

Distr.: General
2 July 2015
Arabic
Original: English

الجمعية العامة



الدورة السبعون

البند ١٣٠ من القائمة الأولية*

التحقيق في الظروف والملابسات المؤدية إلى
الوفاة المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه

رسالة مؤرخة ٢ تموز/يوليه ٢٠١٥ موجهة من الأمين العام إلى رئيس
الجمعية العامة

يشرفني أن أشير إلى قرار الجمعية العامة ٢٤٦/٦٩ بشأن التحقيق في الظروف
والملابسات المؤدية إلى الوفاة المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه. ووفقا للفقرة ١ من ذلك
القرار، عيّنت فريق الخبراء المستقل في ١٦ آذار/مارس ٢٠١٥، لدراسة وتقييم القيمة
الإثباتية للمعلومات الجديدة المتعلقة بوفاة الأمين العام السابق ومرافقيه. وتتضمن هذه الرسالة
تقرير عن التقدم المحرز، على النحو المطلوب في الفقرة ٣ من القرار ٢٤٦/٦٩.

وأود بادئ ذي بدء أن أعرب عن خالص امتناني لـ محمد شندي عثمان من جمهورية
تنزانيا المتحدة، رئيس الفريق، ولعضويه الآخرين كيرين مأكولاي من أستراليا وهنريك
لارسن من الدانمرك، على إسهامهم النادر في البحث عن الحقيقة بشأن أحداث يومي ١٧
و ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. ويشكل تقرير الفريق خطوة لا غنى عنها نحو الوفاء بمسؤوليتنا
المشتركة عن استجلاء الحقيقة بعد مُضي كل هذه السنوات. ويشرفني أن أرفق طيه نسخة
من تقرير الفريق بالإضافة إلى رسالة الإحالة الواردة من رئيسه. وسأتيح هذه الرسالة
ورسالة رئيس الفريق وتقرير الفريق وتذييلاته للجمهور، بعد إدخال تعديلات طفيفة
لحماية المعلومات الطبية الشخصية للضحايا وخصوصية شهود العيان الذين أجرى الفريق
مقابلات معهم.

* A/70/50



الرجاء إعادة استعمال الورق

020715 300615 15-09722 (A)



ويشرفني أيضا أن أتطرق بشيء من التفصيل إلى السمات البارزة لتقرير الفريق والنتائج والاستنتاجات الرئيسية التي توصل إليها. فقد قام الفريق وفقا لولايته باستعراض وتلخيص المعلومات الجديدة المتاحة له وتقدير قيمتها الإثباتية. ويسرني أن الفريق لم يكتف بتحديد ما إذا كانت المعلومات الجديدة تنطوي على قيمة إثباتية، بل حدد تلك القيمة باستخدام أربعة تصنيفات هي: عدم القيمة، ضعيف القيمة، متوسط القيمة، قوي القيمة، ورأيي بعد إمعان النظر في الأمر أن هذه التصنيفات توفر قاعدة يمكن الاستناد إليها للتمييز بين المعلومات الجديدة التي تستحق المتابعة في معرض البحث عن الحقيقة، وتلك التي لا تستحق المتابعة.

وأعرب عن امتناني لرئيس الفريق وأعضائه على سفرهم إلى لوساكا وندولا في زامبيا. وأود أيضا أن أوجه الشكر للشهود الاثني عشر الباقين على قيد الحياة الذين أجرى الفريق معهم مقابلات فكرسوا وقتهم بسخاء وفتحوا صفحة ذكرياتهم عن المراحل النهائية لرحلة الطائرة BDY-SE. وقد تيسر عمل الفريق بفضل المعلومات التي قدمتها لجنة التحقيق في وفاة داغ همرشولد (لجنة همرشولد) في تقريرها الوارد في مرفق مذكرتي المؤرخة ٢١ آذار/مارس ٢٠١٤ (A/68/800). ومن الشواهد على أن الفريق بذل العناية الواجبة ولم يدخر وسعا، كونه طلب معلومات جديدة إضافية من المحفوظات الوطنية والخاصة ذات الصلة ومن مصادر أخرى بارزة، ونجح في الحصول عليها، بما في ذلك معلومات من أعضاء سابقين في لجنة همرشولد ومن عدد من الباحثين والخبراء التقنيين. وأرحب أيضا بنهج المبادرة الذي اتبعه الفريق في الاتصال بجميع الدول الأعضاء وفي متابعة طلبات الحصول على معلومات محددة المقدمة إلى بعض الدول الأعضاء التي قد تكون بحوزتها سجلات ذات صلة أو معلومات أخرى. ولم يسمح هذا النهج بتركيز جهود الفريق على المادة التي تبدو مدعومة بالمعلومات الجديدة المتاحة للفريق فحسب، بل ساعد أيضا على حصر نطاق الأسباب الممكنة في العوامل التي قدر الفريق أن لها قيمة إثباتية معقولة بالقدر الكافي.

وأقدر الجهود التي بذلتها الدول الأعضاء بالتعاون مع الفريق، وأود أن أعرب عن امتناني للدول الأعضاء المعنية على ما أبدته من استعداد لتقديم أو إتاحة معلومات جديدة لرئيس الفريق وأعضائه. غير أنني ألاحظ أن بعض الدول الأعضاء لم تقدم في بعض الحالات ردودا جوهرية أو لم ترد على الإطلاق، أو حافظت على سرية الوثائق المعنية رغم مرور الوقت. وأعتزم متابعة المسألة مع الدول الأعضاء المعنية. وقد ذكر الفريق أيضا في تقريره أنه ”رغم تقديم الفريق لطلبات تتعلق بمعلومات محددة أخرى إلى دول أعضاء معينة، أشارت الدول التي ردت على الطلبات إلى أنها لم تعثر على أية وثائق تتضمن المعلومات المطلوبة“. وقد استنتج الفريق بشكل صريح أنه ”يعتبر أن خيط التحقيق هذا لم يُستنفذ بعد“. وأفهم أن هذا

يعني احتمال كون مواد سرية غير مشاعة تتعلق بتحطم الطائرة BDY-SE لا تزال موجودة. وأحث الدول الأعضاء المعنية في هذا الصدد على مواصلة بحثها عن الوثائق والمعلومات ذات الصلة، والاستجابة في أقرب وقت للطلبات العالقة بخصوص معلومات محددة.

وفيما يتعلق بدراسة الفريق وتقديره للقيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المتاحة له، ألاحظ أن المعلومات الجديدة المتعلقة بسبب أو أسباب الوفاة تبدو وكأنها تؤكد صحة الفحص الأولي الذي أجري بعد الوفاة لركاب الطائرة BDY-SE في عام ١٩٦١، ونتائج ذلك الفحص واستنتاجاته. ويبدو أن ذلك يؤكد أن الركاب الخمسة عشر الذين كانوا على متن الطائرة توفوا بسبب جروح متعددة أصابتهم أو يُفترض أنها أصابتهم أثناء تحطمها، وأن الراكب السادس عشر توفي لنفس الأسباب، وإن تكن وفاته بعد خمسة أيام. وكذلك فإن انعدام القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة الأخرى المتعلقة بسبب أو أسباب الوفاة تنفي الادعاءات بأن داغ همرشولد اغتيل بعد أن خرج حيا من تحطم الطائرة.

وبنفس الطريقة يبدو أن تقييم الفريق للمعلومات الجديدة بخصوص فرضيتي تعرض الطائرة لأعمال التخريب أو للخطف، باعتبار ذلك من الأسباب المحتملة لتحطمها، ينفي هاتين الفرضيتين في غياب أية معلومات جديدة أخرى يمكن أن تظهر. وقد وجد الفريق أيضا أن "ادعاءات عناصر من المرتزقة أو محاورهم وغيرهم من العملاء التي تفيد بإسقاطهم الطائرة بإطلاق النار عليها أو بإجبارها بطريقة أخرى على الاتجاه نحو الأسفل في هجوم جوي" هي ادعاءات تفتقر إلى المصدقية. وأخيرا، ورغم أن الفريق لم يتلق أية معلومات تخص على وجه التحديد خطأ ارتكبه الطيار، فإنني ألاحظ تصريح الفريق بأن "هذا لا يخل بالقيمة الإثباتية للمعلومات الموجودة بشأن تلك الفرضية المتعلقة بسبب تحطم الطائرة".

وقد أسند الفريق قيمة إثباتية متوسطة للمعلومات الجديدة التالية ذات الصلة بفرضية هجوم جوي أو تدخل آخر، كسبب ممكن من أسباب تحطم الطائرة:

(أ) تسع شهادات جديدة لشهود عيان بأنهم رأوا أكثر من طائرة واحدة في الجو في الوقت الذي اقتربت فيه الطائرة BDY-SE من مطار ندولا، وأن أية طائرات أخرى كانت طائرات نفثة، أو أن الطائرة BDY-SE كانت تشتعل قبل ارتطامها بالأرض، أو أطلقت عليها النار أو اعترضت طريقها بشكل آخر طائرات أخرى كانت موجودة في ذلك المكان؛

(ب) ادعاء شخصين أنهما سمعا ما زُعم أنها مكالمات لاسلكية تم التنصت لها أو أنهما قرآ سجل مكالمات لاسلكية تم التنصت لها بخصوص هجوم جوي أو بري محتمل على الطائرة BDY-SE؛

(ج) معلومات إضافية ظهرت بخصوص القدرات الجوية لحكومة إقليم كاتانغا في عام ١٩٦١، واستخدامها لأفراد عسكريين وشبه عسكريين أجنبى؛

(د) إمكانية قيام جهات معينة بالتنصت على الرسائل الموجهة من جهاز التشفير الآلى CX-52 الذي كان السيد همرشولد يستخدمه؛

(هـ) الدور المحتمل لإرهاق الطاقم بوصفه عاملاً من العوامل المساهمة في تحطم الطائرة BDY-SE، في إطار فرضية أو أكثر من الفرضيات المتعلقة بسبب تحطمها؛

(و) معلومات إضافية تشكك في البيان الرسمي عن ساعة اكتشاف الموقع الذي تحطمت فيه الطائرة، وتصرفات مختلف المسؤولين والسلطات المحلية.

وقد وجد الفريق بصفته تلك في نهاية المطاف معلومات جديدة هامة اعتبر أن لها قيمة إثباتية كافية لمواصلة التحقيق في فرضية وقوع هجوم جوي أو تدخل آخر يحتمل أن يكون السبب وراء تحطم الطائرة. وعلى وجه الخصوص، استنتج الفريق بصورة محددة أن الشهادات الجديدة التي أدلى بها شهود العيان، وادعاءات التنصت لرسائل لاسلكية، والمعلومات الجديدة بشأن القدرات الجوية لقوات كاتانغا، على النحو المذكور في الفقرات من (أ) إلى (ج) أعلاه، "عناصر يمكنها أيضاً أن تتيح خيوطاً قيمة في السعي إلى معرفة حقيقة السبب المحتمل أو الأسباب المحتملة لسقوط الطائرة ولوفاة راعيها المساوية".

وأرى أنه سيكون من الضروري إجراء المزيد من التحريات أو التحقيقات للثبوت من الوقائع بصورة حاسمة. بيد أن هذه التحريات أو التحقيقات يمكن أن يستفاد منها بصورة أفضل في التوصل إلى استنتاجات قاطعة بشأن الأحداث المساوية التي وقعت يومي ١٧ و ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ بالاستفادة من المعلومات المحددة التي طلبها الفريق من الدول الأعضاء المعنية. ولذلك، فإنني أحث الدول الأعضاء مرة أخرى على الكشف عن أية معلومات تكون بحوزتها بخصوص الظروف والملابسات المؤدية إلى مقتل ركاب الطائرة SE-BDY، ونزع صفة السرية عنها أو منح الحق في الاطلاع عليها بصورة استثنائية. وسيكون لذلك أهمية خاصة فيما يتعلق بالمعلومات الجديدة التي ارتأى الفريق في تقييمه أنها ذات قيمة إثباتية معقولة.

