем письме от 19 февраля 1962 года Министру иностранных дел Соединенного Королевства графу Хьюму судья Ллойд-Джейкоб заявляет: «Надеюсь, Вы не слишком беспокоитесь насчет возможных выводов Комитета Организации Объединенных Наций. Думаю, его члены сосредоточатся (а в частных беседах с двумя из них я их призывал как раз к этому) на предполетной диспозиции в Конго и попытаются объяснить, как произошло, что перевозка столь важного пассажира была устроена столь легкомысленным образом». В ооновских документальных материалах того времени, которые были обнародованы после доклада Независимой группы, есть указания на то, что полеты и лорда Лэнсдауна, и Генерального секретаря будут организовываться не по обычной процедуре, а на «самом высоком уровне». Судья Ллойд-Джейкоб сообщает графу Хьюму: «В вопросе о причине крушения я ожидаю от них [т. е. от Комиссии 1961 года] согласия с нашими выводами». Поскольку Комиссия 1961 года в своих заключениях на это не пошла и поскольку она решила, несмотря на увещевания, оставить некоторые части своего доклада такими, какими они были в его проекте, ценность новой информации о письме судьи Ллойд-Джейкоба как о признаке попыток повлиять на независимость Комиссии 1961 года я бы считал слабой.

В. Поисково-спасательные мероприятия

120. Некоторая новая информация, полученная от Соединенного Королевства, указывает на то, что место крушения было обнаружено до официально объявленного времени его обнаружения, т. е. до 15:10 (по местному времени) 18 сентября 1961 года. В своем письме от 28 сентября 1961 года графу Хьюму Посол Соединенного Королевства в Конго Дерек Ричез сообщает: «Около полуночи самолет Генерального секретаря прошел над Ндолой. После этого диспетчерский пункт потерял с ним контакт. Обломки самолета были обнаружены в полдень 18 сентября, после того как были организованы масштабные поиски». Саму по себе эту информацию можно списать просто на неточность воспоминаний или пересказа. Однако доказательства, рассмотренные Независимой группой, включая показания лорда Олпорта и показания его личного секретаря Брайана Ануина, тоже позволяют предположить, что обломки самолета были обнаружены по крайней мере за несколько часов до 15:10 по местному времени. Заявление Ричеза подкрепляет эти выводы. Доказательную ценность этой информации я признаю умеренной.

С. Перехваты сообщений

1. Взломанность шифровальной машины

121. Независимой группе было заявлено, что АНБ скрытно мониторило сообщения, отправлявшиеся с шифровальной машины CX-52, которой Хаммаршельд пользовался во время своего визита в Конго: АНБ якобы использовало «лазейку» в шифровальных настройках и делилось добытыми сведениями с ЦРУ, ШПС, а возможно, и разведывательными службами других стран. Данная информация поступила от Сикстона Свенссона — шурина покойного Бориса Хагелина, основателя швейцарской компании «Крипто АГ», которая производила шифровальную машину CX-52. Кроме того, Хаммаршельдской комиссии Свенссон заявил, что все подробности этих дел содержатся в мемуарах Хагелина, но опубликовать их намечается не раньше 2033 года, т. е. спустя 50 лет

после смерти автора. Доказательную ценность этой информации Независимая группа сочла умеренной.

122. За период после завершения Независимой группой своей работы Свенссон опубликовал на эту тему книгу, которой на английском языке нет. Однако я связался с Свенссоном, пытаясь выяснить, появилась ли новая информация по этой теме. Он сообщил мне, что книга созвучна той информации, которую он мне предоставил ранее. После того, как Группа завершила свою работу, но до того, как ее доклад был обнародован, корреспондент «Би-би-си» по вопросам безопасности опубликовал статью под названием «Как АНБ и ШПС шпионили за миром в “холодную войну”». В этой статье описывается характер предполагаемых отношений между Хагелином и представителем АНБ Уильямом Ф. Фридманом. Там нет прямого утверждения о том, что у АНБ была «лазейка». По словам автора статьи, он добивался комментариев у АНБ, которое их предоставлять отказалось, и у ШПС, который якобы ответил, что «не комментирует свои оперативные мероприятия и не станет подтверждать или опровергать верность конкретных умозаключений, которые были сделаны на основании обсуждаемого Вами документа», отметив при этом, что «документы... следует воспринимать с учетом обстановки, которая отмечалась тем, что Соединенное Королевство, США и их союзники столкнулись с вероятностью открытых боевых столкновений с советским блоком».

123. Далее, согласно докладу американского консула-резидента в Лусаке (сам доклад не датирован, но он был отправлен в Государственный департамент из Консульства Соединенных Штатов в Солсбери 27 сентября 1961 года), британский Высокий комиссар лорд Олпорт «как ни странно... отказался вернуть представителям ООН шифровальные машины и книги, которые федеральные власти извлекли среди обломков». Поведение Олпорта позволяет предположить наличие у него причин для того, чтобы попытаться отказать Организации Объединенных Наций в возвращении ее имущества, включая хаммаршельдскую CX-52, хотя в конце концов оно было возвращено.

124. В запросах, направленных мною в 2017 году, я попросил Соединенные Штаты прокомментировать утверждения о том, что сообщения, передававшиеся с хаммаршельдской шифровальной машины CX-52, перехватывались Соединенными Штатами и/или кем-то еще. В ответ Соединенные Штаты указали, что у них «нет комментариев по этому вопросу». С учетом новых сведений, в том числе опубликованной ныне работы Свенссона и последнего по времени ответа правительства Соединенных Штатов, я не нахожу оснований менять вывод Независимой группы о том, что доказательная ценность этой информации является умеренной.

2. Американские самолеты «Дакота» в Ндоле

125. Хаммаршельдская комиссия и Независимая группа рассмотрели возможность того, что американские самолеты, находившиеся ночью 17 сентября 1961 года на территории ндольского аэропорта, могли перехватить или услышать сообщения, имеющие отношение к авиакатастрофе. Эта информация не является сугубо «новой», так как отдельные ее аспекты зафиксированы еще во времена первых расследований. Однако позиция Соединенных Штатов с 2015 года изменилась: теперь они смогли предоставить подтверждение сведений о присутствии этих самолетов, что делает эту информацию «новой» по смыслу приведенного выше определения.

126. Хаммаршельдской комиссии показания по данному вопросу дал британский дипломат Брайан Ануин, который присутствовал в Ндоле в качестве личного секретаря лорда Олпорта, британского Высокого комиссара в Родезии.

Ануин заявил, что, насколько он помнит, 17 сентября 1961 года он видел в Ндоле два самолета ВВС Соединенных Штатов, и добавил: «Как мы поняли, на этих самолетах стояла очень мощная аппаратура связи, и уже позднее у нас стали рождаться мысли: а не было ли у того или другого из американских самолетов каких-нибудь контактов с самолетом Хаммаршельда — ведь возможность связаться с этим самолетом у них, как мы знали, имелась». С воспоминаниями Ануина довольно сходны и показания, данные в 1961 и 1962 годах майором Королевских родезийских ВВС Джоном Масселлом, который в ответ на просьбу уточнить свое высказывание о «закулисных вещах... творившихся в [ндольском] аэропорту» заявил Комиссии 1961 года, что «примерно в это время на аэродроме были американские “Дакоты”. Они стояли там с работающими двигателями, передавали, наверное, по радио всякое, например про прибытие VIP-персон и т. п.». Позднее Масселл признал, что слово «закулисный», возможно, не подходит для описания происходившего, но не изменил своего заявления о присутствии «американских “Дакот”».

127. Независимая группа попросила Соединенные Штаты предоставить информацию о двух самолетах американских ВВС и о том, что ими могло быть подслушано или передано. К моменту завершения своей работы ответа Группа не получила. Когда в 2016 году Организация Объединенных Наций направила напоминание, ей сообщили, что «ВВС Соединенных Штатов провели поиск и не обнаружили никаких документов или сведений о присутствии какой-либо авиации американских ВВС на территории ндольского аэропорта в сентябре 1961 года».

128. С учетом ответа, полученного от Соединенных Штатов в 2016 году, я снова просмотрел материалы первоначальных расследований. В записях Родезийского комитета по расследованию содержатся показания военно-воздушного атташе в Претории подполковника американских ВВС Дона Гейлора и показания военно-воздушного атташе полковника американских ВВС Бена Мэтлика. В показаниях Гейлора есть следующее: «Вечером в воскресенье, 17 сентября, мой самолет DC3 8866 был припаркован в ндольском аэропорту». В показаниях Мэтлика есть следующее: «В понедельник, 18 сентября, примерно в 09:15 по местному времени я получил по радио инструкции вылететь [из Элизабетвилля] в Ндолу и взять на себя командование самолетами ВВС Соединенных Штатов, которые находились в Ндоле или перебрасывались туда. Речь шла о двух DC3 [“Дакоты”], моем собственном DC3 и двух воздушно-спасательных C54, перебрасываемых из Кано и Уилуса». Таким образом, уже в 1961/62 годах было установлено, что 17 сентября в Элизабетвиле или Ндоле находилось как минимум три «Дакоты» американских ВВС и что к 18 сентября 1961 года вся эта тройка находилась в Ндоле. Разумеется, там могли находиться еще и другие самолеты.

129. В своих запросах, направленных в 2017 году, я попросил Соединенные Штаты перепроверить свои документальные материалы, постаравшись прояснить явное несоответствие между их заявлением в 2016 году о том, что у американских ВВС не зафиксировано сведений о пребывании в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года в Ндоле каких-либо самолетов, и показаниями Мэтлика и Гейлора. В июне 2017 года я получил ответ с записями, где указывалось, что Государственный департамент Соединенных Штатов обнаружил материалы, свидетельствующие о том, что с 15 по 18 сентября 1961 года в Ндоле находился самолет армейского и военно-морского атташе Соединенных Штатов, а с 15 по 17 сентября в Элизабетвиле находились два самолета (самолет военно-воздушного атташе Соединенных Штатов и самолет американского атташе в Претории), которые 18 сентября отбыли в Ндолу, и что, следовательно, 18 сентября 1961 года в районе Ндолы находилось как минимум три американских

самолета. В ответе Соединенных Штатов далее пояснялось, что «в сентябре 1961 года американские самолеты в Ндоле... находились там в связи с кризисом, происходившим в этот период в Конго, и в связи с сообщениями о крушении самолета, на котором следовал Генеральный секретарь Хаммаршельд».

130. В своем докладе (сам доклад не датирован, но он был отправлен в Государственный департамент 27 сентября 1961 года) консул-резидент в Лусаке описывает, как помогал военно-воздушному атташе Соединенных Штатов (Мэтлику) в отправке сообщений из Ндолы в Элизабетвиль, Леопольдвиль и Вашингтон (окр. Колумбия) по радиостанции с однополосной модуляцией на самолете Мэтлика. Это показывает, что у американских представителей была достаточно мощная радиоаппаратура, чтобы иметь возможность поддерживать из Ндолы прямую связь аж до Вашингтона (окр. Колумбия). Как представляется, об этом было также известно родезийским и британским властям, поскольку в информации, направленной британским Высоким комиссаром лордом Олпортом Министру по делам Содружества Сэндису 25 сентября 1961 года (мое внимание на эту информацию обратил исследователь Сименсен), содержится следующее замечание: «Самолеты, принадлежащие военно-воздушным атташе Соединенных Штатов в Леопольдвиле и Претории, были в течение нескольких дней припаркованы на территории ндольского аэропорта. Не сообщив данный факт федеральным властям, эти самолеты поддерживали постоянный контакт с Леопольдвилем, Элизабетвилем, Нью-Йорком и Вашингтоном и периодический контакт с ооновскими самолетами, находившимися в воздухе. Их деятельность вызвала к ним подозрения со стороны федеральных ведомств безопасности, и в какой-то момент казалось, что федеральное правительство поручит северородезийской полиции арестовать американского полковника за нарушение законодательства о международной гражданской авиации». Далее, описывая события 17–18 сентября 1961 года, Олпорт заявляет: «Мы считали вероятным, что этот самолет [“Дакота”] поддерживает связь с леопольдвильским самолетом», т. е. SE-BDY.