وتحقيقاً لهذه الغاية، فقد طلبت إلى وكيل الأمين العام للشؤون القانونية، والمستشار القانوني للأمم المتحدة، العمل مع الدول الأعضاء المعنية على متابعة الجوانب غير المستوفاة للطلبات المقدمة من الفريق للحصول على معلومات محددة وتلقي واستعراض أية معلومات إضافية جديدة ترد من الدول الأعضاء أو من مصادر أخرى في إطار "جهود مركزة

ومتضافرة“ لمعرفة ما إذا كانت تلك المعلومات تغير القيمة الإثباتية للمعلومات الموجودة لدينا حاليا. وسيسدي المستشار القانوني المشورة إلي أيضا بشأن التطورات التي تتطلب من الجمعية العامة أن توليها الاهتمام أو تتخذ إجراء بشأنها. وسأبلغ الجمعية بأي تقدم إضافي يحرز قبل نهاية دورتها السبعين.

وفي هذا الصدد، وتمشيا مع توصية الفريق بمداومة الاتصال بدور المحفوظات الوطنية المختلفة والمحفوظات التي يملكها القطاع الخاص، طلبت أيضا إلى المستشار القانوني ”بحث جدوى إنشاء مستودع مركزي للمحفوظات أو ترتيب شامل آخر يتيح للأمم المتحدة وأي أطراف أخرى مأذون لها الاطلاع بالوسائل الإلكترونية أو بوسائل مناسبة أخرى على تلك السجلات والمحفوظات، وذلك بغرض كفالة دوام وتحسين حفظها والاطلاع عليها“.

وختاما، من الضروري أن نغير الاهتمام لكلمة رئيس الفريق في كتاب الإحالة المؤرخ ١١ حزيران/يونيه ٢٠١٥، والتي يؤكد فيها أن ”الكشف التام عن الحقيقة الكاملة بشأن الظروف والملابسات التي أفضت إلى الوفاة المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه لا يزال يقتضي أن تبذل الأمم المتحدة مزيدا من الجهود الجادة، في إطار الاستمرارية وعلى سبيل الأولوية، لسد ما تبقى من ثغرات في المعلومات، بما في ذلك ما يتعلق بالمواد والمعلومات السرية التي بحوزة الدول الأعضاء ووكالاتها، والتي قد تسلط مزيدا من الضوء على هذه الفاجعة وسببها أو أسبابها المحتملة“.

ولذلك فإن مسؤوليتنا المشتركة تتمثل في مواصلة السعي لمعرفة الحقيقة الكاملة بشأن الظروف والملابسات التي أدت إلى الوفاة المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه. وتحقيقا لتلك الغاية، أوصي بأن تظل هذه المسألة قيد نظر الجمعية العامة. وقد تكون هذه الفرصة الأخيرة للكشف عن الحقيقة. وفي إطار التزامنا المتجدد بهذا الأمر، أناشد الجمعية العامة أن تكرر دعوتها إلى الدول الأعضاء، عملا بالفقرة ٢ من قرارها ٢٤٦/٦٩، لكفالة نزع صفة السرية عن جميع السجلات ذات الصلة التي ما زالت تحمل هذه الصفة بعد مرور أكثر من ٥٠ عاما على وقوع الحادث، أو إتاحتها بغير ذلك من السبل لاستعراضها سواء من جانب الأمانة العامة للأمم المتحدة أو أي شخص أو أشخاص بارزين قد تود الجمعية العامة أن تعهد إليهم بهذه الولاية.

وأومن بأن هذا واجبنا المقدس تجاه سلفي الشهير والمرموق داغ همرشولد، وسائر أعضاء الفريق المرافق له وأسرههم.

(توقيع) بان كي - مون

رسالة الإحالة

رسالة مؤرخة ١١ حزيران/يونيه ٢٠١٥ موجهة إلى الأمين العام من رئيس فريق الخبراء المستقل الذي عينه الأمين العام المنشأ عملاً بقرار الجمعية العامة ٢٤٦/٦٩

يشرفني أن أقدم، بصفتي رئيساً لفريق الخبراء المستقل المنشأ عملاً بقرار الجمعية العامة ٢٤٦/٦٩ وباسم عضوي الفريق الآخرين، كيرين ماكولي وهنريك لارسن، تقرير الفريق عن دراستنا وتقديرنا للقيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المتعلقة بالوفاة المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه، إضافة إلى النتائج والاستنتاجات والتوصيات الرئيسية التي خلصنا إليها.

فقد تشرفنا بتعيينكم إيانا بناء على طلب الجمعية العامة في قرارها ٢٤٦/٦٩، واضطلعنا بالولاية الموكلة إلينا واضعين نصب أعيننا ما يتسم به قرار الجمعية العامة من أهمية تاريخية في إطار السعي إلى استجلاء حقيقة الظروف والملابسات المؤدية إلى وفاة الأمين العام الراحل ومرافقيه.

ووفقاً للاختصاصات التي حددتموها، استهلّ الفريق أعماله يوم ٣٠ آذار/مارس ٢٠١٥، وعكف منذئذ على استعراض تقرير لجنة همرشولد وما قدمته من مواد، إضافة إلى المعلومات الأخرى الواردة من الدول الأعضاء وغيرها من المصادر. وسافرنا إلى زامبيا من أجل استجواب شهود جدد، كما زرنا بلجيكا والسويد والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية للاطلاع على مختلف المحفوظات الحكومية وغير الحكومية. واتصلنا بصورة استباقية بجميع الدول الأعضاء لالتماس تزويدنا بمعلومات، وقدمنا طلبات إلى بعض الدول الأعضاء لموافاتها بمعلومات محددة.

وفي إطار الولاية ونتيجة للولاية والأنشطة السالف ذكرها، تلقى الفريق كمية كبيرة من المعلومات الجديدة، إضافة إلى المعلومات التي تلقاها الأمين العام من لجنة همرشولد. فقمنا باستعراض وتلخيص جميع المعلومات الجديدة التي أتاحت للفريق، ورأينا أن بعض هذه المعلومات، وليس كلها، له قيمة إثباتية. واستناداً إلى أهمية المعلومات الجديدة وصحتها ومصداقيتها و/أو موثوقيتها، ومراعاةً لعلاقة كل معلومة على حدة بالمعلومات ككل، قام الفريق أيضاً بتقييم درجة القيمة الإثباتية لكل معلومة جديدة باعتبارها عديمة القيمة، أو ضعيفة، أو متوسطة، أو قوية.

وخلص الفريق إلى استنتاج نهائي مفاده أن الكشف التام عن الحقيقة الكاملة بشأن الظروف والملابسات التي أفضت إلى الوفاة المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه لا يزال يقتضي

أن تبذل الأمم المتحدة مزيدا من الجهود الجادة، في إطار الاستمرارية وعلى سبيل الأولوية، لسد ما تبقى من ثغرات في المعلومات، بما في ذلك ما يتعلق بالمواد والمعلومات السرية التي بحوزة الدول الأعضاء ووكالاتها، والتي قد تسلط مزيدا من الضوء على هذه الفاجعة وسببها أو أسبابها المحتملة.

ودون المساس بصلاحياتكم بصفتمكم أمينا عاما، ولا بالقرار الذي ستتخذه الجمعية العامة في نهاية المطاف، فقد أعدّ الفريق أيضا مجموعة من التوصيات لعرضها على نظركم فيما يتصل بحماية المحفوظات بطريقة شاملة؛ ومواصلة مساعيكم للحصول على السجلات أو المستندات السرية من الدول الأعضاء المعنية؛ والتصرف في أي معلومات جديدة ترد بعد انتهاء ولاية الفريق.

وإن قيامنا بمساعدتكم في هذا المسعى الهام هو مبعث فخر واعتزاز. ونودّ أن نعرب في هذا الصدد عن امتناننا لنائب الأمين العام لما بذله من دعم ثابت للفريق. كذلك نعرب عن بالغ التقدير للمساعدة التي تلقيناها من مكتب الشؤون القانونية، ولا سيما من الأمين العام المساعد للشؤون القانونية، استيفن ماتياس، وكبيرة الخبراء القانونيين، منى خليل. ونعرب عن امتناننا على وجه الخصوص لأمين الفريق، ماتيو ويليس، ومساعدة الفريق، ليزلين رافائيل، لخدمات الأمانة الممتازة التي قدماها للفريق، وكذلك لمنسقة الأمم المتحدة المقيمة في زامبيا، جانيت روغان، ولفريق الأمم المتحدة القطري في زامبيا.

ونود أيضا أن نسجل بالغ تقديرنا للدول الأعضاء لما أبدته من تعاون بناء، ويحدونا الأمل في أن تواصل الجهود، من جانبها، للإدلاء بالمستندات وغيرها من المواد المتصلة بوفاة الأمين العام الراحل ومرافقيه، وفقا لقرار الجمعية العامة ٢٤٦/٦٩.

كذلك نعرب عن امتناننا للشهود الذين تفضلوا بتخصيص قدر من وقتهم لمشاطرتنا ذكرياتهم عن الأحداث.

ونحن مدينون لشئى الخبراء والأخصائيين الذين نذروا للفريق وقتهم وخبرتهم التي لا غنى عنها، بكل سخاء دون أي تعويض. ولا يفوتنا أن نشكر أيضا سوزان ويليامز وأعضاء لجنة همرشولد لما بذلوه من جهد في توجيه انتباه المجتمع الدولي إلى هذه القضية.

وختاماً، نعرب عن عميق إجلالنا لأسر أولئك الذين قضوا نحبهم في حادث تحطم الطائرة، لما أبانوا عنه من صبر في انتظار إمطة اللثام عن حقيقة وقائع تلك الليلة المفجعة. ويحدونا الأمل أن تسهم جهودنا في استجلاء حقيقة الأمر.

(توقيع) محمد شندي عثمان

رئيس فريق الخبراء المستقل

تقرير فريق الخبراء المستقل المنشأ عملاً بقرار الجمعية العامة
٢٤٦/٦٩

المحتويات

الصفحة

١٠	.....	أولاً - مقدمة
١٥	.....	ثانياً - معلومات جديدة بشأن أسباب الوفاة
٢٤	.....	ثالثاً - معلومات جديدة من شهود عيان على المراحل النهائية لرحلة الطائرة SE-BDY
٣١	.....	رابعاً - معلومات جديدة عن وقوع هجوم جوي أو بري أو تهديد خارجي آخر
٥٩	.....	خامساً - معلومات جديدة عن العمل التخريبي
٦٧	.....	سادساً - معلومات جديدة عن خطف الطائرة
٦٩	.....	سابعاً - معلومات جديدة عن العوامل البشرية
٧٥	.....	ثامناً - معلومات جديدة عن أنشطة المسؤولين والسلطات المحلية
٨٢	.....	تاسعاً - موجز النتائج والاستنتاجات الرئيسية
٩٠	.....	عاشراً - التوصيات
٩٢	.....	التذييل ١ - General information request from the Panel to all Member States
	.....	التذييل ٢ - Specific information request from the Panel to the Government of Belgium and the response thereto
٩٣	.....	
	.....	التذييل ٣ - Specific information request from the Panel to the Government of France and the response thereto
٩٧	.....	
	.....	التذييل ٤ - Specific information request from the Panel to the Government of Germany and the response thereto
١٠١	.....	

* يصدر هذا التقرير دون تحرير رسمي.

- التذييل ٥ - Specific information request from the Panel to the Government of the Republic of South
١٠٤ Africa
- التذييل ٦ - Specific information requests from the Panel to the Government of the United States and
١٠٦ the response thereto
- التذييل ٧ - Specific information request from the Panel to the Government of the United Kingdom and
١١٥ the response thereto

أولا - مقدمة

معلومات أساسية

١ - في ٢١ آذار/مارس ٢٠١٤، قدم الأمين العام إلى الجمعية العامة التقرير الذي وافته به لجنة الحقوق المعنية بالتحقيق في وفاة داغ همرشولد (لجنة همرشولد)، مشفوعا بمذكرة ضمّنها رأيه بأن التقرير يتضمن أدلة جديدة تتعلق بالوفاة المأساوية للأمين العام السابق داغ همرشولد ومرافقيه (انظر A/68/800 و A/68/800/Add.1). وقد كانت لجنة همرشولد هيئة خاصة تطوعية مؤلفة من أربعة حقوقيين ذوي شهرة دولية، دعته لجنة تمكينية إلى النظر أساسا في ما إذا كانت الأدلة المتوافرة حاليا تبرر، من وجهة نظرها، قيام الأمم المتحدة بإعادة فتح تحقيقها، وتقديم تقرير عن ذلك.