131. В заявлении Гейлора говорилось: «С 12:00 по Гринвичу [14:00 по местному времени в Ндоле] и до тех пор, пока в понедельник, 18 сентября, я не стал участвовать в поисках DC-6/SE-BDY, радиосообщений с этого самолета ни на какую другую станцию не передавалось». Однако это заявление Гейлора не исключает того, что сообщения могли передаваться с двух других «Дакот», о которых говорилось в предыдущих пунктах, или что любая из трех «Дакот» (в том числе «Дакота» Гейлора) могла получать, перехватывать или ретранслировать чужие радиосообщения (предположительно на ОВЧ). Так, Мэтлик в своем изложении событий указывает, что по крайней мере 18 сентября 1961 года «Дакоты» общались «с подразделением связи BBC США в аэропорту Нджили». Речь идет о служащих американских BBC, действовавших примерно в миле от гражданского центра полетной информации в Леопольдвиле и находившихся по ту сторону Конго, где на тот момент был Мэтлик.

132. Я также попросил Хаммарберга прокомментировать вероятность того, что 17–18 сентября 1961 года в соответствующем радиусе вокруг Ндолы велось радиолокационное или радионаблюдение. Хаммарберг указал на наличие информации, согласно которой в рассматриваемый период на ндольской авиабазе находился американский самолет C-47 («Дакота»), который мог применяться как станция («полевой командный пункт») для записи и/или ретрансляции любых передаваемых ОВЧ-сигналов. Он также выразил мнение о высокой вероятности того, что разведывательные организации заинтересованных стран осуществляли в рассматриваемый период сбор информации, ведя радио- и радиотехническую разведку в районе Ндолы.

133. Я не выявил актуальной информации, которая подтверждала бы общее количество американских самолетов, находившихся 17–18 сентября 1961 года в Элизабетвиле и Ндоле, но, похоже, там присутствовало как минимум три «Дакоты» с мощной радиоаппаратурой. Письменно зафиксированные наблюдения, в том числе сделанные лордом Олпортом, Масселлом и Ануином (в первых двух случаях фиксация наблюдений была произведена почти сразу после событий; в третьем — в последние годы), а также недавно обнародованная информация, переданная в свое время консулом-резидентом Соединенных Штатов в Лусаке, в совокупности с экспертным заключением Хаммарберга служат убедительным доводом в пользу версии о том, что у Соединенных Штатов имелись силы и средства, способные передавать, получать, ретранслировать и перехватывать сообщения: установлено, что в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года в Ндоле и Элизабетвиле присутствовали американские самолеты, в том числе «Дакоты». Доказательную ценность этой информации я признаю умеренной.

134. Тот факт, что у Соединенных Штатов могли иметься в интересующем нас районе такие силы и средства, сам по себе не должен восприниматься как доказательство того, что радиопереговоры, ведшиеся ндольскими диспетчерами или экипажем SE-BDY, действительно принимались, ретранслировались или перехватывались такими воздушными судами или кем-то еще. Ныне имеющаяся информация по-прежнему указывает на отсутствие доказательств того, что 17 сентября 1961 года SE-BDY передавал или получал какие-либо сообщения в период с 17:51 по местному времени, когда он вылетел из Леопольдвилля, по 22:02 по местному времени, когда он впервые прервал радиомолчание, сообщив в Солсберийский центр полетной информации по ВЧ-связи расчетное время своего прибытия в Ндолу (00:35 по местному времени). Вместе с тем любые записи или расшифровки переговоров, ведшихся в эту злополучную ночь экипажем SE-BDY, авиадиспетчерами или операторами каких-либо других радиостанций в воздухе или на земле, послужили бы очень важным материалом.

3. Другие перехваты сообщений

135. Среди документов, полученных от Соединенных Штатов, имеется каблограмма консула Соединенных Штатов в Элизабетвиле от 5 января 1961 года, который доносит в Государственный департамент, что британский консул в Элизабетвиле «прочитал [ему] текст перехваченной каблограммы британского бригадного генерала Уорда, командующего нигерийским ооновским контингентом в Альбервиле, в которой тот рапортует [ооновскому представителю] Дайялу о встрече Уорда с лидерами луба». В той же каблограмме упоминается и подробнее описывается для Государственного департамента «перехваченная каблограмма, направленная [ооновским представителям] Дайялу и Уорду британским офицером — заместителем командующего нигерийским ооновским контингентом в Букаву».

136. В документах, полученных от Соединенного Королевства, присутствуют различные упоминания о перехвате ооновских сообщений. В донесении лорда Олпорта от 12 октября 1961 года в Министерство по делам Содружества упоминаются «полученные федеральными властями путем перехвата доказательства, касающиеся предполагаемых нарушений прекращения огня со стороны Организации Объединенных Наций». Лорд Олпорт утверждает, что видел расшифровки некоторых таких перехватов и что, как ему объяснили, «все ооновские сообщения... передаются теперь зашифрованными», но при этом родезийские и британские ведомства способны их, по-видимому, расшифровывать.

137. Сообщением от 13 октября 1961 года Министерство иностранных дел препроводило Постоянному представительству Соединенного Королевства при Организации Объединенных Наций полученное от Премьер-министра Федерации Родезии и Ньясаленда Роланда Веленского послание, в котором содержатся подробные сведения о военных передвижениях ооновских сил, полученные посредством «беспроводного» и «радиотехнического перехвата». Веленский далее указывает: «Приведенные примеры на 100 процентов аутентичны. У нас еще много таких, с той же степенью аутентичности», — а также делает следующее (о многом говорящее) замечание: «Подлинники расшифровок, за исключением номера первого, не следует передавать ооновским инстанциям, так как мы, естественно, не хотим раскрывать точные масштабы нашей осведомленности». Среди перехваченных фигурируют сообщения из штаба командования Организации Объединенных Наций в Катанге авиаподразделениям в Леопольдвиле. В сходном послании за ту же дату из Солсбери в Леопольдвиле указывается: «Правительство было готово предать огласке один пример [от 24 сентября 1961 года] многочисленных перехваченных сообщений». По другим сведениям, о перехвате ооновских сообщений Веленский заявлял и публично.

138. Приведенное выше позволяет, видимо, заключить, что родезийские и британские власти перехватывали в 1961 году ооновские сообщения в Конго и, вероятно, делились добытыми сведениями с Соединенными Штатами. Доказательную ценность этой информации я признаю умеренной.

139. Любой установленный случай перехвата ооновских сообщений в Конго и Ндоле третьими сторонами является значимым. Однако более релевантен вопрос о вероятности перехвата сообщений, касавшихся организации поездки команды Генерального секретаря в Ндолу и связанных с ней мероприятий. Если выяснится, что такие сообщения действительно перехватывались или становились известны каким-то другим способом, это будет означать, что усилия Организации Объединенных Наций по сохранению конфиденциальности поездки (так, капитан Халлонквист выступил с инициативой оформить фиктивный план полета, в котором пунктом назначения был бы назван Лулуабург) оказались тщетными. Если такие сообщения ОНУК становились объектом перехвата, это было чревато риском того, что самолет подвергнется в пути злонамеренным или враждебным действиям. Пока достаточно сказать, что если выше я признал умеренную доказательную ценность сведений, согласно которым некоторые государства-члены были в состоянии перехватывать сообщения ОНУК, то доказанных фактов перехвата какой-либо третьей стороной сообщений Генерального секретаря во время его пребывания 15–17 сентября 1961 года в Леопольдвиле или сообщений, имеющих отношение к роковому авиарейсу, ко мне не поступило.

140. Хаммаршельдская комиссия проанализировала рассказ Торе Мейера — шведского пилота-инструктора, служившего в Императорских эфиопских ВВС. Он утверждал, что в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года слышал, как кто-то из диспетчерского пункта аэропорта по-английски сказал: «Он подлетает к аэропорту. Поворачивает. Выравнивается. Сзади приближается другой самолет — что такое?», — после чего передача оборвалась. Мейер указал, что услышал это примерно в 22:00 по Гринвичу, т. е. примерно в полночь по Ндоле. По его словам, он пытался сообщить об услышанном командующему эфиопскими ВВС, своим знакомым американцам и главному инженеру «Трансэр» в Конго Бо Вирвингу, но безуспешно. Позднее, в 1994 году, он поведал эту историю журналисту. В ходе своей работы я сделал неофициальные запросы, стараясь выяснить, не сохранилось ли у Мейера каких-то записей, которые могут оказаться значимыми. Мне не удалось связаться ни с кем, кто мог бы помочь. Тем

не менее я помечаю этот аспект как заслуживающий того, чтобы продолжить его изучение при любом последующем расследовании.

D. Прочее

1. Дейн/Дюбуа

141. В июне 2017 года мне была предоставлена информация, имеющая отношение к утверждению о том, что к диверсии против самолета Хаммаршельда в 1961 году был причастен бывший наемник, действовавший под именем Джон Дейн/Поль Дюбуа. В 1975 году журналист и писатель по имени Том Миллер взял у «Джона Дейна» интервью, и в ходе их общения тот вроде бы рассказал, что его «катангское имя» — Поль Дюбуа, что по происхождению он британский гражданин и что он служил наемником в таких точках, как Родезия и Конго. Статья Миллера о Дюбуа появилась в 1976 году в журнале «Роллинг стоун»; как говорят, в том же году в телепрограмме «60 минут» был показан сюжет про него.

142. Миллер любезно переслал мне свои материалы, но отметил, что вот уже 40 лет как не имел личных контактов с Дюбуа. Согласно полученным мною записям о встрече Миллера с Дюбуа в 1975 году, заговор против SE-BDY включал подделку навигационных карт, в результате которой создавалось впечатление, что Ндола находится на более низкой высоте, чем на самом деле, и установку в фюзеляже зажигательного устройства, отрегулированного на воспламенение на высоте 4500 футов. По поводу навигационных карт в записях указывается: «Все высоты были на 1000 футов занижены... заход на посадку должен был происходить на отметке 6000, а на последней карте он оказался заниженным до 4500 футов». Что касается зажигательного устройства, то Дюбуа вроде бы заявил, что рядом с топливопроводом находился «термит», который был заложен через внутренний люк самолета. «Термит» он описал так: «Серная кислота попадала на смесь хлората калия с сахаром... [которая] в свою очередь, воспламеняла алюминиевый порошок с оксидом железа»; устройство должно было сработать при снижении самолета до высоты 4500 футов, когда ампула с кислотой раздавливалась в сильфоне, вызывая, по-видимому, пожар или взрыв.

143. Я отмечаю, что имя «Поль Дюбуа» выглядит совпадающим с именем французского пилота, которого называли пилотом одного из первых «Фуга», совершивших в 1961 году испытательный полет в Катангу, чтобы продемонстрировать возможности самолета. Если оставить это в стороне, то версия о том, что экипаж SE-BDY пользовался неправильными навигационными картами, разбиралась в ходе предыдущих расследований. Так, Хаммаршельдская комиссия отметила высказанное Хаммарбергом мнение о том, что «в обнаруженном на месте происшествия справочнике “Джеппесен” отсутствовали листы [навигационных карт] по Ндоле, и наилучшее и самое естественное объяснение состоит в том, что на момент аварии они находились перед глазами у пилотов (где они и должны были находиться)». Я не выяснил ничего нового, что указывало бы мне на факт использования неправильных навигационных карт, и я согласен со сделанным, как мне кажется, Хаммаршельдской комиссией выводом о том, что карты использовались правильные. Что касается якобы присутствовавшего зажигательного устройства, то, как отметила Независимая группа, окончательно исключить вероятность диверсии на основании отсутствия следов (в частности) зажигательного материала невозможно, поскольку были проверены не все обломки самолета. Вместе с тем за имевшееся у меня время мне не удалось установить личность Дюбуа или как-то иначе продвинуться здесь в расследовании, так что сведения относительно предположи-

тельного заговора остаются слухами. Учитывая, что утверждения об использовании неправильных навигационных карт не получили обоснования, информация, которая подтверждала бы показания одиночного свидетеля, отсутствует, а улики имеют характер слухов, я признаю доказательную ценность новой информации слабой.

2. Прочее

144. В ходе моей работы со мной связался один человек, который заявил, что он со своей командой обнаружил якобы значительные новые доказательства и что они планируют их обнародовать в коммерческих целях. Он указал, что собранная ими информация может быть мне показана (но не передана) только при том условии, что я буду соблюдать строгую конфиденциальность и до коммерческого выхода этой информации в свет в 2018 году не раскрою ее ни в своем докладе, ни как-то еще. Учитывая, что предложенные условия противоречили моему мандату, а также прозрачному поиску истины, я не смог на них согласиться. Я повторил свою просьбу о безоговорочном сотрудничестве, но она была отклонена.

145. Учитывая, что никакой реальной информации я не получил, я, разумеется, не в состоянии оценить, может ли эта информация иметь какую-то доказательную ценность. Тем не менее я упоминаю этот случай ради полноты картины. При этом я отмечаю, что, по словам связавшегося со мной человека, исследования его команды финансируются государственными телекомпаниями в Дании, Норвегии и Швеции. Если это правда, то возникает повод для озабоченности, так как происходящее идет вразрез с прозрачным и независимым поиском истины. Я считаю, что соответствующим государствам-членам стоило бы, возможно, разобраться в этом вопросе.

VI. Выводы и заключения

146. Как уже отмечалось, мандат, определенный в резолюции [71/260](#) Генеральной Ассамблеи, предписывает мне сформулировать, по возможности, выводы по результатам уже проведенных расследований. По моему мнению, можно сделать ряд выводов. Поскольку эти выводы становятся частью фундамента для моих рекомендаций, я обсуждаю их в настоящем разделе, предваряя ими сами рекомендации, которые приводятся ниже. Настоящий доклад вместе с содержащимися в нем выводами является лишь частью процесса выяснения всей правды. Поскольку, по моим наблюдениям, большой объем значимых материалов остается, вероятно, нераскрытым, выводы настоящего доклада вполне могут потребовать корректировки в зависимости от того, что может выявить дополнительная информация.

147. Новая информация, которая появилась за примерно два года после завершения работы Независимой группы, относится в основном к четырем рассматривавшимся Группой областям, которые связаны с трагическим событием: а) атака с воздуха или с земли либо иная внешняя угроза; б) диверсия; в) человеческие факторы; г) действия должностных лиц и местных властей. Прежде чем излагать в отношении этих областей определенные выводы, которые можно сейчас сделать, я выношу первоначальное замечание (к которому я еще вернусь): самая крупная помеха для выяснения всей правды о происшедшем — это продолжающееся неразглашение потенциально значимой новой информации из архивов разведывательных, охранных и оборонных ведомств государств-членов.

А. Недостатки первоначальных расследований

148. Предназначение настоящего доклада не в том, чтобы выносить приговор в отношении ранее проведенных официальных расследований или переписывать их заключения. Однако постольку, поскольку новая информация затрагивает доказательства, рассматривавшиеся в рамках этих расследований, сам ход расследований и сделанные по их итогам выводы, мой мандат позволяет мне вновь поднимать те или иные вопросы. Первоначальные расследования, состоявшиеся в 1961/62 годах, стали значительными начинаниями, но очевидны и определенные недостатки в работе, которая была проделана для обоснования выводов каждого из этих расследований. Что касается Родезийского комитета по расследованию, то с учетом сжатости сроков, в которых ему пришлось работать, имевшиеся в его распоряжении материалы носили ограниченный характер. Действовавшая затем Родезийская комиссия по расследованию с самого начала выглядела предрасположенной к выводу о том, что авария относима на счет ошибки пилота. Так, рассмотрение версии о возможной причастности еще одного самолета Родезийская комиссия открывает следующей фразой: «С самого начала мы хотели бы сказать, что не было выдвинуто ни одной причины и [что] мы не можем найти такой причины, по которой кто-либо, имевший возможность напасть на самолет с воздуха, мог бы иметь намерение напасть на него в то время, когда на нем находился г-н Хаммаршельд, выполнявший тогда возложенное на него задание». При всем уважении, представляется резонным заметить, что такая заведомая предвзятость, когда выводы начинаются с допущения, не говорит о по-настоящему беспристрастном изучении событий. Что касается Комиссии 1961 года, то она подошла к рассмотрению вопросов с большей открытостью, но из-за того, что она частично опиралась на доказательства, собранные и проанализированные в ходе родезийских расследований, некоторые из недостатков этих доказательств перекочевали и в ее выводы.

149. Особо следует отметить недостатки в том, как было построено во время первоначальных расследований снятие свидетельских показаний. Родезийский комитет по расследованию зафиксировал только сжатые показания примерно 130 свидетелей, имевшихся в его распоряжении, не требовал их обязательной явки и не оставил объяснений, почему некоторым свидетелям задавались дополнительные вопросы, а другим — нет. Родезийская комиссия по расследованию дословно за протоколировала показания примерно 120 допрошенных ею свидетелей, однако, подобно своему предшественнику, она слабо доверяла показаниям тех свидетелей, которых она именovala «африканцами», и поэтому не придавала им большого значения. В той манере, в какой она допрашивала свидетелей, чувствуется влияние ее видимого стремления объяснить случившееся ошибкой пилота.

150. Комиссия 1961 года представляется в целом форумом, который был более настроен на заслушивание широкого круга свидетелей (так, для местных свидетелей была организована возможность устного перевода на их родной язык), однако ее подход к свидетельским показаниям небезупречен. Представляется, например, что она слишком доверчиво и зависимо отнеслась к весьма сомнительному докладу от 21 февраля 1962 года, посвященному собранным доказательствам и подготовленному консультантом Уго Бландори, который высказался в том плане, что показания свидетелей-африканцев «следует воспринимать скептически». Доверие к свидетелю определяется не его национальной или расовой принадлежностью. Из-за того что показания местных свидетелей оказались в почти произвольном порядке отмеченными, были упущены многообещающие перспективы, а это, видимо, повлияло на то, насколько исчерпывающим стало в ходе первоначальных расследований изучение возможных версий

авиакатастрофы. Кроме того, Комиссия 1961 года в целом не слишком аналитически или критически подходила к доказательствам, унаследованным ею от родезийских расследований: представляется, например, что она без тщательного анализа согласилась с мнением Родезийской комиссии по расследованию, согласно которому свидетели-«африканцы», говорившие, что видели или слышали второй самолет, могли быть движимы политическими мотивами, а именно сильной неприязнью к Родезийской Федерации, — и это притом, что сама Комиссия 1961 года, по ее же словам, сочла, что по крайней мере «некоторые из этих свидетелей были искренни в своих рассказах о том, что, по их мнению, они видели». Стоит надеяться, что проделанная после 1962 года работа позволила этим свидетелям добиться более адекватного выслушивания их версии рассматриваемых событий.

151. Представляется также, что в ходе первоначальных расследований быстро отметились либо недооценивались показания единственного непосредственного очевидца — сержанта Харолда Джулиена, притом что известны его высказывания, зафиксированные почти сразу после его поступления в больницу 18 сентября, в том числе следующие: «Он взорвался»; «была большая скорость, большая скорость»; «затем было крушение»; «было много мелких взрывов со всех сторон»; «я потянул аварийную веревку и выбежал»; «[другие] оказались в западне». Эти высказывания вроде бы слышала в тот же вечер и медсестра, которой Джулиен говорил: «Мы были на взлетно-посадочной полосе, и произошел взрыв»; «мы были на взлетно-посадочной полосе, когда г-н Хаммаршельд сказал: “Летите обратно”, — и тогда произошел взрыв»; «мне единственному удалось выбраться, все остальные оказались в западне». Есть также сведения, согласно которым позднее Джулиен опять говорил про то, как перед крушением самолета Хаммаршельд сказал «возвращайтесь обратно» или «летите обратно». Позднее Джулиен говорил также про «искры в небе»; его родезийский хирург объяснил это как возможный симптом уремии.

152. Если одни свидетели рассказывали, что Джулиен временами говорил бессвязно или бредил, то другие сообщали, что иногда он всё же говорил разборчиво и внятно. Пожалуй, не следует удивляться, что в человеке, подвергаемом медицинским процедурам и находящемся иногда под сильным воздействием седативных препаратов, может проявляться сочетание этих состояний. Однако Родезийская комиссия по расследованию решила оставить без внимания все приписываемые Джулиену высказывания. Она прошла по каждому из них и безапелляционно отмела каждое. Особо следует отметить ее вердикт по поводу высказывания Джулиена относительно «искр в небе»: без какого-либо анализа она объявляет, что они «не заслуживают внимания... [так как] либо относятся к пожару после аварии, либо являются одним из симптомов его тогдашнего состояния». Комиссия 1961 года, вероятно из-за того, что она полагалась на выводы Родезийской комиссии по расследованию, не придавала высказываниям Джулиена вообще никакого значения в плане их соотношения с возможной причиной аварии. Как отметила Хаммаршельдская комиссия, последствием отрицания возможной значимости заявлений Джулиена является то, что из 27 свидетелей, которые могли бы дать показания о Джулиене, Родезийская комиссия по расследованию заслушала только 8, а Комиссия 1961 года — только 5 из этих 8. Показания единственного человека, который испытал крушение самолета, находясь внутри него, были отклонены без дальнейшего анализа. Это обернулось серьезной утратой с точки зрения добывания доказательств и представляется мне существенным просчетом в деле изучения потенциально значимых улик.

153. Вообще говоря, первоначальные расследования не дали того, что можно было бы считать справедливой и разумной оценкой доказательств, указываю-

щих, что при приближении SE-BDY к Ндоле он был не единственным замеченным в воздухе самолетом, что SE-BDY загорелся еще до столкновения с землей или что он мог стать объектом атаки или внешнего вмешательства. Так, даже Комиссия 1961 года, несмотря на все свидетельские показания, в вынесенном ею открытом вердикте «не нашла никаких доказательств в подтверждение... возможности 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». Я дополнительно рассматриваю этот аспект ниже. Вызывает также удивление, что в первоначальных расследованиях не был изучен вопрос о том, не делались ли государствами-членами или кем-то еще радиоперехваты, могущие иметь отношение к происшедшему. Этот аспект дополнительно обсуждается ниже.