٢ - وبعد التنويه بالتقرير والنظر فيما خلّص إليه الأمين العام، طلبت الجمعية العامة في قرارها ٢٤٦/٦٩ المؤرخ ٢٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤ إلى الأمين العام أن يعين فريقا مستقلا من الخبراء لدراسة المعلومات الجديدة وتقدير قيمتها الإثباتية. وفي ذلك القرار، شجعت الجمعية العامة الدول الأعضاء على الإفراج عما بحوزتها من مستندات لها صلة بالموضوع وأن تقدم إلى الأمين العام المعلومات المتعلقة بالوفيات المفجعة. وعملا بهذا القرار، أعلن الأمين العام، في ١٦ آذار/مارس ٢٠١٥، تعيين فريق مستقل من الخبراء (الفريق) لدراسة وتقدير القيمة الإثباتية لمعلومات جديدة تتعلق بالظروف والملابسات التي أفضت إلى الوفاة المأساوية للأمين العام السابق داغ همرشولد ومرافقيه. وقد عين رئيسا للفريق محمد شندي عثمان، رئيس القضاة في جمهورية تنزانيا المتحدة، وكيرين ماكولي (أستراليا)، الخبيرة في شؤون سلامة الطيران، وهنريك لارسن (الدانمرك)، خبير المقذوفات. واضطلع الفريق بأعماله في الفترة من ١٠ آذار/مارس إلى ١٢ حزيران/يونيه ٢٠١٥. ويعرض هذا التقرير الموجز الذي أعده الفريق، وتقدير القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة التي أتيحت له، وكذلك النتائج والاستنتاجات التي توصل إليها والتوصيات التي يقدمها.

التحقيقات الرسمية السابقة

٣ - كان مجلس التحقيق التابع لإدارة الطيران المدني للحكومة الاتحادية لروديسيا ونياسالاند (مجلس التحقيق التابع لإدارة الطيران المدني بروديسيا) أول جهة تتناول بالتمحيص، في الفترة من ١٩ أيلول/سبتمبر إلى ٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٦١، الأحداث التي كُلف الفريق بالنظر فيها. وأعقب ذلك التحقيق بإنشاء لجنة التحقيق الفدرالية بموجب قانون لجنة التحقيق الفدرالية لعام ١٩٥٥ (لجنة التحقيق الروديسية)، التي أصدرت تقريرا

أُتيح للعموم في ١٩ شباط/فبراير ١٩٦٢. وبعد ذلك، أنشأت الجمعية العامة وفقا لقرارها ١٦٢٨ المؤرخ ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦١، لجنة تحقيق تابعة للأمم المتحدة (لجنة الأمم المتحدة) لإجراء تحقيق دولي في الظروف والملابسات التي أفضت إلى تلك الوفيات المفجعة. وفي أعقاب نشر تقرير لجنة الأمم المتحدة (A/5069)، أحاطت الجمعية العامة في قرارها ١٧٥٩ المؤرخ ٢٦ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦٢ علما بالتقرير وطلبت إلى الأمين العام إبلاغها بأي أدلة جديدة تنمو إلى علمه.

الولاية والتعاريف

٤ - تتمثل الولاية المنوطة بالفريق، عملا بقرار الجمعية العامة ٢٤٦/٦٩ والاختصاصات التي حددها الأمين العام، في تمحيص وتقييم القيمة الإثباتية لمعلومات جديدة بشأن الظروف والملابسات التي أفضت إلى الوفاة المأساوية للأمين العام السابق داغ همرشولد ومرافقيه. وكُلف الفريق خصوصا بمراجعة التقرير الذي أعدته لجنة همرشولد والمواد المرجعية التي استندت إليها، بالإضافة إلى أي سجلات ذات صلة بالموضوع أفرجت عنها الدول الأعضاء أو غير ذلك من المعلومات المهمة التي ربما تقدمها الدول الأعضاء أو مصادر أخرى؛ وإجراء مقابلات مع الشهود وغيرهم من الأشخاص الذين قدموا معلومات جديدة، وكذلك مع الخبراء المؤهلين لتوثيق أو تفسير الجوانب التقنية لتلك المعلومات؛ وزيارة موقع الحادث، متى كان ذلك ضروريا ومناسبا؛ وإعداد تقرير بالنتائج التي توصل إليها، يضمّن الإفادات الجديدة المستقاة من الشهود الذين استجوبهم الفريق وأي سجلات أو معلومات جديدة مقدمة من الدول الأعضاء أو من مصادر أخرى.

٥ - وفيما يتعلق بنطاق التقييم المتوخى، يعرف الفريق المعلومات "الجديدة" بأنها معلومات تتعلق بالوفيات المفجعة لم تكن، بحكم فحواها أو توقيت توافرها، متاحة للجنة الأمم المتحدة أثناء عملية التحقيق التي اضطلعت بها، وكذلك أي معلومات كانت متاحة للجنة الأمم المتحدة لكنها اكتسبت الآن مدلولاً جديداً بفضل ظهور مواد جديدة أو حدوث تطورات علمية أو تقنية أو تطبيق أفضل الممارسات المستجدة في هذا المجال.

٦ - وعرف الفريق "القيمة الإثباتية" لأغراض التقييم الذي يجريه بأنها جدوى المعلومات (الجديدة) ودرجة نجاعتها، إما في حد ذاتها أو بالاقتران مع معلومات أخرى، في إثبات أو دحض واقعة أو وقائع تتعلق بالظروف والملابسات التي أفضت إلى الوفاة المأساوية للأمين العام السابق داغ همرشولد ومرافقيه. وفي سياق إجراء هذا التقييم، استرشد الفريق بواحد أو أكثر من المعايير التالية المذكورة هنا على سبيل المثال لا الحصر، حسبما ينطبق على معلومة معينة أو مجموعة من المعلومات، وهي: صحة المعلومات (بما في ذلك مدى اتساقها

ومعاصرهما للحادث)، ونوع المعلومات (أهي مثلاً مستقاة من مصادر أولية أو ثانوية أو سماعية أو ظرفية)، ومصداقيتها (بما في ذلك اتساقها مع غيرها من المعلومات أو الوقائع الثابتة)، وتقييمات الخبراء التقنية ومدى توافر مواد أخرى تعززها.

٧ - وفيما يتعلق بتقدير القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة، استخدم الفريق أربع درجات بحيث تكون للمعلومات قيمة منعدمة أو ضعيفة أو متوسطة أو قوية. وقد اختيرت هذه الدرجات الأربع حسبما أملت طبيعة المعلومات الجديدة ومحتواها ومصدرها وطابعها الواسع النطاق. وتجدد الإشارة إلى أنه جرى استعراض وتقييم جميع المعلومات الجديدة، حتى وإن اعتُبرت ضعيفة ومن ثم بحاجة إلى مزيد من المعلومات الداعمة لكي تثبت في حد ذاتها وجود واقعة من عدمه، وذلك في ضوء مجموع المعلومات المتعلقة بالمسألة قيد النظر. وفي هذا السياق، فإن تقدير القيمة الإثباتية لمعلومة أو مجموعة من المعلومات ليس بالضرورة تقديراً نهائياً، إذ يمكن أن يتغير حسبما يستجد من معلومات إضافية جديدة في تاريخ لاحق.

٨ - ولم يكلف الفريق بإجراء أي تحقيق قانوني ولا بالتوصل إلى استنتاجات قانونية.

المنهجية والأنشطة

٩ - نظم الفريق عمله وفقاً لثلاث مراحل. ففي مرحلة أولى، أجرى استعراضاً مكتيباً للمعلومات 'القديمة' والمعلومات الجديدة المتعلقة بالظروف والملابسات التي أفضت إلى الوفيات المفجعة، بما في ذلك المعلومات الواردة في تقارير لجان التحقيق الرسمية السابقة (مجلس التحقيق التابع لإدارة الطيران المدني بروديسيا، ولجنة التحقيق الروديسية، ولجنة الأمم المتحدة)؛ وتقرير لجنة همرشولد والمواد المرجعية؛ والملفات والسجلات ذات الصلة بالموضوع المودعة في محفوظات الأمم المتحدة، والمعلومات الظرفية ذات الصلة بالأحداث التي كانت دائرة في الكونغو والمناطق المحيطة بها في مطلع ستينات القرن الماضي. وبالإضافة إلى ذلك، وعملاً بقرار الجمعية العامة ٢٤٦/٦٩، الذي شجعت فيه الجمعية الدول الأعضاء على الإفراج عن أي مستندات بحوزتها لها صلة بالموضوع وأن تزود الأمين العام بالمعلومات المتعلقة بالوفيات المأساوية، وجه الفريق، في ٨ نيسان/أبريل، طلباً عاماً إلى جميع الدول الأعضاء يدعوهما فيه إلى موافاة الفريق بأي سجلات أو معلومات من ذلك القبيل (انظر التذييل ١).

١٠ - ولتيسير ما سيجريه الفريق لاحقاً من تقديرات للقيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة التي أتيحت له، وجه الفريق أيضاً خلال هذه المرحلة، في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠١٥، طلبات للحصول على معلومات أكثر تحديداً إلى حكومات ألمانيا وبلجيكا وجمهورية جنوب أفريقيا

وفرنسا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة (انظر التذييلات ٢ إلى ٧). بالإضافة إلى ذلك، اجتمع الفريق، قدر الإمكان، مع ممثلي تلك الدول الأعضاء لتفسير طلباته. كذلك تعاون الفريق بشكل مكثف مع حكومة السويد في سياق اضطراره بأعماله.

١١ - وفي المرحلة الثانية، سافر أعضاء الفريق إلى مواقع شتى في الفترة الممتدة من ٢٨ نيسان/أبريل إلى ١٠ أيار/مايو، لجمع واستعراض المعلومات ذات الصلة بعملية التقييم التي يجريها. وتوجه في جملة الرحلات التي اضطلع بها إلى لندن حيث التقى بالرئيس السابق للجنة همرشولد المنتهية أعمالها، السير ستيفن سيدلي؛ وإلى أكسفورد لاستعراض مستندات رئيس الوزراء السابق لاتحاد روديسيا ونياسالاند، روي ولينسكي، في محفوظات مكتبة بودليان في جامعة أكسفورد؛ وإلى لوساكا وندولا لإجراء مقابلات مع شهود عيان للمراحل النهائية من رحلة الطائرة SE-BDY؛ وإلى بروكسل لاستعراض المواد المودعة في محفوظات الدولة في بلجيكا؛ وإلى استوكهولم لاستعراض المواد المودعة في المحفوظات الوطنية السويدية والمكتبة الملكية في السويد، وكذلك للاجتماع بعضو لجنة همرشولد سابقا، هانز كوريل، وباحثين سويديين متطوعين هما، غوران بيوركдал وهانز كريستيان سيمنسن. واعتبر الفريق أن عمليات البحث عن المواد المودعة في المحفوظات الوطنية لكل من فرنسا وألمانيا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة واستعراض تلك المواد مشمولة بالطلبات التي وجهها إلى كل منها للحصول على معلومات محددة وبالبحوث التي أجراها أشخاص آخرون استشارهم الفريق.

١٢ - وخلال هذه المرحلة أيضا، اجتمع الفريق في نيويورك بكل من ريتشارد غولدستون، العضو السابق في لجنة همرشولد، والدكتورة سوزان ويليامز، وهي أكاديمية ومؤرخة من المملكة المتحدة، ألقت الكتاب المعنون 'من قتل همرشولد؟: الأمم المتحدة، والحرب الباردة وسيادة العرق الأبيض في أفريقيا (٢٠١٢)'، وهو الكتاب الذي ألهم إنشاء لجنة همرشولد وكان من المصادر التي استعانت بها اللجنة لاستنباط المعلومات.

١٣ - وفي المرحلة الثالثة، أوجز الفريق المعلومات الجديدة وقام بتقدير قيمتها الإثباتية وإعداد تقرير بشأن ما توصل إليه من نتائج. وفي سياق تقدير القيمة الإثباتية للمعلومات، اعتمد الفريق على مجموعة مختلفة من النهج حسب نوع المعلومات وطبيعتها. ومن تلك النهج الاستناد إلى التقييمات التقنية التي أعدها خبراء متخصصون. فقد حصل الفريق، في هذا الصدد، على تقييمات تقنية لمعلومات تتعلق بالطب الشرعي أعدها الأستاذ بيتر جويل نيس نودسن، نائب رئيس أخصائيي باثولوجيا الطب الشرعي في معهد باثولوجيا الطب الشرعي التابع لجامعة جنوب الدانمرك؛ والأستاذ مايكل س. بولال، رئيس أخصائيي

باثولوجيا الطب الشرعي في أونتاريو وأستاذ الطب المختبري وبيولوجيا علم الأمراض بجامعة تورونتو؛ والأستاذ ستيفرت فليمينغ، مدير مركز الاستدلال الجنائي والطب الشرعي في جامعة دوندي. أما فيما يخص المعلومات المتعلقة بالمقذوفات، فقد حصل الفريق على تقييمات أعدّها إيغونبولسن، مفتش المباحث والأسلحة النارية في المركز الوطني لخدمات الطب الشرعي في الدانمرك، ومكتب التحقيقات الاتحادي للولايات المتحدة، الذي تشاور بدوره مع المجلس الوطني لسلامة وسائل النقل في الولايات المتحدة.

هيكل التقرير

١٤ - يعرض هذا التقرير موجزا موضوعيا للمعلومات الجديدة التي أتاحت للفريق بشأن الظروف والملابسات التي أفضت إلى الوفاة المأساوية للأمين العام السابق داغ همرشولد ومرافقيه. وعلاوة على ذلك، فإنه يورد تقديرات الفريق للقيمة الإثباتية لتلك المعلومات الجديدة.

١٥ - وبصورة أكثر تحديدا، يوجز الفرع الأول وقيّم معلومات جديدة تتناول سبب أو أسباب الوفيات المفجعة، مع تصنيف هذه المعلومات في فئتين: معلومات تفيد وقوع الوفاة بسبب إصابات متعددة أو يفترض أنها متعددة ناجمة عن تحطم الطائرة، ومعلومات تفيد وقوع الوفاة نتيجة ما يُزعم أنه سبب أو أسباب أخرى. ثم يستعرض التقرير وقيّم معلومات جديدة مستقاة من شهود عاينوا المراحل النهائية لرحلة الطائرة SE-BDY، ولا سيما من حيث صلتها بحدوث تدخل خارجي محتمل أدى إلى تحطم الطائرة. وبعد ذلك يلخص التقرير وقيّم القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المتعلقة بأربع فرضيات بشأن سبب تحطم طائرة SE-BDY، وهي خطأ الطيار، والتعرض لهجوم أو تهديد خارجي، والتخريب، والاختطاف. ولم يحصل الفريق على أي معلومات جديدة تتعلق، في حد ذاتها، بخطأ الطيار، أو بما وصفته لجنة الأمم المتحدة في تقريرها بعبارة "الخطأ البشري"، كسبب محتمل لتحطم الطائرة. وهذا لا يخل بالقيمة الإثباتية للمعلومات الموجودة بشأن هذه الفرضية المتعلقة بسبب تحطم الطائرة. ويقدم الفرع التالي موجزا وتقيّما للمعلومات الجديدة المتعلقة بالدور الذي يمكن أن يعزى إلى العوامل البشرية في وقوع الحادث والتي تنطوي على قيمة إثباتية فيما يتعلق بمختلف فرضيات سبب تحطم الطائرة. ويتناول الفرع ما قبل الأخير من التقرير استعراض وتقييم معلومات جديدة عن أنشطة المسؤولين والسلطات المحلية. ويعرض الفرع الأخير موجزا للنتائج والاستنتاجات العامة التي توصل إليها الفريق والتوصيات التي يقدمها.

١٦ - ويود الفريق أن يشير إلى أنه ارتأى من الضروري، حرصا على اتساق العرض مع تقارير التحقيقات الرسمية ولجنة همرشولد، وتوخيا لضمان تساوق أجزاء هذا التقرير، ترتيب

المعلومات الجديدة بشأن المسائل أو مجموعات المواضيع حسب الأسباب الفعلية أو المحتملة لحادث تحطم الطائرة كما وردت في تقارير التحقيقات السابقة، والتي أتيحت للفريق بشأنها معلومات جديدة. ويتوخى هذا النهج تسهيل فهم أفضل لفحوى المعلومات الجديدة وأهميتها، وينبغي ألا يُفهم على أنه تأكيد لأية نظرية معينة بشأن السبب أو الأسباب التي أدت إلى تحطم الطائرة أو الوفيات المفجعة.

١٧ - ويود الفريق أن يشير أيضا إلى أنه بذل قصاره، في غضون فترة ولايته القصيرة، من أجل تحري الدقة والاقتضاب قدر الإمكان في إنجاز المعلومات الجديدة التي أتيحت له من بين مجلدات من المعلومات وافته بها الأمانة العامة للأمم المتحدة، بما في ذلك التقرير والمواد المرجعية التي تلقاها الأمين العام من لجنة همرشولد ومن الدول الأعضاء والحفوضات الوطنية والخاصة ومجموعة متنوعة من المصادر الأخرى. وعلاوة على ذلك، يشير الفريق إلى أن الموجزات التي أعدها تنقل المعلومات التي تلقاها وهي معلومات سعى الفريق، قدر الإمكان، إلى تقييم صحتها ومصادقيتها في سياق تقديره لقيمتها الإثباتية، وإن لم يتوافر له ما يكفي من الوقت والموارد للتحقق من صحة جميع جوانبها.

ثانيا - معلومات جديدة بشأن أسباب الوفاة

١٨ - تتوخى المعلومات الجديدة التي ظهرت منذ اختتام ولاية لجنة الأمم المتحدة أعمالها في عام ١٩٦١، إثارة تساؤلات بشأن بعض الأسباب التي أفضت إلى وفاة الأشخاص الذين كانوا على متن الطائرة على نحو ما هو ثابت في الفحوص الطبية التشريحية التي أجرتها السلطات الروديسية. وثمة أيضا حلقة وصل بين أسباب الوفاة وحادث تحطم الطائرة، من حيث نشوء هذه الأسباب من جراء تحطم الطائرة أو بعده. وفي سياق تقدير القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة، قام الفريق بتصنيف المواد في فئتين حسب أسباب الوفاة الواردة فيهما، كما يلي: (أ) المواد التي تفيد وقوع الوفاة من جراء إصابات متعددة أو ما يفترض أنها إصابات متعددة ناجمة عن تحطم الطائرة و (ب) المواد التي تفيد وقوع الوفاة لما يُدعى أنه سبب آخر أو أسباب أخرى. وفيما يتعلق بالفئة الأولى، تفيد الفحوص الطبية التشريحية التي أجراها أخصائيو الباثولوجيا في شمال روديسيا في الفترة من ٢١ إلى ٢٤ أيلول/سبتمبر ١٩٦٢، وبموجب أمر فتح التحقيقات، أنه باستثناء موظف أمن تابع للأمم المتحدة (أ أ) توفي في ٢٣ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ بسبب فشل كلوي ناجم عن الحروق البالغة التي أصيب بها من جراء تحطم الطائرة، تعزى وفاة الخمسة عشر شخصا الآخرين الذين كانوا يستقلون الطائرة إلى إصابات متعددة، فعلية أو مفترضة، ناشئة عن تحطم الطائرة.

١٩ - وينبغي قراءة تقارير التشريح بالاقتران مع تقرير التحقيق الطبي في الحادث الذي تعرضت له طائرة ترانس إير من طراز DC6B ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر عام ١٩٦١، والذي قدمه الدكاترة هـ. دغلاس روس، وي. جي. ستيفنز و ج. هيلسدون سميث إلى لجنة التحقيق الروديسية. وفيما يتعلق بهذه الأخيرة، تتضمن المعلومات الجديدة ادعاء بشأن سبب الوفاة يذهب إلى أن همرشولد تعرض لطلقة نارية قاتلة استقرت في جبينه بعد تحطم الطائرة وادعاء آخر مفاده أن الجثة المتفحمة لأحد الجنود السويديين الذين كانوا يرافقونه (ب ب ب) كان بها جرح ناجم عن طلقة نارية في الساق اليسرى.

الجروح الناجمة عن الطلقات النارية والجروح الأخرى

٢٠ - وكُشف النقاب عن المعلومات الجديدة المتعلقة بالادعاء الذي يفيد بأن جثة همرشولد كان يظهر عليها ثقب دائري في الجبين في مقابلة نشرتها صحيفة أفنتبوستن السويدية في ٢٨ تموز/يوليه ٢٠٠٥. وفي هذه المقابلة، يؤكد اللواء (المقاعد) بيورن إيجيه (متوفى)، وهو ضابط عسكري نرويجي كان يعمل في عملية الأمم المتحدة في الكونغو وقت وقوع الوفيات المفجعة، أوفدته الأمم المتحدة خصيصاً إلى ندولا فور تحطم الطائرة لاسترداد جهاز التشفير الخاص بهمرشولد وحقييته، أنه عندما شاهد جثة همرشولد غير المحترقة في مستشفى ندولا، لاحظ وجود ثقب دائري في جبينه. ويُتوخى الاستنتاج مما تقدم أن الأمين العام السابق لم يهلك في حادث تحطم الطائرة ولا بسببه، وأنه نجح ليقتل لاحقاً بإطلاق النار عليه. وبناء على معلومات مستقاة من الكتاب المعنون ”Drommenespalass: Trygve Lie og Dag Hammarskjöld-en berättelse om en av världens största katastrofer“ [قصر الأحلام: قصة تريغفه لي وداغ همرشولد] (٢٠٠٠) من تأليف بوديل كاتارينا نايفدال، مضى إيجيه يقول إن إحدى الصور الفوتوغرافية للجثة تبين هذا الثقب وقد خضع لمعالجة دقيقة بغية طمس معالمه.

٢١ - ولا يشير تقريراً لجنة التحقيق الروديسية ولجنة الأمم المتحدة إلى ما إذا كانت هاتين الهيئتين على علم بادعاء إيجيه أو ما إذا كانتا قد نظرتا فيه. كذلك لا توجد أي دلائل تشير إلى أن إيجيه قد أبلغ أي مسؤول من مسؤولي الأمم المتحدة بما يزعم أنه لاحظ على جبين همرشولد في مستشفى ندولا في ذلك الوقت أو في أعقاب ذلك مباشرة.

اغتيال في الأرض على أيدي المرتزقة

٢٢ - تنضاف هذه المعلومة إلى ادعاءات إضافية صادرة عن عدد من المرتزقة السابقين يُزعم أنهم ذكروا أو اعترفوا بأنهم أطلقوا النار على همرشولد أو على بعض من مرافقيه فأردوهم قتلى في موقع الحادث بعد تحطم الطائرة. ومن المعلومات الجديدة التي كشف عنها

كيث هارورد أو سموند في ١٢ آب/أغسطس ٢٠١٣، أنه في حزيران/يونيه ١٩٩٩، وفي أعقاب احتفال تجمع خريجي مدرسة دوق يورك، التقى أحد زملاء الدراسة، كولن جون كوبر، في فندق "هوليدي إن"، بمدينة تونتون في المملكة المتحدة. فأسر له هذا بأن حادث التحطم كان مدبراً وأنه كُلف بمعية أحد المرتزقة من جنوب أفريقيا أشار إليه باسم سوانبول بالتحقق من هلاك همرشولد في الحادث. وذكر له كذلك بأنه عقب سماع دوي تحطم الطائرة، سارع مع عدد من زملائه إلى سيارة من طراز لاندروفر وشقوا طريقهم إلى موقع الحادث، حيث كانوا أول من يصل إلى هناك. وأفاد سوانبول بأن همرشولد واثنين من حراسه الشخصيين كانوا قد نجوا من الحادث، وأنه قام، حسبما يزعم، بإطلاق النار على همرشولد والناجين الاثنين الآخرين فأرداهم قتلى. وبعد ذلك، قام سوانبول وزملاؤه على ما يبدو بتوجيه وابل من الرصاص إلى حطام الطائرة. وأفاد كوبر أيضاً، حسبما يُزعم، بأنه حصل مقابل خدماته على قنينة كوكا كولا مليئة بالماس.