154. В разделе V указывается на признаки того, что представители как минимум одного государства-члена, возможно, пытались повлиять на первоначальные расследования, склоняя их к выводу об ошибке пилота как о причине аварии. В окончательном тексте доклада Комиссии 1961 года нашло, по-видимому, отражение по меньшей мере одно из исправлений, которых добивалось Соединенное Королевство. Другая информация позволяет предположить, что на Комиссию 1961 года пытался повлиять и один из тройки членов Родезийской комиссии по расследованию, судья Ллойд-Джейкоб, который желал, чтобы она сосредоточилась только на некоторых аспектах авиакатастрофы. В переписке с Министром иностранных дел Соединенного Королевства графом Хьюмом судья Ллойд-Джейкоб, судя по всему, старается успокоить того, сообщая: «В вопросе о причине крушения я ожидаю от них [т. е. от Комиссии 1961 года] согласия с нашими выводами» — то бишь с выводами о том, что вероятность диверсии или иных злонамеренных действий можно исключить. Справедливости ради следует отметить, что, поскольку искомого результата достигнуто не было, нельзя сказать, повлияла ли на независимость Комиссии 1961 года эта попытка нажима.

155. Я не рассматривал причин, по которым отдельные лица или правительства пытались, возможно, повлиять на выводы первоначальных расследований, в том числе расследования, проводившегося Комиссией 1961 года. Вполне возможно, что за этими действиями стояли добрые намерения или искренние убеждения. Кроме того, разбиравшиеся в предыдущих пунктах вопросы упомянуты мною без намерения ополчиться на то или иное государство-член; я просто оперирую информацией, которая была предоставлена мне в ходе моей работы и которая неизбежно имеет ограниченный характер. Вместе с тем эти вопросы надлежит озвучить в официальном порядке. К счастью, как за свою бытность Председателем Независимой группы, так и при выполнении своей нынешней роли Видного деятеля я наблюдал по отношению к нам любезное и располагающее отношение со стороны представителей государств-членов, а также предельное уважение к независимости наших мандатов.

В. Причина или причины авиакатастрофы

156. Для изучения причин авиакатастрофы их, наверное, лучше всего разнести на две основные группы: причины, предполагающие некую форму вмешательства (к «внешнему вмешательству» относимы атака с воздуха или с земли либо иная внешняя угроза; к «внутреннему вмешательству» — диверсия), и причины, ее не предполагающие. Отдельно рассматривается вопрос о возможных «человеческих факторах».

1. Внешнее вмешательство: правдоподобие версии о внешней атаке или угрозе как о причине катастрофы

157. Комиссия 1961 года не нашла доказательств того, что SE-BDY подвергся атаке или беспокоящим действиям с воздуха, но не смогла исключить вероятность того, что такая атака имела место. Независимая группа отметила, 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». Группа оценила новую информацию и сочла, что показания очевидцев, предположительные сведения о перехвате сообщений и дополнительная информация об авиационном потенциале и военном персонале правительства провинции Катанга в 1961 году имеют умеренную доказательную ценность и могут дать важный след в поисках дальнейшей информации. В ходе своей работы я дополнительно изучил каждый из этих следов.

158. В 2017 году я не стал искать новых бесед с очевидцами, памятуя о высказанном Независимой группой суждении о том, что «дополнительный опрос оставшихся в живых свидетелей, проживающих в Замбии, даст мало результатов». Вместе с тем я получил дополнительную информацию о радиоперехвате, который слышал, по его словам, Эйбрам, а также информацию, имеющую отношение к утверждению об авиaperехвате самолета SE-BDY «Бёкелсом», и информацию относительно способности катангских сил совершить воздушную атаку.

159. Если опираться на информацию, которой мы располагаем, то враждебное воздействие на самолет извне — будь то прямая атака, вызвавшая его аварию, или недолгое отвлечение внимания пилотов на воспринятый ими в качестве угрожающего фактор, заставившее их лететь слишком низко и потерпеть крушение, — как причина авиакатастрофы выглядит правдоподобной. Согласно экспертным показаниям да Косты и Хаммарберга, на этапе снижения самолета достаточно было нескольких секунд, чтобы отвлечение внимания пилотов на атаку или иной тревожащий фактор стало потенциально фатальным. Совершить атаку на SE-BDY с учетом имевшихся сложностей, в том числе таких, как полет ночью и без радиолокатора, было бы непросто. Однако установлено, что самолеты и пилоты, способные осуществить такую операцию против SE-BDY, имелись. Тот факт, что Хаммаршельд отправится той ночью в Ндолу, был, повидимому, широко известен заранее: несколько свидетелей в своих показаниях Комиссии 1961 года заявили, что это известие даже транслировалось в новостях. Свидетельства многих очевидцев о том, что они наблюдали в воздухе более одного самолета, что другой самолет мог быть реактивным, что SE-BDY загорелся еще до крушения и что SE-BDY подвергся обстрелу или иному активному воздействию со стороны другого самолета, — если брать эти свидетельства в совокупности — нельзя просто так отмести. Кроме того, то обстоятельство, что государства-члены не полностью определили, что может иметься у них в архивах, само по себе стало к настоящему времени существенным фактом, имеющим отношение к делу.

а) Информация от очевидцев

160. С того времени, как Комиссия 1961 года завершила свою работу, опрошено в общей сложности 12 новых свидетелей. На вопрос о причинах, по которым они не дали показаний родезийским дознавателям и Комиссии 1961 года, новые свидетели отвечали, что либо не знали о розыске свидетелей, либо опасались каких-либо обвинений в собственный адрес. Из этих новых свидетелей некоторые были опрошены частными исследователями, семеро —

Хаммаршельдской комиссией в 2013 году, а шестеро из этой семерки — Независимой группой в 2015 году.

161. Независимая группа рассмотрела тот факт, что поступившие к ней показания об увиденном были сняты с девяти местных свидетелей в возрасте за 80, причем спустя много лет после событий. Некоторые из них были углежогами (Нгонго, Кастон Чипойя и Мозес Чимема), которые в ночь катастрофы занимались своими печами в лесу неподалеку от места крушения. Независимая группа перечислила значимые объективные факторы, которыми она руководствовалась в своей оценке их как свидетелей, включая надежность и правильность визуальной идентификации в неблагоприятных ночных условиях, возможности для наблюдения, влияние давности происшедшего на человеческую память, непоследовательность, наличие противоречий и т. д. После этого Группа сочла умеренной доказательную ценность поступившей от этих свидетелей информации, из которой следовало, что при приближении SE-BDY к Ндоле он был не единственным замеченным в воздухе самолетом, что в отличие от SE-BDY другая замеченная авиация была реактивной, что SE-BDY загорелся еще до столкновения с землей и что он подвергся обстрелу или иному активному воздействию со стороны одного или нескольких других самолетов. При этом доказательную ценность показаний трех лиц преклонного возраста из той же группы свидетелей Независимая группа сочла ничтожной.

162. Родезийский комитет по расследованию располагал показаниями семи свидетелей, утверждавших, что видели второй или третий самолет, причем некоторые из этих показаний позволяли вывести версию об атаке на SE-BDY. Родезийская комиссия по расследованию не стала выслушивать ни одного из этих свидетелей, но выслушала как минимум шесть свидетелей, утверждавших о наличии более чем одного самолета. В целом она отнеслась к этим свидетелям критически — в отличие от свидетелей, которые не заявляли, что видели второй самолет; как уже отмечалось, это могло быть связано с заведомой предубежденностью. Комиссия 1961 года тоже выслушала как минимум 6 свидетелей, которые говорили о более чем одном самолете, и как минимум 12 свидетелей, которые запомнили что-то вроде вспышки в небе. Действовавшая не так давно Независимая группа узнала, что пять новых свидетелей утверждают, что видели более одного самолета (а семь — что большой самолет загорелся еще до крушения). Выше уже говорилось о том, что Харолд Джулиен — единственный человек, переживший крушение самолета, — тоже дал показания, наводящие на мысль об угрозе или атаке при приближении самолета к Ндоле, возможно сопровождавшейся внезапным взрывом.

163. Индивидуальные свидетели были не единственными, кому довелось в ту ночь узнать о происходящем. Два примечательных момента описываются в информации, полученной от Соединенных Штатов в виде двух сообщений Галлиона от 18 сентября в Государственный департамент. В первом говорится, что самолет «был, возможно, сбит»; во втором обсуждаются сообщения о «вспышке в воздухе». Согласно этим сообщениям, одно из этих известий или оба они были немедленно направлены также в Белый дом, Министру обороны, ведомствам сухопутных войск, военно-морских сил и BBC, а также ЦРУ. Примечательно, что первое впечатление американского посла, действующего в регионе, — это что крушение самолета вызвано враждебными действиями.

164. В целом набирается солидный корпус значимых доказательств в виде показаний очевидцев, из которых следует, что при приближении SE-BDY к Ндоле он был не единственным замеченным в воздухе самолетом, что в отличие от SE-BDY другая замеченная авиация была реактивной, что SE-BDY загорелся еще до столкновения с землей и что он, возможно, подвергся обстрелу или иному активному воздействию со стороны одного или нескольких других са-

молетов. Эти доказательства необходимо будет дополнительно рассматривать по мере пополнения досье и следует оценивать в сопоставлении с информацией, которая, стоит надеяться, будет поступать из архивов разведывательных, охранных и оборонных ведомств государств-членов.

b) Утверждения о подслушанных сообщениях про атаку

165. Независимая группа сочла умеренной доказательную ценность сделанных Чарлзом Саутоллом и Полом Эйбрамом утверждений о том, что они (независимо друг от друга) слышали перехват или читали расшифровку перехвата радиопереговоров, состоявшихся в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года по поводу, как они считают, атаки на самолет SE-BDY, вызвавшей его крушение. Утверждения их обоих подробнее описываются в докладах Хаммаршельдской комиссии и Независимой группы.

166. Если обратиться к информации о Саутолле, то он назвался «обрабатывающим и докладывающим» офицером, который в 1961 году служил на военноморском пункте связи АНБ вблизи Никосии. Он неоднократно заявлял, что в ночь событий услышал или прочитал следующее сообщение: «Вижу низколетающий транспортный самолет. Все огни включены. Снижаюсь и иду на сближение. Да, это “Трансэр DC-6”. Тот самый самолет. Я в него попал. Есть языки пламени. Он падает. Терпит крушение». По словам Саутоллы, перехват этого сообщения был осуществлен ЦРУ, но передан в рабочую зону АНБ, где в тот момент, когда он слушал запись перехвата или читал его расшифровку, находилось еще четверо-пятеро сотрудников. Саутолл заявлял также, что то ли дежурный офицер службы связи, то ли другой сотрудник, присутствовавший в рассматриваемый момент, сказал ему, что перехваченное сообщение отправлено бельгийским летчиком по прозвищу «Одинокый рейнджер», пилотирующим самолет «Фуга мажистер», который используется катангскими силами, и что этот летчик «должно быть, дожидался самолета Хаммаршельда». Стоит напомнить, что ссылки на «Одинокого рейнджера» и «Фуга мажистер» делались также Послом Соединенных Штатов в Леопольдвиле Галлионом.

167. По ходу своей работы я узнал, что с тех пор, как Независимая группа завершила свою работу, Саутолл, к сожалению, скончался. Стоит напомнить также, что в 2016 году Соединенные Штаты подтвердили, что Саутолл в 1955 году стал служить в военно-морских силах, в 1969 году был уволен с действительной воинской службы, а в 1978 году вышел в отставку в звании командера запаса. Дополнительной информации относительно утверждений Саутоллы от Соединенных Штатов не поступило, в том числе не поступило ответа на заданные Независимой группой вопросы о том, служил ли Саутолл в Греции и был ли он придан в подкрепление АНБ, как утверждал он сам. Хотя Саутолл скончался, Соединенные Штаты по-прежнему могут подтвердить или опровергнуть эти его утверждения.

168. По поводу утверждений, сделанных Эйбрамом, следует напомнить, что он тоже заявлял, что слышал радиосообщения относительно сбития самолета на территории или вблизи территории Конго в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года, когда служил на посту прослушивания АНБ в Ираклионе (Крит, Греция). С 2015 по 2017 год Соединенные Штаты сообщали об отсутствии у них каких-либо документальных сведений об Эйбраме. Как указывалось выше, недавно Соединенные Штаты предоставили документ, который выглядит как послужной список и подтверждает, что Эйбрам служил специалистом по радиоперехвату в подразделении Службы безопасности американских ВВС на Крите. По заявлению Соединенных Штатов, из предоставленного ими документа следует, что в сентябре 1961 года Эйбрама на Крите не было. Он это оспаривает.

169. Утверждения, сделанные Саутоллом и Эйбрамом, значимы для ответа на вопрос о том, мог ли SE-BDY подвергнуться какого-либо рода атаке. К настоящему времени Соединенные Штаты подтвердили, что оба они служили в вооруженных силах страны и что Эйбрам работал в разведке. Однако не следует сбрасывать со счетов взаимную противоречивость заявлений и непроясненные аспекты имеющейся информации. Эти аспекты включают должности, которые эти два человека занимали в рассматриваемый момент, точные даты их нахождения в соответствующих местах службы и заявления каждого из них о том, что слышанное ими было зафиксировано на пленке или на бумаге и отправлено в Соединенные Штаты (а в случае Эйбрама — еще и в Соединенное Королевство). Представляется, что у Соединенных Штатов должны иметься хоть какие-то дополнительные записи, позволяющие приемлемым образом разобраться в этом вопросе.

с) Способность к совершению воздушной атаки

170. Занимавшиеся первоначальными расследованиями команды, по сути, исключили вероятность того, что в нападении на SE-BDY мог быть использован реактивный самолет «Фуга мажистер», который эти команды считали единственным истребителем, имевшимся в распоряжении Катанги 17–18 сентября 1961 года. Это суждение основывалось на их мнении о том, что предельный запас топлива «Фуга» не позволял ему долететь до Ндолы и вернуться в Колвези. Упомянутые команды считали также, что в любом случае «Фуга» стоял той ночью на приколе — по заявлениям его «капитана» (Делен) и других лиц. Ни одно из этих доказательств не является неопровержимым: по признанию «капитана» Делена Родезийской комиссии по расследованию, «по крайней мере в одном случае самолет “Фуга” взлетел с немощенной дороги», а это означает, что самолет мог воспользоваться не только полосой в Колвези, но и другими взлетно-посадочными полосами, многие из которых имели нужную протяженность (как показано на карте, прилагаемой к настоящему докладу). Кроме того, показания да Косты и Хаммарберга, основанные на их собственном опыте и на инструкциях к «Фуга», свидетельствуют о том, что «Фуга» был в любом случае способен вылететь из Колвези в Ндолу на боевое задание и вернуться. Перелет Колвези — Ндола — Колвези оставлял бы лишь весьма небольшое «окно» для ведения боя, но если бы «Фуга» использовал для старта или приземления более близкую взлетно-посадочную полосу, то добраться до Ндолы было бы явно возможно. При этом возникает вопрос, почему показания Делена были приняты без дальнейшего анализа. Родезийская комиссия по расследованию резюмировала: он «явился добровольно, чтобы дать эти показания... у нас нет оснований сомневаться в правильности его показаний». Вообще-то Делен был катангским наемником, подозреваемым в возможной причастности к трагическому событию, и данный факт мог бы стать достаточным основанием хотя бы для какого-то уточнения его мотивов. Причем в показаниях Делена видны противоречия по разным деталям, например сколько пилотов имелось в наличии и даже является ли он летчиком сам (полученные впоследствии улики, в том числе показания его товарищей, склоняют к выводу о том, что летчиком он не был). Противоречия есть и между его показаниями Родезийскому комитету по расследованию и Родезийской комиссии по расследованию.

171. В 2015 году Независимая группа признала возможность того, что в воздушной атаке на SE-BDY использовался самолет «Фуга мажистер», «Дав» производства компании «Де Хэвилленд» либо «Дорнье» DO-27 или DO-28. Однако, учитывая отсутствие других подтверждающих доказательств и принимая во внимание эксплуатационные и иные сложности и факторы, ограничивавшие способность совершить прямую ночную атаку, Группа сочла слабой доказательную ценность информации, якобы позволяющей конкретно уличить

в такой атаке один из этих самолетов. Вместе с тем полученное мною экспертное заключение еще раз подтверждает, что второму самолету было бы легче не сбить SE-BDY, а подвергнуть его беспокоящим или отвлекающим действиям. Если такие опасные действия были совершены в критический момент захода SE-BDY на посадку, они могли привести к его крушению, не оставив никаких побочных физических улик.

172. Новая информация, которую я подверг оценке в 2017 году, подкрепляет выводы Независимой группы и позволяет их развить: она указывает на то, что ресурсы, имевшиеся в рассматриваемом месте в интересующее нас время, позволяли совершить воздушную атаку на SE-BDY. Новая информация из архивов Организации Объединенных Наций указывает на наличие гораздо большего, чем было вначале известно Независимой группе, количества аэродромов или взлетно-посадочных полос, которые могли быть использованы для атаки. Другая информация подтверждает наличие нескольких пилотов, способных совершить атаку, тогда как в ходе первоначальных расследований предметом внимания становился только Делен. Кроме того, количество самолетов оказалось больше установленного первоначально, причем выяснилось, что мог быть задействован второй самолет «Фуга мажистер». Как показывает проанализированное мною экспертное заключение, «Фуга» или другому самолету было бы сложно взлететь, атаковать и приземлиться ночью. Однако в свидетельских показаниях, собранных в ходе первоначальных расследований, встречаются описания ночных самолетных посадок по ориентирам из поджигаемых дорожек из песка с керосином, а Комиссии 1961 года были даны показания о том, что большинство ооновских рейсов в Конго в то время совершалось ночью.

173. Предыдущие замечания касаются вероятности того, что SE-BDY подвергся атаке или иному воздействию со стороны вооруженных сил Катанги. Между тем Комиссия 1961 года не смогла исключить, что той ночью в воздухе мог находиться еще один некатангский самолет, — не могу исключить этого и я. Возможно, например, что в воздухе находились самолеты Королевских родезийских ВВС: один из 18 реактивных истребителей-бомбардировщиков «Канберра», дислоцировавшихся в Ндоле, один из примерно 30 реактивных истребителей-бомбардировщиков или учебных самолетов «Вампир» либо один из 12 легких штурмовиков «Провост». Я не хочу сказать, что у меня есть конкретные доказательства, указывающие, что один из этих самолетов находился в ночь с 17 на 18 сентября 1961 года в воздушном пространстве над Ндолой и уж тем более был причастен к какой-то атаке. Вместе с тем район происшествия был частью родезийского воздушного пространства, так что на данном этапе, когда ознакомления со всеми потенциальными материалами не произошло, а во многих свидетельских показаниях упоминается второй летевший самолет, нельзя с уверенностью исключить возможность того, что этот второй самолет был некатангским.

174. Хотя информация о том, что SE-BDY могли атаковать самолеты «Фуга», «Де Хэвилленд», «Дорнье» или другие, была сама по себе сочтена малоценной, ее стоит рассмотреть в свете других доказательств, в том числе свидетельских показаний. Кроме того, как уже отмечалось, крушение SE-BDY не обязательно должно было стать результатом прямой и успешной атаки; могло оказаться достаточно того, что второй самолет подверг SE-BDY беспокоящим действиям, которые и стали причиной катастрофы.

175. Завершая эту тему, я отмечаю, что некоторые аспекты утверждений Бёкелса согласуются с другими доказательствами; на мой взгляд, эти утверждения можно по-прежнему считать заслуживающими дальнейшего изучения. В том, что SE-BDY шел с включенными огнями, а «Фуга» использовал прожектор, утверждения Бёкелса согласуются, например, с показаниями Саутолла и

свидетельствами очевидцев, некоторые из которых говорили об освещенности самолетов. Рассказ Бёкелса согласуется также со сведениями о фактическом времени авиакатастрофы, о потенциальной дальности действия «Фуга», о том, что приказы отдавались по радио на французском языке (см. показания Саутолла, а также сведения о возможном присутствии в кабине франкоязычных Барро и/или Лаланда), и о том, что Хаммаршельд (со слов Джулиена) произнес: «Возвращайтесь обратно». Я также отмечаю, что получил от Хаммарберга уточненное заключение, в котором говорится, что конструкция кабины «Фуга» позволяла штурману на заднем сиденье передавать радиосообщения, в то время как пилот на переднем сиденье осуществлял бы одновременно управление самолетом и атакующие действия, — а это в утверждениях тоже звучало. Рассказанная Бёкелсом история содержит много аспектов, которые соответствуют известным фактам, однако заявление об участии якобы двух «Фуга мажистеров» всё еще требует проверки и независимого подтверждения. Думается, что самый четкий способ проверить, действительно ли это могло произойти, — это изучить архивы разведывательных, охранных и оборонных ведомств государств-членов, выяснив, нет ли каких-либо записей предполагаемых радиоперехватов.

2. Внутреннее вмешательство: невозможность в настоящее время установить, не стала ли причиной катастрофы диверсия

176. Как известно, версия о том, что ту или иную роль в авиакатастрофе могла сыграть какая-то форма диверсии, рассматривалась с самых первых расследований. Независимая группа сочла ничтожной доказательную ценность сделанного в 2015 году утверждения о причастности сотрудников иностранного (румынского) посольства в Леопольдвиле к установке взрывного устройства на SE-BDY во время нахождения самолета на территории леопольдвильского аэропорта, равно как и утверждения о том, что на борт SE-BDY скрытно попал угонщик или «лишний» пассажир. Группе не удалось полностью оценить утверждения о диверсии, изложенные в документах Южно-Африканского института морских исследований, в которых описывается операция «Челеста».

177. Комиссия 1961 года отметила, что, поскольку во время нахождения SE-BDY в Леопольдвиле у самолета не выставили специального охранника, нельзя исключать возможность несанкционированного подхода к самолету в целях диверсии. Шведские авиатехники также подтвердили, что самолет оставался без присмотра, а передний грузовой отсек не был заперт. Вместе с тем документы Южно-Африканского института морских исследований с приказами относительно операции «Челеста», направленной на «удаление» Хаммаршельда, были сочтены Независимой группой не имеющими доказательной ценности — прежде всего из-за неустановленности их подлинности, неопределенности того, как они переходили из рук в руки, и неуверенности в том, что в сентябре 1961 года Институт вообще существовал. Я надеялся, что смогу оценить достоверность документов Института. К сожалению, доступа к ним я не получил, так что опровергнуть или дополнительно подтвердить эту гипотезу мне не удалось.