٢٣ - وكان كوبر قد ذكر في استجواب أجرته معه في وقت سابق الشرطة النرويجية في مكتب مُحضر أو بغاردر، في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٥، أنه قدم طلباً لينضم إلى صفوف المرتزقة في كاتانغا، وأنه عند مكوثه في إليزابيثفيل، كان يقيم في غرفة بفندق مع أحد المرتزقة من جنوب أفريقيا لديه خبرة شرطية أو عسكرية اسمه سوانبول. وفي إحدى الليالي، كان سوانبول في حالة من الثمول والانفعال فراح يتفاخر بأنه شارك في قتل همرشولد بعد حادث التحطم وأطلق النار على حارسه الشخصي، الذي كان حياً حتى ذلك الوقت، بينما كان يحاول سحب نفسه بعيداً عن موقع الحادث؛ وكذلك أن جميع من كانوا على متن الطائرة، بما في ذلك همرشولد، كانوا مصابين بجروح ناجمة عن طلقات نارية. وتشير المعلومات المتاحة للفريق إلى أن سلطات كاتانغا كانت وقت وقوع حادث تحطم الطائرة تستخدم نحو ٥٠٠ من المرتزقة. وكان المرتزقة موجودين أيضاً في مطار ندولا، يوم ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١.

٢٤ - وتتضمن المواد التي تلقاها الفريق من لجنة همرشولد معلومات تفيد بأن شخصا يدعى جون بنيامين إبرنيزار سوانبول قد خضع للاستجواب من جانب ضابط تحقيق تابع للأمم المتحدة، الرائد أ. إريكسون، في ٢٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٦٢. وقد أفاد سوانبول لضابط التحقيق أنه موظف في قوات الدرك الكاتانغية وأنه عاد إلى كاتانغا في منتصف تموز/يوليه ١٩٦١ ومكث بها حتى تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦١، حيث دخل بعد ذلك المستشفى في كولويزي من جراء إصابته بجروح في رحلة صيد. وتتضمن أيضاً شهادة تفيد قيام الأمم المتحدة بترحيل ج. ب. إ. سوانبول من إليزابيثفيل في ٢١ آذار/مارس ١٩٦٣

وإعادته إلى وطنه. وليس بوسع الفريق أن يحدد في ضوء المعلومات المتاحة له ما إذا كان ج. ب. إ. سوانبول هو ذاته الشخص الذي أشار إليه كولن جون كوبر أو كيث هاورد أو سموند.

٢٥ - وفيما يتعلق بتقدير الفريق لما تنطوي عليه المعلومات الجديدة من قيمة إثباتية، التمس الفريق مساعدة حكومة جمهورية جنوب أفريقيا لتحديد وتقييم صحة المعلومات التي تشير إلى تورط سوانبول. وبشكل أكثر تحديداً، طلب الفريق، في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠١٥، أن تقوم سلطات جنوب أفريقيا المختصة بالبحث عن أي معلومات قد تكون في حوزتها تتعلق بهذا الادعاء، وكذلك أي معلومات أخرى مهمة قد تكون بحوزتها بشأن وجود وأنشطة مواطن أو أكثر من مواطني جنوب أفريقيا باسم سوانبول في صفوف المرتزقة في كاتانغا في عام ١٩٦١ وموافاتها بما تعثر عليه في هذا الصدد (انظر التذييل ٥). وحتى وقت كتابة هذا التقرير، لم يتلق الفريق بعد أي رد على طلبه.

٢٦ - وفي ضوء ما تقدم، وبالنظر إلى التضارب والتباين الشديد بين روايتي أوسموند وكوبر، بما في ذلك بشأن صميم المسألة؛ وانعدام الدقة والوضوح في تحديد هوية المرتزق المدعو سوانبول، وهو اسم شائع في جنوب أفريقيا؛ وما سنتناوله قريباً من نتائج واستنتاجات الفحوص الطبية التشريحية، بما في ذلك رأي خبراء الطب الشرعي، خلص الفريق إلى أن القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة التي تزعم أن أحد المرتزقة باسم سوانبول أو كوبر قد أطلق النار على همرشولد في موقع حادث تحطم الطائرة فأرداه قتيلاً هي معلومات قيمتها الإثباتية منعدمة.

همرشولد: هل عُثر عليه حياً أم ميتاً؟

٢٧ - في تشرين الأول/أكتوبر ٢٠١٠، أدلى جون نغونغو، شاهد عيان على الحادث المأساوي، بإفادة إلى الباحث السويدي غوران بيوركдал، ذكر فيها أنه كان في الغابة ليلة وقوع الحادث برفقة زميل له توفي منذئذ، ليتعلم طريقة صنع الفحم. وأشار إلى أن الطائرة قد تحطمت على بعد ٣٠٠ متر من كوخهما. وتوجها مع انبلاج الفجر إلى موقع الحادث، حيث شاهدا رجلاً مسنداً إلى كثية من كنبان النمل ويداه خلف رأسه. وبدا وكأنه حي يرزق لكنه يصارع للبقاء على قيد الحياة. ولم يلاحظ أي جروح على جسده.

٢٨ - وفي إفادة قدمها إلى الباحثين السويديين، هـ. ك. سيمسن وك. ج. هامر، بعد مضي أكثر من سنة، وتحديداً في ١٥ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١، ذكر أن الشخص الذي رأى هناك كان جثة هامدة. وفي إفادة لاحقة أدلى بها إلى بيوركдал في ٢٣ شباط/

فبراير ٢٠١١، قدّر المسافة بينه وبين حطام الطائرة بنحو ٥٠٠ متر وذكر أن الشخص الذي رأى هناك لم يكن على قيد الحياة. وثم في إفادة أخرى، أدلى بما هذه المرة إلى لجنة همرشولد، في ١٣ حزيران/يونيه ٢٠١٣، ذكر نغونغو أن الشخص الذي رأى كان ملقيا على ظهره ويده خلفه (خلف رأسه) ورغم أنه كان بعيدا عنه شيئا ما، إلا أنه يعتقد أن الشخص المذكور كان ميتا.

٢٩ - ولئن كان وجود نغونغو في موقع تحطم الطائرة أمر لا جدال فيه، وبالنظر إلى أنه توجه إلى عين المكان في حوالي الساعة الخامسة صباحا، أي بعد مرور حوالي خمس ساعات على وقوع الحادث، فإن التناقضات الجوهرية بين أول إفادة أدلى بها وإفاداته اللاحقة بشأن ما إذا كان الشخص الذي شاهد في مكان الحادث حيا أم ميتا؛ والنيران المشتعلة في حطام الطائرة، وما تلى ذلك من انفجارات تهدد سلامة كل من يحاول الاقتراب منه؛ واستبعاد أن يكون على علم وقتها بهوية همرشولد؛ والمعلومات الطبية التي تفيد بأنه توفي على الفور، قرر الفريق أن ادعاءه الأصلي بأن الشخص الذي شاهد فجرا في موقع تحطم الطائرة كان حيا أو يصارع للبقاء على قيد الحياة ادعاء قيمته الإثباتية منعدمة.

إصابة أحد الجنود بطلقة نارية

٣٠ - في ٢٥ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣، أبلغ أدريان إدن بيغ، مفتش شرطة مساعد في شرطة روديسيا الشمالية وقت وقوع الحادث المأساوي، لجنة همرشولد بأنه عندما توجه إلى موقع تحطم الطائرة للمساعدة في عمليات البحث في حطام الطائرة، في ١٩ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، عثر على جثة جندي سويدي متوارية تحت الأنقاض، يعتقد أنه الجندي (ب ب ب) وقام بالتقاط صورة له. وكانت الجثة محترقة بشدة وبدت عليها علامة طلقة نارية في الفخذ الأيسر. وكانت في الحطام على مقربة منه بقايا مدفع رشاش صغير عيار ٩ ملم. ومن وجهة نظره أن الجرح الظاهر في الساق قد يكون ناجم إما عن انفجار أو طلقات الذخيرة التي كان يحملها الجندي.

٣١ - وادعى بيغ أيضا أنه بينما كان يتفقد موقع الحادث، التقط صورة لجثة الجندي. والواقع أن الصورة التي التقطها هي لجثة ضحية أخرى من ضحايا تحطم الطائرة (ج ج ج) كان يضع ياقة زرقاء وبيضاء خاصة بالأمم المتحدة على ذراعه اليسرى، وليست لجثة الجندي السويدي (ب ب ب).

٣٢ - وأفادت نتائج تشريح جثة الشخص الذي رآه بيغ في الواقع وقام بالتقاط صورة له (ج ج ج) أن سبب وفاته يعود إلى الإصابات المتعددة الناجمة عن حادث تحطم الطائرة. فقد

تعرض لكسر في عظم الفخذ الأيمن، كما أصاب أسفل ساقه اليمنى "تلف شديد في الأنسجة على مستوى النصف الأسفل، في الأجزاء الخلفي والوسطي والجاني" وأصيب مفصل كاحله بخلع نتيجة الكسر. وبدا في ساقه اليسرى جرح غائر في الجزء الجاني من منتصف الفخذ، وإن بقي عظم الفخذ سليما.

الفحوص الطبية التشريحية

٣٣ - لاحظ الفريق في سياق تقديره للقيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المتعلقة بسبب الوفاة أن لجنة التحقيق الروديسية ولجنة الأمم المتحدة قد استندتا بدرجة كبيرة إلى استنتاجات فحوص التشريح وتقرير التحقيق الطبي الذي أعده الدكاترة روس وستيفتر وسميث. وقد ارتأت لجنة التحقيق الروديسية أن همرشولد، الذي أُلقي به بعيدا عن الطائرة وبمنأى عن منطقة الحريق، وثمانية من الأشخاص الآخرين الذين كانوا على متن الطائرة قد لقوا حتفهم في الحادث. أما البعض ممن تبقى (باستثناء أ أ أ) والذين لم يهلكوا من جراء الارتطام، فأقل ما يمكن أن يقال عنهم أنهم فقدوا الوعي فلم يتمكنوا من النجاة. وخلصت اللجنة الروديسية إلى أن همرشولد قضى نحبه على الفور. أما الرصاصات والمقذوفات الأخرى التي عُثر عليها في جثتي اثنين من الجنود السوديين (د د د و ب ب ب)، فقد استنتج أنها ناجمة عن الذخيرة التي كان يحملها الجنديان والتي انفجرت نتيجة اندلاع الحريق. وكشف الفحص الباليستي أيضا أن أيا من تلك الرصاصات والمقذوفات لم يمرّ عبر فوهة سلاح ناري "محزّز حلزوني". وقد أعربت لجنة الأمم المتحدة عن وجهات نظر مماثلة بشأن هذه المسألة.

٣٤ - وبعد دراسة المعلومات الطبية المتاحة، أفاد الدكتور روبرت إيان فانغن، زميل الكلية الملكية لأخصائيي الباثولوجيا (المملكة المتحدة)، في رأي أدلى به في ١١ أيار/مايو ٢٠١١ للدكتورة ويليامز بأنه لم يُعثر على أي أجسام غريبة في صور الأشعة السينية التي أُخذت لهمرشولد، وهي صور كانت ستُظهر أي شظايا معدنية من قبيل الرصاص، وأنه لا توجد أدلة طبية تشير إلى جرح اخترق الرأس. واعتبر الدكتور فانغن أن اتجاه الرصاصات التي عُثر عليها في أنسجة اثنين من الجنود (د د د و ب ب ب) لا يوحي بأنها أُطلقت من سلاح ناري ولم تظهر عليها أي من علامات التحزّز الحلزوني. وخلص إلى أن الفحوص التشريحية لجميع الجثث تخلو من أي أدلة تفيد تعرض أي منهم لطلقات نارية متعمدة أو أن السلاح الناري كان له دور في تحطم الطائرة.

٣٥ - والتمست لجنة همرشولد أيضا رأي ثلاثة أخصائيين بارزين في مجال الباثولوجيا، وهم الأستاذ لينارت رامر من لينكوبنغ؛ والأستاذ كريستر بوش من أوبسالا، والدكتور ديريك جيمس من كارديف. وقد خلص هؤلاء في رأيهم المشترك، الصادر في ٢٤ تموز/

يوليه ٢٠١٣ (بعد دراسة المعلومات الطبية وغيرها من المعلومات المهمة الأخرى، ولكن دون إمكانية الاطلاع على صور الأشعة السينية للجثث) إلى أن تقارير التشريح تخلو من أي أدلة تفيد أن همرشولد قد تعرض لإطلاق النار أو لوقع انفجار أو لدخان. وفي رأيهم أن الفحوص التشريحية تشير بقوة إلى أن السبب الرئيسي للوفاة هو "الإصابة الناجمة عن انسحاق" القفص الصدري حيث لوحظت كسور متعددة في الأضلاع وعظم القص والفقرات الصدرية، مع حدوث نزيف في التجاويف الجنبية للرئة؛ وكل هذه الإصابات كفيلة بأن تؤدي إلى فشل الجهاز التنفسي بسبب عدم استقرار جدار الصدر ("الصدر السائب"). ومن وجهة نظرهم أن المظهر الخارجي للإصابات يرجح بقوة أنها نجمت عن قوة التقاصر التي أحدثتها عملية القذف من الطائرة وما أعقب ذلك من ارتطام الجسم بالأرض. وتشير الجروح أيضا إلى أن همرشولد كان حيا عند تعرضه لتلك الإصابات. ومن وجهة نظرهم أنه بقي على قيد الحياة لفترة وجيزة فقط، وإن تعذر تقديم تقدير دقيق في هذا الصدد، وأن همرشولد كان على الأرجح فاقد الوعي من جراء إصابته في رأسه بفعل الارتطام.

٣٦ - وبالنظر إلى الادعاءات التي أثارها المعلومات الجديدة عن سبب الوفاة؛ وعلاقة هذه المسألة بتحطم الطائرة، والأستلة التي أثبتت بشأن سلامة الفحوصات الطبية التشريحية التي أجراها الدكاترة روس وستيفنز وسميث، ارتأى الفريق أنه من المناسب التماس رأي ثلاثة خبراء مستقلين من ذوي الشهرة في مجال الطب الشرعي.

٣٧ - وخُصص نائب رئيس أخصائي الطب الشرعي في معهد باثولوجيا الطب الشرعي التابع لجامعة جنوب الدانمرك، الأستاذ بيتر جويل نودسن، إلى أن هناك دلائل مقنعة، إن لم تكن ثابتة، تشير إلى أن همرشولد كان على قيد الحياة عندما أصيب بالكسور؛ وأن إصابته بطلقة نارية في رأسه، ولا سيما قبل تحطم الطائرة، أمر مستبعد جدا. وأعرب عن رأي مفاده أنه، بالنظر إلى ما لحق همرشولد من إصابات، فإنه من غير المحتمل أن يكون قد بقي على قيد الحياة بعد الحادث لأكثر من بضع ثوان على الأكثر، وأن إصابته بطلقة نارية في الرأس بعد وفاته هو أيضا أمر مستبعد جدا ويتناقض مع نتائج تشريح الجثة. ورأى أن الاشتباه في وجود إصابة ناجمة عن طلقة نارية في الرأس إنما هو ضرب من ضروب التخمين ولا سند له في نتائج التشريح. واختتم رأيه منبها إلى أن عدم وجود جروح ناجمة عن طلقات نارية في جثة همرشولد أو الأشخاص المتوفين الآخرين، باستثناء الجروح الناجمة عن الخراطيش التي انفجرت، لا يستثني إمكانية أن تكون الطائرة قد أسقطت بفعل فاعل.

٣٨ - أما رئيس أخصائيي باثولوجيا الطب الشرعي في أونتاريو وأستاذ الطب المختبري وبيولوجيا علم الأمراض في جامعة تورنتو، الأستاذ مايكل س. بولانن، فقد رأى أيضا أن وفاة جميع ركاب الطائرة يمكن تفسيرها بالجروح التي أصيبوا بها في حادث التحطم أو في الحريق الذي اندلع بعد تحطم الطائرة؛ وأنه لا توجد أدلة طبية تفيد إصابة همرشولد بطلقة أو بطلقات نارية في الرأس وأن الشظايا المعدنية المنغرس في جثتي الجنديين اللذين كانا على متن الطائرة، بما في ذلك الرصاصات وشظايا مظاريف الخراطيش، مردّها الاشتعال الحراري للذخيرة الحية الموجودة في الطائرة بفعل الحريق الذي اندلع بعد تحطمها، وليست ناجمة عن إصابات بطلقات نارية. وعلاوة على ذلك، اعتبر أن الوفيات لم تحدث قبل حادث تحطم الطائرة، ذلك أن الإصابات التي لحقت بركاب الطائرة هي إصابات تعرضوا لها من جراء تحطم الطائرة وهم أحياء يرزقون، وتفسر حدوث الوفيات. وأعرب عن رأي آخر مفاده أن تقارير التشريح لا تتضمن أي أدلة تحدّد سبب تحطم الطائرة. وارتأى أنه لا توجد أسباب طبية أو علمية لاستخراج جثة همرشولد أو أي من جثث المتوفين. واتفق بولانن مع الدكاترة روس وستيفنز وسميث في ما توصلوا إليه من نتائج واستنتاجات خلصوا إليها بناء على فحص باثولوجي للجثث في موقع الحادث، والفحوص الإشعاعية، والفحوص الخارجية والداخلية، والفحوص المختبرية (النسجيات وعلم السموم).

٣٩ - وتتوخى المعلومات الجديدة أيضا، بما فيها تلك التي قدمها إيغيه، التشكيك في صحة تقارير التشريح، التي ادعى إيغيه أنها كانت قد سُحبت من ملف القضية عندما زار مستشفى ندولا عقب الحادث مباشرة. وفي رأي الفريق أن الوجود الثابت لسجلات التشريح ضمن مستندات روي ويلنسكي في محفوظات مكتبة بودليان؛ وسجلات التشريح في محفوظات الدكتور ج. هيلسدون سميث في مكتب رئيس أخصائيي الباثولوجيا في أونتاريو بتورونتو؛ وسجلات الدكتور هيو دوغلاس روس في جامعة دوندي تقوض تماما أي قيمة إثباتية لهذا الادعاء. وفيما يتعلق بتوافر المحفوظات الطبية وسهولة الاطلاع عليها، يود الفريق أن يشيد بقرار حكومة السويد رفع طابع السرية عن تقرير المعلومات الطبية المودع في المحفوظات الوطنية للسويد. وكذلك أعرب الفريق عن تقديره لقرار جامعة دوندي الإذن بالإفراج عن السجلات الطبية ذات الصلة بالموضوع المودعة في محفوظاتها وإتاحتها للفريق بغرض استعراضها.

٤٠ - وبناء على تكليف من الفريق بتمحيص محفوظات الدكتور روس، المودعة في دائرة المحفوظات بجامعة دوندي، تمكن مدير مركز الطب الشرعي والقانوني في جامعة دوندي، الأستاذ ستيفارت فليمنغ، من تحديد اثنين من أدلة الطب الشرعي الرئيسية، وهي مجموعة

كاملة من صور أصلية بالأشعة السينية، تتألف من ٢٠٠ شريط بالأشعة السينية لجميع ضحايا تحطم الطائرة وعددهم ١٥ ضحية، وصور بالأشعة السينية لكسر كاحل الرقيب جوليان؛ ومخطط كبير بعنوان "تحليل النتائج الباثولوجية المتعلقة بضحايا حادث طائرة الأمم المتحدة في ندولا في ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١" (المخطط)، يتألف من سجل ملاحظات أخصائي الباثولوجيا المستقاة من فحوص التشريح لجميع الضحايا البالغ عددهم ١٦ ضحية، يعتقد أنها كُتبت في نفس الفترة التي أجريت فيها عمليات تشريح الجثث.

٤١ - وبعد الاطلاع على الأدلة الرئيسية، ولا سيما مجموع صور الأشعة السينية وعددها ٢٠٠ صورة، والتحقق من الإصابات الرضّية بالمقارنة مع تلك المسجلة في المخطط وفي تقرير التحقيق الطبي، خلّص الأستاذ فليمينغ إلى أن جميع الإصابات مسجلة بشكل صحيح من قبل أخصائيي الباثولوجيا وقت إجراء تشريح الجثث. وعلاوة على ذلك، وفيما يتعلق بهمرشولد، فقد اعتبر أن خطورة الرض الصدري جليّة في صور الأشعة السينية الخاصة به وأنها ناتجة عن إصابة في الصدر نتيجة تحطم الطائرة. واستنادا إلى هذه النتائج وإلى الوصف التشريحي الذي وضعه الدكتور روس لكل من القفص الصدري للضحية وفقراته ورقبته ورأسه، فإنه استنتج أن الوفاة حدثت نتيجة قصور في الجهاز التنفسي بسبب انسحاق الصدر. واعتبر أن بقاء الضحية على قيد الحياة بعد الحادث لم يكن ليطول وأنه من شبه المؤكد أنه كان فاقدا للوعي من جراء إصابة في الرأس يرد وصفها في تقرير التحقيق الطبي. وبعد دراسة الأشعة السينية لجمجمة همرشولد، خلّص بيقين إلى عدم وجود إصابة ناجمة عن رصاصة في جبين همرشولد على نحو ما ادعاه إيغيه.

٤٢ - ويسلّم تقرير التحقيق الطبي بأن إيغيه قد تعرف رسميا على جثة همرشولد في مستشفى ندولا. وعان جثته أيضا ابن أخيه، كنوت همرشولد. وبالنظر إلى أهمية المعلومات؛ وعدم إسراع إيغيه على الفور بإبلاغ سلطات الأمم المتحدة، التي أوفدته لذلك الغرض إلى ندولا، أو رؤسائه العسكريين في الترويج بما يدعى رؤيته على جبين همرشولد في مستشفى نغولا؛ والتأخر غير المبرر في الكشف عن المعلومات الجديدة المزعومة؛ وتوافق الآراء التي أعرب عنها خبراء الطب الشرعي اللذان استشارهما المجلس الطبي الملكي السويدي (الدكتور أ. فرايكهولم والدكتور ن. رينغرتز) كجزء من التحقيق الذي أجرته لجنة الأمم المتحدة؛ والخبراء الذين استشارتهم الدكتورة سوزان ويليامز، ولجنة همرشولد وهذا الفريق، والذين يتفقون أساسا على صحة تقارير التشريح الأصلية التي أعدها الدكتور ستيفن والدكتور سميت، وسلامتها وما خلّصت إليه من استنتاجات، فإن الفريق يرى أن ادعاء إيغيه بأن جبين همرشولد كان به ثقب رصاصة ادعاء قيمته الإثباتية منعدمة.

٤٣ - وعلاوة على ذلك، وبالنظر إلى وقوع بيع في الخطأ عند تحديده هوية الضحية، واعتقاده بأن الشخص الذي شاهد كان مصابا بطلق نار، وهو ما يتعارض مع تقرير تشريح الجثة، فقد خلص الفريق إلى أن المعلومات الجديدة التي قدمها معلومات قيمتها الإثباتية منعدمة.

٤٤ - واستكمالا لهذه النقطة، تجدر الإشارة أيضا إلى أنه في حين يتفق خبراء الطب الشرعي الذين استشارتهم لجنة همرشولد والفريق عموما أيضا على أن الفحوص التشريحية التي أجراها الدكتور روس وستيفنز وسميث كانت مقتضبة نوعا ما، وأن ما أوردته من تفاصيل بشأن المظهر الخارجي لبعض الإصابات وحجمها وموضعها هي أجزء مما كانت ستكون عليه لو أنها أُعدت وفقا للمعايير المعمول بها حاليا في مجال الطب الشرعي، فقد شددوا أيضا على أنها محررة بصورة جيدة تراعي المعايير المهنية وأنها توثق بدقة وبشكل كامل جميع الإصابات التي تظهر أيضا في صور الأشعة السينية الخاصة بهم، وتستوفي على الأرجح المعايير التي كانت سائدة آنذاك.