178. Оснований, говорящих в пользу каких-либо других утверждений о диверсии, я не нашел. Поэтому, прежде чем можно будет прийти к твердому выводу относительно возможной роли диверсии в авиакатастрофе, в настоящее время сохраняется необходимость проверить утверждения относительно операции «Челеста». По-прежнему требуются анализ оригиналов документов (плюс возможный допрос свидетелей) и слаженное изучение архивов разведывательных, охранных и оборонных ведомств государств-членов для выяснения того, нет ли там упоминаний о Южно-Африканском институте морских исследований или

операции «Челеста» (в связи с которой встречаются, среди прочего, утверждения о роли ЦРУ).

3. Сохраняющаяся вероятность случайной катастрофы в результате ошибки пилота, не вызванной сторонним вмешательством

179. Разумеется, допустима и такая версия, что авиакатастрофа произошла просто в результате ошибки пилота, несмотря на опытность экипажа и на то, что условия перед заходом на посадку были нормальными. Такой вывод было бы просто сделать, если бы мы смогли с уверенностью сказать: все потенциальные доказательства добыты и изучены, и другого возможного объяснения нет. Понятно, что в нашем случае нельзя сказать, что удастся изучить всю совокупность доказательств, которые когда-либо существовали. К примеру, большая часть самолета после крушения сгорела и поэтому не могла быть исследована; значит, однозначное заключение об отсутствии инородных материалов в обломках вынести так и не получится. Однако, несмотря на такие ограничивающие факторы, если в результате изучения всех существующих доказательств никакая другая гипотеза поддержана быть не может, то, вероятно, закономерен будет вывод о том, что, с практической точки зрения, единственное возможное объяснение — это ошибка пилота.

180. Есть вопросы по поводу того, какого рода ошибка пилота могла произойти, и в частности не было ли какого-то сбоя, который стал способствующим фактором. Однако я считаю, что теории о том, что мог произойти механический или иной технический сбой, в том числе с высотомерами, что настройка высотомеров (QNH) была неправильной или что использовались не те схемы посадки, уже получили адекватное опровержение на этапе работы Хаммаршельдской комиссии и Независимой группы. Поэтому если авиакатастрофа произошла без внешнего вмешательства, то ее причиной почти наверняка была некая проблема, вызванная сугубо ошибкой пилота, например сочетанием неправильного прочтения показаний высотомеров и визуальной погрешности.

181. Ошибка пилота выглядит логически привлекательной гипотезой, отчасти из-за того, что другие гипотезы не свободны от проблем: например, осуществить воздушную атаку или иное вмешательство было непросто (тем более непросто было атаковать воздушную цель с воздуха в ночное время), а если говорить о возможной диверсии, то нужно признать, что SE-BDY лишь недолго оставался в Леопольдвиле без охраны. Однако объявлять на нынешнем этапе наиболее вероятным вывод об отсутствии внешнего или внутреннего вмешательства было бы логически не продуманным шагом — по двум основным причинам. Во-первых, вполне понятно, что мы увидели не все значимые доказательства (этот момент дополнительно обсуждается ниже). Было бы безрассудно и безответственно делать окончательный вывод, хорошо осознавая, что известны не все потенциально существенные доказательства. Во-вторых, многие собранные доказательства остаются невыверенными, причем выверке как минимум некоторых из них может, вероятно, помочь информация, которая хранится у государств-членов и которая позволила бы, например, выяснить, существуют ли предполагаемые перехваты радиопереговоров, являются ли они подлинными или поддельными и не зафиксировало ли какое-нибудь ведомство безопасности или разведки присутствие второго самолета.

4. Правдоподобие версии о том, что в катастрофе сыграли свою роль человеческие факторы

182. Вне зависимости от того, фигурировало ли среди причин авиакатастрофы какое-то иное вмешательство, свою роль в ней могли сыграть «человеческие факторы», такие как усталость. Подобные человеческие факторы могут под-

толкнуть пилота к ошибке или сказаться на его способности реагировать на возникновение помех. Как отметила в 2015 году Независимая группа, борт SE-BDY, т. е. самолет DC-6B, был сложной и крайне требовательной в управлении машиной, для которой требовался экипаж как минимум из трех человек (два пилота и бортинженер). Независимая группа признала, что если экипаж SE-BDY был уставшим, то он сталкивался с повышенным риском элементарных ошибок, зрительных иллюзий или непонимания обстановки. Аналогичным образом, усталость или иная неадекватность могла сказаться на способности экипажа реагировать на нештатную или экстренную ситуацию, например воздушную атаку или внешнюю угрозу, справиться с такой ситуацией либо преодолеть последствия диверсии или технического сбоя.

183. Независимая группа рассмотрела аналитические выкладки, сделанные вскоре после событий квалифицированным персоналом, работающим на соответствующие шведские ведомства, с опорой на документы компании «Трансэр» — эксплуатанта самолета SE-BDY. Группа сочла умеренной доказательную ценность информации о том, что три из четырех членов летного экипажа, по-видимому, не имели достаточной возможности надлежаще отдохнуть перед полетом SE-BDY, а у пилота Халлонквиста такая возможность имелась. Я направил дополнительные запросы, стремясь выяснить, какова доказательная ценность утверждения о том, что экипаж мог находиться под действием алкоголя или наркотиков. Рассмотрев полученные мною экспертные оценки, я пришел к выводу, что действия таких опьяняющих факторов не было. Исходя из вышесказанного, я считаю правдоподобной версию о том, что усталость могла повлиять на работоспособность второго пилота и бортинженера SE-BDY, в том числе на их способность реагировать в случае каких-либо неожиданных обстоятельств. Что же касается пилота, то подобное влияние на его работоспособность представляется мне, с учетом имеющихся доказательств, маловероятным.

С. Прочие вопросы

1. Должна существовать дальнейшая значимая информация

184. Как показывает внимательное прочтение собранного досье, включая частично рассекреченную информацию, в архивах разведывательных, охранных и оборонных ведомств государств-членов почти наверняка имеется не преданная огласке значимая информация по некоторым вопросам, касающимся условий и обстоятельств трагического события. Судя по истории и характеру появления потенциально новой информации за истекшие годы, всё еще сохраняется вероятность того, что будет обнаружена, вскрыта или предоставлена дополнительная информация. Это дает некоторое утешение, однако не снимает острой необходимости в восполнении пробелов с целью выяснить всю правду и прийти к окончательному определению вероятных причин авиакатастрофы. Скажем так: существует потребность (причем давно назревшая) в безусловном и безоговорочном раскрытии значимой информации, которая, возможно, существует, но до сих пор не разглашается разведывательными, охранными и оборонными ведомствами или службами государств-членов.

185. За последние два года накопился массив сведений об имеющейся у государств-членов информации, относящейся к разведывательной, охранной и оборонной сферам. Например, в ходе нынешних изысканий Соединенные Штаты уточнили, что в рассматриваемый момент в регионе Конго присутствовали один или несколько агентов ЦРУ. Соединенные Штаты предоставили архивные дипломатические материалы, показывающие, что ЦРУ и другие разведывательные, охранные и оборонные структуры информировались о важных собы-

тиях политической жизни. Соединенные Штаты также подтвердили, что в интересующий нас период у них имелись в Ндоле силы и средства, в том числе самолет (или самолеты) «Дакота». Документальные материалы показывают, что «Дакота» была способна перехватывать радиосообщения и оснащена достаточно мощной радиоаппаратурой, чтобы передавать сигналы на другие континенты. Кроме того, в 2015 году Соединенные Штаты уведомили Независимую группу, что «ЦРУ провело поиск и не обнаружило никаких документов относительно присутствия самолетов “Фуга мажистер” в регионе Катанги примерно в рассматриваемое время». Тем не менее в 2017 году произошел отрядный сдвиг: Соединенные Штаты предоставили мне информацию, которая указывает, что в других архивах всё-таки имеется значительный объем сведений, касающихся присутствия трех самолетов «Фуга».

186. Обнадеживающим событием стали прямое подтверждение Бельгией того, что в архивах ее служб безопасности имеется значимая информация, и предание ею определенных документов огласке.

187. В своих ответах на мои запросы Германия назвала категории релевантной информации, куда вошла и информация из архивов разведывательных, охранных и оборонных ведомств. Благодаря исследовательской работе и содействию г-на Гюльшторфа я получил копии некоторых единиц такой информации. Однако изучение материалов указывает, что параметры поисков были, возможно, сужены, так как если судить по выявленным файлам, то в архивах Германии вопиющим образом отсутствуют упоминания о крушении SE-BDY, о гибели Хаммаршельда и о последовавших за этим расследованиях. Вряд ли будет натяжкой считать, что эти события вызывали к себе интерес в Восточной и Западной Германии: на это вполне красноречиво указывает тот факт, что (согласно архивным материалам, изученным в 2017 году) в августе 1961 года Западная Германия сыграла определенную роль в координации попыток провести секретные переговоры между Президентом Конго Жозефом Касаубу и Моизом Чомбе.

188. Соединенное Королевство предоставило из своих архивов (как я понимаю, впервые) информацию, которая, после ее перекрестной сверки с уже имевшейся в досье информацией (включая заявления Высокого комиссара в Солсбери лорда Олпорта), подтверждает присутствие агентов МИ-5 и МИ-6, в том числе Дейвида Драйвера и Нила Ритчи. Эта информация легитимизирует сведения, выводимые окольным путем из одного из ключевых документов — доклада-приложения Нила Ритчи от 25 сентября 1961 года, где разбираются такие вопросы, как достигнутые при британском содействии договоренности о намечаемой для Хаммаршельда встрече в Ндоле, включая доставку Чомбе на эту встречу. Наличие в полученной от Соединенного Королевства информации прямых ссылок на Драйвера и Ритчи подтверждает, что непосредственно перед крушением SE-BDY и сразу после него иностранные разведывательные службы проявляли активность, которая не нашла отражения ни в одном из докладов по итогам официальных расследований, но должна оставаться зафиксированной в архивах разведывательных, охранных и оборонных ведомств государств-членов. От Соединенного Королевства ко мне также поступила информация о том, что в 1962 году оно получало из Родезии разведывательные донесения, некоторые из которых (в том числе доклады Разведывательного комитета Северной Родезии) рассекречены. Видимо, их можно будет разыскать среди имеющихся досье; представляется также вероятным, что дополнительная значимая информация найдется в архивах Федерального бюро разведки и безопасности (разведывательно-охранное ведомство колониальной Федерации Родезии и Ньясаленда). В отличие от донесений за 1962 год, которые были изучены, донесения за 1961 год мне предоставлены не были; между тем они, скорее всего,

существуют и должны содержать дополнительную значимую информацию. Кроме того, если верны утверждения о том, что государства-члены перехватывали сообщения с аппарата CX-52, которым пользовался Хаммаршельд, то можно было бы разыскать эти перехваты, чтобы выяснить, не содержится ли в них дополнительная значимая информация.