٤٥ - وفيما يتعلق بالمطالبة الإضافية التي يدعمها إغيه والتي تفيد بأن إحدى صور همرشولد قد خضعت لمعالجة دقيقة بهدف طمس معالم الإصابة بطلقة نارية في جبينه، فإن الفريق لم يتمكن من تحديد مكان الصور الأصلية أو الأفلام غير الحمضة التي التُقطت لجبين همرشولد أو جثته في موقع تحطم الطائرة أو في مشرحة مستشفى ندولا حتى يتسنى له إجراء تقييم تقني لهذا الادعاء. وعلاوة على ذلك، تعذر على الفريق التحقق من مصداقية وخبرة الباحث المشار إليه في المقالة المنشورة في صحيفة افتنبوستن والتي استند إليها إغيه في جزمه، نظرا لعدم وجود أي معلومات بشأن هويته. وقد أعرب الدكتور فانغان، الذي كان قد اطلع على ثلاث صور لهمرشولد، عن رأي مفاده أنه ليس من الممكن تحديد وضع الجثة وقت العثور عليها، ولا مدى قربها من نقطة ارتطام الطائرة عندما تحطمت. وبالنظر إلى كل ما تقدم، وطبيعة هذا الادعاء غير المدعوم بأدلة، خلص الفريق إلى ضعف القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة التي تدعي تعرض إحدى صور همرشولد "لمعالجة دقيقة".

ثالثا - معلومات جديدة من شهود عيان على المراحل النهائية لرحلة الطائرة SE-BDY

٤٦ - منذ اختتام لجنة الأمم المتحدة أعمالها، أدلى ما مجموعه ١٢ شاهدا على المراحل النهائية لرحلة الطائرة SE-BDY بإفادات بشأن ما شاهدوه ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، وهم شهود لم يقدموا معلومات إلى تلك اللجنة، ولا إلى أي من هيئات

التحقيق الرسمية الأخرى. وقد استُقيت منهم هذه الإفادات لأول مرة في مقابلات أجراها معهم باحثون متطوعون من الخواص ثم بعد ذلك في حالة سبعة منهم، مرة أخرى في إطار لجنة همرشولد في أيار/مايو ٢٠١٣. ولئن أُتيح للفريق الاطلاع على إفادات جميع الشهود الإثني عشر، فقد استجوب بدوره ستة من هؤلاء الشهود الجدد في زامبيا، في أيار/مايو ٢٠١٥. أما بقية الشهود الجدد الستة فلم يستجوبهم الفريق لأن بعضهم توفي في حين لم يتمكن البعض الآخر من المثول أمام الفريق لأسباب صحية أو لأن ما أدلوا به من إفادات في السابق كانت تستند فقط إلى الأقوال المنقولة. وأشار الشهود الجدد تبريرا لعدم إدلائهم بإفادتهم أمام لجنة الأمم المتحدة أو أي من لجان التحقيق الرسمية الأخرى إلى أنهم لم يكونوا على علم وقتها بأن تلك الهيئات تلتبس شهودا في القضية أو كانوا مترددين في الإدلاء بشهادتهم خوفا من التعرض لأي شكل من أشكال التجريم.

٤٧ - ومن بين الشهود الإثني عشر، أشار خمسة شهود (وهم كوستونشيويوا، وكنكاسا، ومويي، ونغونغو، ونغولوبي) في إفادتهم إلى أنهم لحوا أكثر من طائرة واحدة في الجو عندما شاهدوا طائرة كبيرة، يُفترض أنها طائرة SE-BDY، وهي تقترب للهبوط في ندولا ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وادعى سبعة من الشهود (وهم كوستونشيويوا، وكنكاسا، وإ. مولينغا، وس. مولينغا، ومويي، ونغونغو، ونغولوبي) أن الطائرة الكبيرة كانت تحترق قبل أن تتحطم على الأرض. وأفاد شاهدان (هما موانسا وشيميمبا) أنهما رغم بعدهما عن موقع الحادث بكيلومترين أو ثلاث كيلومترات فقط، لم يشاهدا طائرة ثانية (ناهيك عن الثالثة) ولا أي علامات لحريق في الطائرة التي شاهداها فعلا وهي تحلق في الجو.

٤٨ - ولاحظ الفريق من استعراضه لجميع إفادات الشهود، بما فيها تلك التي قدمها الشهود الذين أدلوا بشهادتهم في التحقيقات الرسمية في عامي ١٩٦١ و ١٩٦٢ أن الكثير من مضمون إفادات الشهود الجديدة ليس بالجديد تماما، ذلك أن العديد من الشهود الذين أدلوا بشهادتهم في التحقيقات الرسمية أفادوا أيضا أنهم شاهدوا طائرة واحدة أو أكثر في الجو بالإضافة إلى طائرة SE-BDY في الوقت الذي كانت فيه هذه الطائرة، وهي من طراز DC6، تستعد للهبوط في ندولا. وأفاد بعض هؤلاء الشهود أيضا أنهم رأوا ما يعتقدون أنه طائرة SE-BDY وهي تحترق في الجو. ومع ذلك، اعتبر الفريق مضمون الإفادات التي أدلى بها الشهود الجدد معلومات جديدة على أساس أنها مستقاة من مصادر لم تستمع إليها لجنة الأمم المتحدة أو هيئات التحقيق الرسمية التي سبقتها.

٤٩ - وبالإضافة إلى ذلك، قام الفريق بمراجعة إفادات المصادر التي وصفتها اللجنة الروديسية بالشهود "الأفارقة"، حيث اعتبر الفريق أن الشهادات التي قدمها هؤلاء الشهود

قد لقيت معاملة محففة أو غير متسقة، وصُنفت أحيانا، دون مسوغات كافية، بأنها غير موثوقة وتم التعامل معها بارتياح شديد على أساس ما يحمله الشهود من مشاعر قومية أو سياسية أو لأن بعض الشهود استُبعدوا لمجرد عدم قيامهم فورا بإبلاغ السلطات بما شاهدوه حتى وإن قدموا تفسيراً وجيهاً للأسباب التي منعتهم من ذلك. وفي هذا الصدد، اتفق الفريق مع لجنة همرشولد على أن لجنة الأمم المتحدة، مع كل الاحترام الواجب لها، قد انتهجت، على ما يبدو، نهجا محافظا في اختيار الشهود الذين استمعت إليهم، وأنها اعتمدت إلى حد كبير على لجنة التحقيق الروديسية في هذا الصدد، وهي اللجنة التي وصفتها لجنة همرشولد بأنها "السلف الأقل موثوقية". ولهذا الأسباب، اعتبر الفريق أن المعلومات التي قدمها هؤلاء الشهود هي معلومات 'قديمة' يمكن أن يُسلط عليها الضوء من زاوية جديدة لأغراض التقييم الذي يجريه الفريق.

موجز ملاحظات الشهود الجدد

٥٠ - في ما يلي موجز للملاحظات المقدمة من الشهود الـ ١٢ الجدد على المراحل الأخيرة من رحلة الطائرة SE-BDY، على النحو الوارد في الأقوال المدلى بها إلى لجنة همرشولد والمحققين المستقلين وإلى الفريق نفسه في حالة ستة شهود (كوستونشيويو، وكنكاسا، و.إ. مولينغا، و.س. مولينغا، ومويي، ونغولوي). وقد وُزعت الموجزات وفق المواقع التي قام الشهود بملاحظاتهم منها في ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١.

٥١ - وأربعة من شهود العيان على المرحلة الأخيرة من رحلة الطائرة SE-BDY كانوا فحامين يشرفون على أفرانهم في الغابة قرب موقع تحطم الطائرة في الليلة المعنية. وقد قال أولهم (وهو نغونغو) أنه في وقت ما بعد الساعة ٢٠:٠٠ (بالتوقيت المحلي) شاهد طائرة ضخمة تحلق في الجو وبجانبها طائرة ثانية تحلق بالقرب منها. ووصف الطائرة الثانية بأنها طائرة نفثة صغيرة بناء على الأصوات التي سمعها. وأشار إلى أن الطائرة الضخمة كانت تحترق، ولا سيما المحرك والجناحين، قبل تحطمها. وذكر أنه سمع الطائرة الثانية وهي تغادر المنطقة بعد تحطم الطائرة الضخمة على الأرض. ويزعم الشاهد أنه ذهب إلى موقع تحطم الطائرة في الفجر. وعند وصوله، لاحظ أنه لا يوجد أي أحد في الموقع وأن الدخان كان يتصاعد من حطام الطائرة. ويزعم أنه رأى جثة همرشولد ملقاة على كثيب للتمل.

٥٢ - وذكر شاهد العيان الثاني (كوستونشيويو) أنه شاهد حوالي منتصف الليل طائرة ضخمة تدور في الجو. وبينما دارت الطائرة للمرة الثالثة، رأى طائرة صغيرة وصفها بأنها طائرة نفثة نظرا لسرعتها وصوتها. ثم قال الشاهد إنه رأى نيرانا منطلقة من الطائرة الصغيرة نحو الطائرة الضخمة. فسمع انفجارا كبيرا شبت على إثره النيران في الطائرة الضخمة ثم

تحطمت على الأرض. ويزعم الشاهد أنه ذهب إلى موقع تحطم الطائرة في الفجر حيث لاحظ وجود أفراد شرطة وجنودا. وقال إن العديد من جثث الضحايا قد أزيلت بالفعل، بما في ذلك جثة همرشولد، وكذلك الشأن بالنسبة لبعض أجزاء حطام الطائرة.

٥٣ - أما شاهد العيان الثالث في الغابة خلال الليلة المعنية (موزيستشيمما) فذكر أنه شاهد طائرة ضخمة في السماء ما بين الساعة ١٩:٠٠ والساعة ٢٠:٠٠. واسترسل قائلا إن جناح الطائرة "اصطدم بالأشجار" في سياق دوراتها فتحطمت الطائرة على الأرض. غير أن الشاهد لم يدل بأي تعليق في أقواله يفيد بأنه رأى الطائرة تحترق عندما كانت لا تزال تحلق. وبعد الذهاب إلى موقع تحطم الطائرة في الساعة ٠٩:٠٠ يوم ١٨ أيلول/سبتمبر، قال إنه لاحظ أن الطائرة كانت لا تزال تحترق وأن الشرطة كانت حاضرة.

٥٤ - وذكرت شاهدة العيان الرابعة الجديدة في هذا الموقع (لومايشيبويا) أنها شاهدت طائرة هليكوبتر ينبعث الدخان من مؤخرتها وهي تدور في المنطقة مرتين أو ثلاث مرات ثم "وقعت" بعد ذلك. وأشارت الشاهدة إلى أنها ذهبت إلى الموقع بعد فترة قصيرة من تحطم الطائرة فلاحظت وجود أفراد شرطة وجنود.

٥٥ - وكان موقع اثنين من شهود العيان الـ ١٢ الجدد (كنكاسا ومارغريت نغولوي) هو توايا (على بعد ٧ كيلومترات جنوب شرق موقع التحطم)، أسفل مسار تخليق الطائرات التي توشك على الهبوط على المدرج ١٠، وهو المدرج المستخدم في مطار ندولا ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وأوردت الشاهدة الأولى (كنكاسا) أنها سمعت نداء زوجها، في وقت ما بين الساعة ٢١:٠٠ و ٢٢:٠٠، الذي دعاها للإسراع بالخروج من المنزل لرؤية شيء ما يقع في السماء. وبعد خروجها، قالت الشاهدة إنها رأت ما يشبه "طائرتين نفائتين عسكريتين" تحلقان فوق المنزل في اتجاه المطار. ولم تر الطائرة الضخمة وهي تحلق، ولكنها شاهدت ألسنة لهب منبعثة من مكان بعيد في اتجاه موقع التحطم. ولم تذهب إلى مكان تحطم الطائرة.