189. Таким образом, можно четко обозначить определенные направления дознавательской работы, которые требуют со стороны как минимум некоторых государств-членов активного сотрудничества, проявляющегося в поиске информации в архивах их разведывательных, охранных и оборонных ведомств. Сведениями, представляющими первостепенный интерес, являются радиоперехваты и соответствующие записи (включая, например, магнитофонные ленты, расшифровки, вторичную/третичную информацию и другие материалы), прежде всего относящиеся к возможным сообщениям, переданным SE-BDY, любыми другими летательными аппаратами, сухопутными войсками и авиадиспетчерскими службами, или переговорам между ними. Любая такая информация, относящаяся к последним минутам перед гибелью SE-BDY, если эта информация поддается проверке, способна либо доказать, либо опровергнуть одну или несколько из существующих гипотез, что приблизит нас к подведению последней черты. И наоборот, если всесторонние поиски, охватывающие и архивы разведывательных, охранных и оборонных ведомств, показывают, что записей или иных сведений такого рода нет и никогда не было, то мы действительно сможем сделать вывод о невозможности иной причины, кроме ошибки пилота.

190. В материалах Родезийской комиссии по расследованию зафиксировано мнение авиадиспетчера из Солсбери о том, что «тетрадь [авиадиспетчерской службы в Ндоле] является “выжимкой” и что произошло много такого, что в ней не зафиксировано». Сейчас нам известно, что, видимо, должны существовать дополнительные записи радиоперехватов и сопутствующие материалы, которые позволили бы детализировать скудную пометку, сделанную авиадиспетчерским пунктом в Ндоле спустя 32 часа после крушения самолета. Некоторые единицы изученной мною новой информации доказывают, что государства-члены перехватывали ооновские сообщения в Конго, что в Ндоле в ночь событий присутствовали силы и средства государств-членов, способные вести радиоперехват, и что в Конго и Северной Родезии в интересующее нас время присутствовал разведывательный персонал различных государств-членов. Показания Саутолла и Эйбрама, а также записи других лиц, например де Кемулари и Мейера, тоже указывают на вероятность попадания передаваемых сведений в руки государств-членов и других сторон, которые прослушивали радиоэфир. Доступ к этим или другим записям может дополнительно подтвердить содержание и подкрепить достоверность авиадиспетчерской тетради.

191. В свете аналитических выкладок, приводимых в настоящем докладе, мне представляется резонным вывод о том, что бремя доказывания перешло теперь к государствам-членам: они должны продемонстрировать, что провели полноценную проверку принадлежащих или вверенных им записей и архивов, в том числе остающихся секретными, на наличие потенциально значимой информации. Эти вопросы дополнительно обсуждаются в разделе VII, посвященном рекомендациям.

2. Почти бесспорно, что Хаммаршельд и члены сопровождавшей его группы не были умерщвлены после приземления

192. Касаясь причины смерти пассажиров SE-BDY, Независимая группа сочла вполне обоснованными выводы и заключения изначальных патолого-анатомических исследований, проведенных д-рами Россом, Смитом и Стивен-

сом в 1961 году. Значит, как тогдашняя, так и новая информация подтверждает вывод о том, что причиной смерти (либо мгновенной, либо скоро наступившей) всех пассажиров стали травмы, полученные при авиакатастрофе. Этот вывод был основан на том факте, что судебно-медицинские эксперты, с которыми консультировались Шведский королевский медицинский совет (в рамках расследования Комиссии 1961 года), г-жа Уильямс, Хаммаршельдская комиссия и Независимая группа, поддержали правильность результатов патолого-анатомических исследований. Независимой группе удалось также получить доступ к оригиналам рентгеновских снимков, сделанных при аутопсии. Группа согласилась с мнением г-на Флеминга о том, что при исследовании тел погибших патологоанатомы правильно зафиксировали все травмы и что у Хаммаршельда не было пулевого ранения в лоб.

193. Принимая во внимание заключения медицинских экспертов, представляется разумным сделать вывод о том, что другие выдвигавшиеся версии о причине смерти, включая версию о том, что Хаммаршельда убили (либо перед крушением самолета, либо, еще живого, после крушения), не имеют доказательной ценности. К настоящему времени следует признать убедительно установленным — причем, на мой взгляд, установленным вне всяких сомнений, — что тогдашний Генеральный секретарь Хаммаршельд умер мгновенно или в считанные секунды при столкновении самолета с землей — как и все остальные пассажиры и члены экипажа, за исключением Харолда Джулиена. Как установила Комиссия 1961 года, Джулиен, который исполнял обязанности начальника охраны в ОНУК и скончался 23 сентября 1961 года из-за осложнений, вызванных почечной недостаточностью, имел бы больше шансов остаться в живых, если бы его вывезли с места крушения раньше, чем это было сделано родезийскими властями, у которых ушло на это 16 часов. Поскольку причина смерти всех находившихся на борту SE-BDY была своевременным и надлежащим образом объяснена, спекуляции на тему убийства после крушения самолета неуместны.

3. Действия местных должностных лиц и властей, включая поисково-спасательные мероприятия

194. Независимая группа признала, что поступившая от двух очевидцев новая информация, согласно которой обломки самолета были обнаружены северородезийскими властями не в 15:10 по местному времени (официально объявленный момент обнаружения), а раньше, имеет умеренную доказательную ценность. Независимая группа сочла также умеренной доказательную ценность информации, согласно которой лорд Олпорт узнал о крушении по прибытии в Солсбери, которое произошло 18 сентября 1961 года в 14:00 по местному времени, т. е. раньше официально объявленного Родезией момента обнаружения. Кроме того, как отметила Комиссия 1961 года, поисково-спасательные мероприятия в отношении SE-BDY 18 сентября 1961 года проводились отнюдь не с той старательностью, которой следовало бы ожидать. Хотя почти сразу после катастрофы властям поступили некоторые сообщения, позволяющие ее предположить, хотя было ясно, что SE-BDY не приземлился, и хотя в ближнем радиусе присутствовало более 20 средств военной авиации, обломки самолета были обнаружены лишь спустя 15 часов после его крушения и спустя 9 часов после начала рассвета. Я согласен с высказанным Комиссией 1961 года мнением о том, что поисково-спасательные операции были отягощены «недостаточной связью и сотрудничеством между соответствующими должностными лицами [авиационного ведомства], отсутствием с их стороны инициативы и стараний, а также промедлением в выполнении предписанной процедуры». Сценарий, при котором место крушения обнаруживалось быстрее, открывал бы разные возможности, в том числе позволял бы спасти Джулиена и тем самым

сохранить ему жизнь и сберечь его как единственного непосредственного свидетеля условий и обстоятельств трагедии.

195. Если показания соответствующих должностных лиц и свидетелей — при том что в этих показаниях были несоответствия — оценивать в их совокупности и без дополнительных доказательств, то сами по себе они не дают оснований делать вывод, что был официальный сговор с целью замедлить поиски или что действовали какие-то иные скрытые мотивы. Исходя из этого и несмотря на медлительность поисково-спасательных операций (свидетельствовавшая, видимо, о прискорбной нехватке профессионализма), я не усматриваю признаков «заговора бездействия», который непременно предполагал бы некий комplot или укрывательство вокруг причины крушения.

VII. Рекомендации и заключение

A. Мотивировка рекомендаций

196. Разбираемый нами вопрос, который в течение более чем полувека оставался без движения, вновь оказался на рассмотрении Генеральной Ассамблеи в 2014 году, после того как над ним поработала Хаммаршельдская комиссия. В тот момент, исходя из наличия новых данных, Генеральный секретарь предложил на выбор три варианта: учредить независимую коллегия экспертов, поручив ей оценить доказательную ценность этих данных и вынести рекомендации; возобновить расследование 1961/62 годов, проведенное Комиссией 1961 года; организовать новое расследование. При этом Генеральный секретарь также высказался за то, чтобы государства-члены, учитывая давность событий, предприняли шаги к рассекречиванию любых значимых материалов, имеющихся в их распоряжении.

197. Генеральная Ассамблея предпочла назначить Независимую группу, поручив ей оценить доказательную ценность новых данных и вынести рекомендации. Выполнение мандата, врученного Независимой группе, а затем мне как Видному деятелю, сопровождалось значительной работой со стороны Организации Объединенных Наций, которую она как коллективный орган проделала в стремлении выяснить правду о событиях 17–18 сентября 1961 года. Под эгидой Организации Объединенных Наций были опрошены новые свидетели, просмотрены десятки тысяч страниц подлинных документальных материалов, проведены криминалистические экспертизы, получены консультации у специалистов и устроено общение с государствами-членами. Мы наблюдали происходивший под ооновской эгидой процесс, который позволил отсеять некоторые необоснованные утверждения и сосредоточиться на гипотезах, дающих представление о том, что действительно могло произойти той ночью.

198. Вместе с тем остается фактом, что поступившей к Организации Объединенных Наций информации недостаточно для вынесения заключений о причине или причинах катастрофы, причем представляется вероятным существование дополнительной важной информации. Хотя Генеральный секретарь рекомендовал государствам-членам подумать над рассекречиванием значимых документов, имеющихся в их распоряжении, не известно, чтобы какие-либо государства-члены провели систематический процесс выявления документальных материалов, оставшихся в 2013 году засекреченными, и возможного пересмотра их грифа секретности. Государства-члены предоставили много документов, относящихся к дипломатической и политической сферам, — однако почти никакой информации из архивов разведывательных, охранных и оборонных ведомств, если не считать весьма немногочисленных исключений, рассек-

речено или иным образом предоставлено не было. Если есть информация, которая позволит нам больше узнать про причину аварии, то она, скорее всего, находится в таких архивах. Есть острая необходимость в том, чтобы все государства-члены, могущие располагать значимой информацией, тщательно проверили архивы своих разведывательных, охранных, оборонных и иных ведомств и раскрыли любые значимые материалы или по крайней мере подтвердили их наличие, а если таких значимых материалов не существует, то сделали об этом четкое и недвусмысленное заявление.

199. Поскольку у Организации Объединенных Наций нет полномочий принуждать государства-члены к преданию документов огласке, она, видимо, достигла или вскоре достигнет пределов своей способности к конструктивному и своевременному добыванию информации, имеющей достаточную доказательную ценность. Для выяснения всей правды о событиях 17–18 сентября 1961 года нужно, чтобы теперь эстафету забот приняли в индивидуальном порядке государства-члены, у которых может иметься значимая информация, и чтобы уже они распорядились насчет процесса, посредством которого можно просмотреть все документальные материалы.

200. Наверняка можно отыскать баланс, позволяющий соблюсти законно волнующие государств-членов интересы безопасности и при этом заново и всерьез проверить, нельзя ли раскрыть наличие информации, которой уже почти 60 лет и которая относится к событиям (если не сказать: к миру), давно ушедшим в прошлое. Многие государства-члены, упомянутые в настоящем докладе, уже провели разного рода собственные внутренние расследования деятельности, осуществлявшейся ими в Центральной Африке на протяжении десятилетий после окончания Второй мировой войны, и результаты этих расследований стали публичным достоянием.

201. Стоит подчеркнуть, что упоминание мною конкретных государств-членов в приведенных выше аналитических выкладках стало возможным благодаря их сотрудничеству, выразившемуся в откликах на мои поисковые запросы, и я перед ними в долгу. От некоторых других государств-членов, которым я направил запросы, ответов я не получил. Наверняка резонно будет предположить, что они и другие государства-члены остаются возможными источниками дополнительной информации, и я хотел бы настоятельно призвать их тоже откликнуться на поисковые запросы.

202. Я размышлял над тем, не целесообразно ли вернуться к рассмотрению остальных вариантов, предложенных Генеральной Ассамблее в 2014 году: возобновить расследование 1961/62 годов или организовать новое расследование. На данном этапе я рекомендую этого не делать, потому что всякое возобновленное или новое расследование столкнется с теми же сложностями, обусловленными отсутствием механизма, который бы обязывал или принуждал государства-члены выявлять или раскрывать значимые материалы. Поэтому, оставаясь при мнении о том, что для окончательного установления фактов потребуются дальнейшее расследование или дознание, я считаю, что этому должны предшествовать согласие государств-членов на сотрудничество, выражающееся в проведении всестороннего изучения архивов их разведывательных, охранных и оборонных ведомств, и вдумчивая переоценка ими того, есть ли у них уважительные причины, чтобы по-прежнему не разглашать ту или иную значимую информацию, которая может там содержаться. Исходя из этого, я предлагаю на будущее три рекомендации, которые излагаются ниже. Эти рекомендации не являются взаимоисключающими или несовместимыми друг с другом и могут выполняться одновременно.

В. Рекомендации

203. Во-первых, я рекомендую, чтобы Генеральный секретарь или назначенное им независимое лицо проследили за отдельными нереализованными аспектами нынешнего расследования. Я констатирую наличие ряда вопросов, которые, притом что они находятся на продвинутой стадии выяснения, мне не удалось окончательно закрыть из-за нехватки времени или ресурсов, а также из-за сдержанности государств-членов по части сотрудничества. Сами по себе эти вопросы вряд ли имеют решающее значение для установления причины или причин катастрофы. Тем не менее их следует считать важными, так как они связаны с различными утверждениями, выдвигавшимися по поводу трагического события, и поскольку есть вероятность того, что после анализа и закрытия этих вопросов они повлияют на степень доказанности гипотез о причине или причинах катастрофы. Конкретный список нереализованных, но достигших продвинутой стадии аспектов нынешнего расследования выглядит следующим образом:

а) постараться получить от государств-членов ответы на мои просьбы о проведении расширенных поисков, если эти государства-члены еще не ответили на такие просьбы;

б) постараться получить полный доступ к записям и документам, касающимся Южно-Африканского института морских исследований и операции «Челеста», например тем, которые могли быть выявлены Южной Африкой, с целью проведения независимой оценки их возраста, подлинности, передаточной цепочки, происхождения и иной значимой информации;

с) обратившись к ооновским архивам, Международной организации гражданской авиации и другим надежным источникам информации, изучить и удостоверить сведения об авиационном потенциале катангских ВВС, о контролировавшихся ими аэропортах или взлетно-посадочных полосах, о служивших в их рядах летчиках и о враждебных действиях, предпринимавшихся их авиацией против ОНУК в период с 10 по 20 сентября 1961 года;

д) контактировать с Соединенными Штатами по поводу остающихся без ответа запросов, которые направлялись Независимой группой, Организацией Объединенных Наций и Видным деятелем, и по поводу новых аспектов, которые вскрылись в результате запросов относительно послужных списков Эйбрама и Саутолла;

е) выяснить наличие или отсутствие сообщений, отправленных, полученных или услышанных соответствующими авиадиспетчерскими пунктами и SE-BDY либо другими соответствующими сторонами, имевшими отношение к роковому событию, и оценить их доказательную ценность;

ф) проконтролировать усилия по обнаружению оригиналов заметок и магнитофонных записей, относящихся к беседам де Кемуларии с «Бёкелсом», включая возможное выяснение или подтверждение личностей «Бёкелса», «де Труа» и «Гранта», в том числе с привлечением правительств соответствующих государств-членов.

204. Во-вторых, я рекомендую предложить каждому из соответствующих государств-членов назначить независимое и высокопоставленное должностное лицо, поручив ему провести целенаправленный внутренний обзор архивов их разведывательных, охранных и оборонных ведомств, чтобы выяснить, нет ли там значимой информации. Мне думается, что для такого процесса потребуется назначить высокопоставленное должностное лицо, не зависящее от исполнительной власти и наделенное необходимыми допусками и

ресурсами. Этому человеку нужно будет всесторонне изучить соответствующие архивы разведывательных, охранных и оборонных ведомств, чтобы выяснить, нет ли там информации, проливающей свет на обстоятельства крушения SE-BDY, а затем строго конфиденциально препроводить резюме результатов Генеральному секретарю или назначенному им лицу. По получении этой информации Генеральный секретарь или назначенное им лицо будет на двусторонней основе связываться с каждым из соответствующих государств-членов, давая ему возможность запросить цензурованную редакцию конкретной информации, прежде чем итоги будут доложены Генеральной Ассамблее. В случае если значимые записи обнаруживаются, но не могут быть преданы огласке по соображениям безопасности или по иным причинам, подтверждение наличия таких записей всё равно будет существенным вкладом в установление событий.

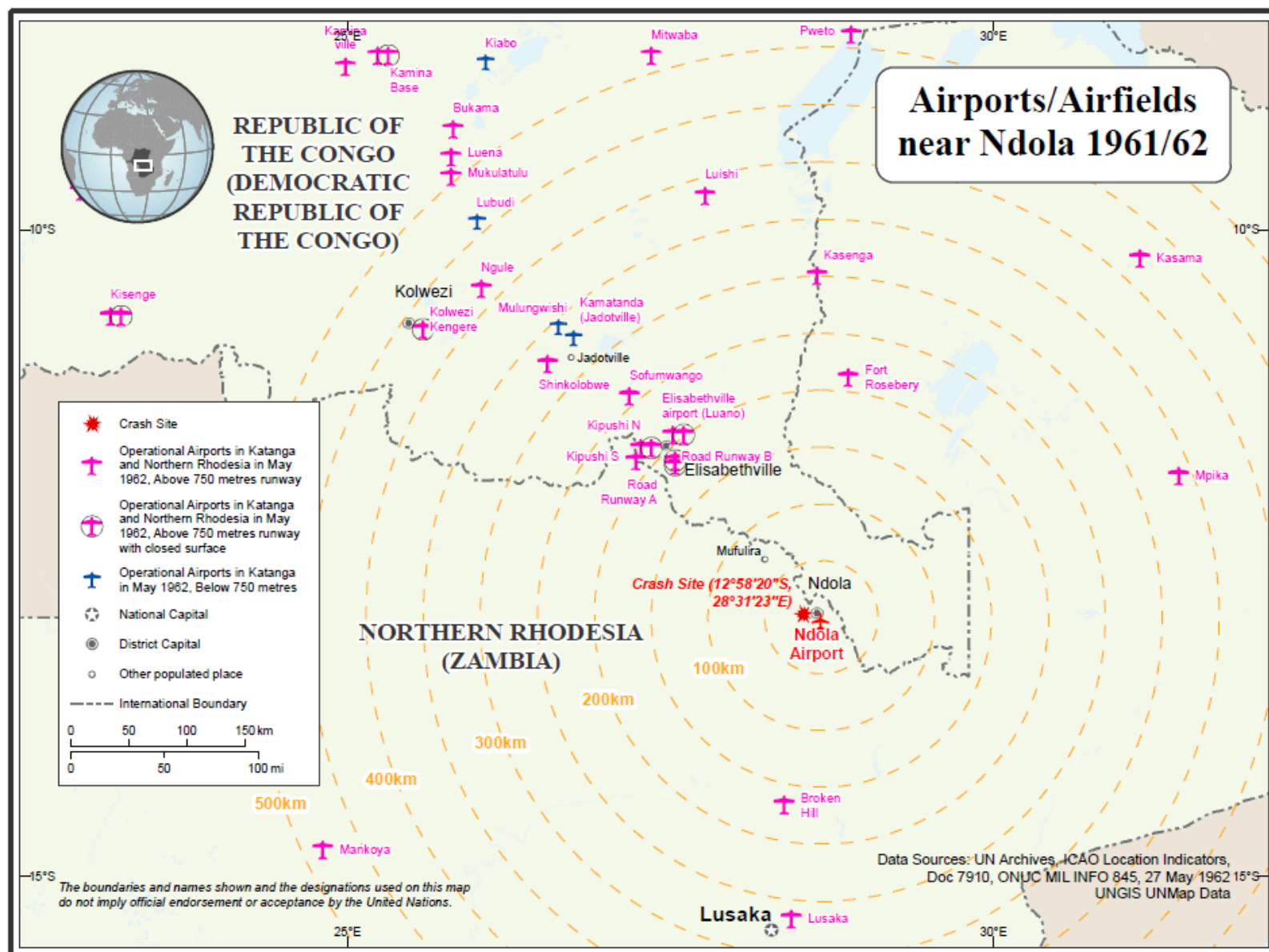
205. В-третьих, я рекомендую Организации Объединенных Наций изучить возможность рассекречивания конкретных собственных записей и архивов. Данный вопрос зависит в конечном итоге от усмотрения Генерального секретаря, и при реализации данной инициативы, видимо, не обойтись без выделения ресурсов, однако я считаю, что обзор некоторых досье и архивов Организации Объединенных Наций, имеющих отношение к этому делу, на предмет рассекречивания и обеспечения общедоступности стал бы полезным упражнением в транспарентности. К числу материалов, рассматриваемых на предмет рассекречивания, можно отнести записи Видного деятеля, те записи ОНУК, к которым относится моя первая рекомендация, а также все записи, относящиеся к трагическому инциденту. Это не только послужит примером для государств-членов, но и поможет определить случаи, когда дополнительную коррелирующую информацию можно найти в архивах государств-членов. Что касается записей Хаммаршельдской комиссии, то, насколько я понимаю, этот орган по завершении своей работы передал свои материалы в распоряжение Организации Объединенных Наций, дав ясно понять, что не возражает против их обнародования.

206. Не оформляя это как рекомендацию, хочу еще заметить, что на данном участке было бы, видимо, целесообразно иметь одно или несколько лиц, которым конкретно поручено на постоянной основе заниматься приемкой и упорядочением новой информации с целью ее передачи Генеральному секретарю. На мой взгляд, такому лицу (лицам) было бы полезно, ориентируясь на выводы настоящего доклада, выполнять также периодические оценки того, что та или иная новая информация добавляет к нашим знаниям об условиях и обстоятельствах, приведших к трагическому инциденту, с тем чтобы Генеральный секретарь мог держать Генеральную Ассамблею в курсе событий.

207. В заключение я вновь подчеркиваю, что нам важно продолжать совместную работу над выяснением истины и что в этом наш долг перед родственниками погибших, перед Организацией Организации Объединенных Наций и перед исторической достоверностью. Мы добились прогресса в установлении всей правды об условиях и обстоятельствах, приведших к трагической гибели Дага Хаммаршельда и членов сопровождавшей его группы. Сейчас как никогда необходимо активное участие государств-членов для выявления информации, которая позволит нам заполнить оставшиеся пробелы в картине происшедшего, и прежде, чем можно будет считать дело закрытым, а дань памяти тем, кто, служа Организации, погиб в рейсе SE-BDY, отданной, это шаг нужно сделать обязательно.

Приложение





Map No. 4571.2 UNITED NATIONS
August 2017

Department of Field Support
Geospatial Information Section (formerly Cartographic Section)