٥٦ - أما شاهدة العيان الجديدة الثانية التي كانت في توايا (مارغريت نغولوي) فذكرت أنها رأت طائرتين في المنطقة، وكانت إحداها أصغر من الأخرى، ما بين الساعة ١٨:٠٠ والساعة ٢١:٠٠. ولاحظت أن الطائرتين على السواء كانتا متجهتين نحو المطار من الغرب عندما رأتهما. وبينما تجاوزت الطائرة الصغيرة الطائرة الضخمة، شب حريق في جناحي هذه الأخيرة ثم "تحطمت على الأرض". وصرحت الشاهدة بأنها غير متيقنة من وجهة الطائرة الصغيرة بعد اختفاء الطائرة الضخمة عن الأنظار. وأشارت إلى أنها لم تذهب إلى مكان تحطم الطائرة.

٥٧ - وكان موقع ثلاثة من شهود العيان الجدد في شيفوبو (على بعد ١٠ كيلومترات شرق موقع تحطم الطائرة وخمسة كيلومترات شمال شرق الطرف الخارجي لمنطقة الاقتراب الآلي من مطار ندولا). وأول هؤلاء الشهود (سافيليمولينغا) رأى طائرة قادمة "من الكونغو"، ما بين الساعة ٢٠:٠٠ والساعة ٢١:٠٠، حجمها أضخم من الحجم العادي. ورأى الطائرة وهي تدور، وفي الدورة الثالثة اتجهت نحو المطار. وصرح الشاهد بأنه وقتئذ شبت النيران في أعلى الطائرة، وليس في جناحيها. ولاحظ أن الأمر بدا وكأن النار "أتت من مكان آخر ما" وأنها كانت تشبه "البرق". وقال الشاهد إنه لم ير أي طائرة أخرى في السماء تلك الليلة. وذكر أنه ذهب إلى مكان تحطم الطائرة بعد يوم أو يومين من ذلك، فرأى علامات على الأرض تشير إلى مكان الحادث.

٥٨ - وأشارت شاهدة العيان الثانية القاطنة في شيفوبو (إيما مولينغا) إلى أنها رأت طائرة قادمة من الغرب، في وقت ما بين الساعة ١٩:٠٠ والساعة ٢٠:٠٠، وقد أثارت انتباهها لأنها كانت تدور. وخلال دورتها الثالثة رأت وميضاً يشبه البرق يصيب الطائرة من الأعلى. فشب حريق في أعلى الطائرة على إثر ذلك. وتأججت النيران في سياق سقوط الطائرة. ولم تسمع الشاهدة أي أصوات أخرى أو ترى طائرات أخرى بالقرب. وأشارت إلى أنها لم تذهب إلى مكان تحطم الطائرة.

٥٩ - وذكر شاهد العيان الثالث في هذا الموقع (ديكسونغويي) أنه رأى طائرة تقترب من المطار من الشرق وبدأت الدوران حسب تقديره ما بين الساعة ١٩:٠٠ والساعة ٢٠:٠٠. وخلال الدورة الثانية، التحقت بالطائرة طائرة أخرى أصغر منها وصفها بأنها طائرة نفثة نظرا لصوتها وسرعتها. وبعد ذلك بوقت قصير، رأى الشاهد وميضاً ينبعث من الطائرة الصغيرة نحو الطائرة الضخمة ويصيب أعلى جناحي هذه الأخيرة ويتسبب في نشوب حريق عليها. ثم غادرت الطائرة الصغيرة المكان في اتجاه الشمال الغربي. وذهب الشاهد إلى موقع تحطم الطائرة ما بين الساعة ٠٦:٠٠ و ٠٧:٠٠ يوم ١٨ أيلول/سبتمبر، حيث رأى أفراد شرطة وجنودا في الموقع. ولاحظ أن الموقع كان مطوقا بشرائط أحمر وأن بعض الأشجار كانت تحمل علامات وضعت بطلاء أحمر. وكانت جثة ملقاة قرب كنيهة للنمل.

٦٠ - وأدلى أيضا بأقوال ثلاثة شهود جدد في مواقع أخرى. وقد أورد أولهم (جوزيف كالوينتالا) خيرا أبلغه به في عام ١٩٨٧ رب عمله السابق وقتئذ (شيكابويا)، يقول فيه هذا الأخير أنه تعرض للاحتجاز والتهديد على يد "جنود بيض" مسلحين عندما ذهب إلى موقع تحطم الطائرة ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر. وقد وصف الشاهد نفسه بأنه كان من المهريين

وقتئذ. وذكر أن رب عمله قال أيضا إن الجنود كانوا بلحيكيين وإنهم أطلقوا النار على الطائرة وأسقطوها.

٦١ - وصرح شاهد العيان الآخر من هذه المجموعة (دوغلاس موانسا) بأنه في وقت من الأوقات عندما كان في منزله في كامينشومبانشي (على بعد ٣ كيلومترات جنوب غرب موقع التحطم)، ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، سمع صوت طائرة تقترب من الغرب. وبعد أن ابتعدت الطائرة لفترة وجيزة، عادت وهي تخلق في الاتجاه المعاكس، وبعد ذلك سمع الشاهد انفجارا. وبمجرد سماع ذلك، خرج الشاهد من منزله مسرعا فرأى زوجته تشير باتجاه موقع التحطم. ولم يقدم الشاهد أي معلومات أخرى بشأن ملاحظاته على تسلسل وقائع تحطم الطائرة، ووصف موقع سكنه بأنه "بعيد بعض الشيء عن موقع التحطم". وزعم أنه ذهب إلى الموقع حوالي الساعة ٠٧:٠٠ يوم ١٨ أيلول/سبتمبر حيث شاهد أفراد الشرطة في عين المكان. وعلاوة على ذلك، لاحظ أن الموقع مطوق وأن الجثث قد أزيلت.

٦٢ - أما شاهد العيان الثالث في هذه المجموعة (أبراهام كوندا) فرأى طائرة تخلق في شكل دائري في السماء ثلاث مرات ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر. ولاحظ أنه بعد ذلك بفترة وجيزة انطفأت أضواء المطار خلال بقية المساء. وحوالي وقت انطفاء الأضواء، كانت الطائرة متجهة نحو منطقة ندولا هيل (على بعد ١٢ كيلومترا غرب مطار ندولا). ثم رجع الشاهد إلى منزله الواقع في ماسالا، وهي منطقة وصفها بأنها تقع على بعد "٢٠٠ إلى ٣٠٠ ياردة" من المطار. وزار موقع التحطم في وقت ما بعد ظهر يوم ١٨ أيلول/سبتمبر، ولكنه لم يقدم أي ملاحظات بشأن تلك الزيارة.

العوامل المؤثرة على القيمة الإثباتية لأقوال شهود العيان الجدد

٦٣ - يمكن لأحداث مهمة، مثل تلك التي وقعت ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، أن تترك أثرا قويا ودائما على من شهدوا تلك الأحداث. وعموما تتوقف موثوقية شهادة شهود العيان، والتالي قيمتها الإثباتية، على عدد من المتغيرات، وهي: مدى توافر الفرصة من أجل الملاحظة أو التحديد؛ وما إذا كانت شروط وظروف الملاحظة مناسبة أم لا؛ والأثر الذي يمكن أن يخلفه مرور الزمن على ذاكرة الإنسان وتذكره للأحداث الماضية. ومع أنه من الممكن أن يقدم شاهد من الشهود بتراهة واقتناع راسخ سردا لما شاهده أو تعرف عليه أو حدده، فإن القيمة الإثباتية للمعلومات الواردة في أقوال الشهود الجدد يجب أن تقيم في ضوء العوامل السالفة الذكر.

٦٤ - وفي ما يتعلق بالتباين الكبير في أقوال الشهود بشأن الأوقات التي وقعت فيها الأحداث المختلفة التي ذكروا رؤيتها أو سماعها، سواء فيما بينهم أو مقارنة بالمعلومات المتاحة الأخرى، لم يركز الفريق بشكل كبير في تقديره للقيمة الإثباتية على هذا الجانب من شهاداتهم. وقد جرى التوصل إلى ذلك استنادا إلى اعتماد العديد من الشهود على إشارات غير دقيقة للوقت، مثل اتباع عادات ما في عملهم أو حياتهم المنزلية، على النقيض من الرجوع إلى المنبهات أو الساعات اليدوية.

٦٥ - وقد ثبت للجنة الأمم المتحدة، بالاستناد أساسا إلى الوقت الذي توقفت فيه الساعات اليدوية للضحايا، أن التحطم وقع بُعيد منتصف الليل، قبل دقائق من اختفاء القمر وراء الأفق. ووفقا لمعلومات الأرصاد الجوية وأقوال متعددة أدلى بها الشهود، لقد كان الجو صحوًا وكانت الليلة ساكنة تقريبا. ومع ذلك، أخذ الفريق في الاعتبار إمكانية تأثر قدرة الشهود القاطنين في أماكن أبعد عن موقع التحطم مقارنة بغيرهم على أن يحددوا بدقة بعض التفاصيل التي ذكروها. وعلى العكس، ربما كان الشهود الأقرب إلى مكان التحطم، ولا سيما أولئك الذين كانوا يشرفون على أفران صنع الفحم الخاصة بهم في المنطقة الحرجية التي تحطمت فيها الطائرة، في مكان أفضل لسماع الأصوات ورؤية اللحظات الأخيرة من سلسلة وقائع حادث التحطم، ولكن ربما لم يكن لديهم مجال رؤية كامل بسبب الغطاء الحرجي وقرب الطائرة SE-BDY.

٦٦ - وخلص الفريق في تقييمه إلى أن اختلاف عدد الطائرات التي رآها الشهود لا يعني بالضرورة أن بعض ملاحظات الشهود كانت دقيقة وأن ملاحظات أخرى لم تكن كذلك. فعوامل مثل الوقت الذي شاهدوا فيه سلسلة الأحداث أو موقعهم ربما أثرت في ما شاهدوه في ما يتعلق بعدد الطائرات الموجودة في المنطقة في أي وقت من الأوقات. وبالإضافة إلى ذلك، رغم أن الشهود غير ملمين بالجوانب التقنية الخاصة بالطائرات والطيران، فإن جميعهم تقريبا قالوا إنهم اعتادوا في السابق على رؤية الطائرات وهي تقوم بمناوراتها في مطار ندولا وحوله. وبالتالي، فقد أعرب بعض الشهود عن آرائهم، بناء على خبرتهم، بشأن ما إذا كانت أي طائرة من الطائرات التي شاهدوها في الليلة المعنية طائرة نفثة.

٦٧ - ورغم الإشارة إلى أنه يجب التحلي ببعض الحيطة في التعامل مع المعلومات المقدمة من الشهود بسبب عوامل من قبيل تلك المبينة في الفقرات السابقة، فقد قدم معظم الشهود سردا مباشرا لوقائع يعتقدون حقا أنهم رأوها ويجب أن تتاح لهم فرصة لتمحيصها مقابل كم المعلومات المتاحة.

٦٨ - وعلاوة على ذلك، في بعض الأحيان تعلق ملاحظات شهود العيان الجدد بمسائل أو أحداث ينظر فيها الفريق، وبالتالي قيم الفريق جوانب من المعلومات التي قدموها وفقاً للمعايير المبينة سابقاً، بوصفها ذات قيمة إثباتية أعلى أو أقل مقارنةً بجوانب أخرى من نفس الكم من المعلومات التي قدموها.

٦٩ - وبالإشارة إلى ولاية الفريق المتمثلة في فحص وتقدير القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المتعلقة بالظروف والملابسات التي أدت إلى الوفاة المأساوية لركاب الطائرة SE-BDY، وبالنظر إلى مضمون أقوال الشهود، درس الفريق مدى مساهمة المعلومات المقدمة من الشهود الجدد في إثبات ما يلي: أنه كانت ثمة أكثر من طائرة في الجو وقت اقتراب الطائرة SE-BDY من ندولا، وأن أي طائرة موجودة من غير الطائرة SE-BDY كانت طائرة نفثة، وأن الطائرة SE-BDY كانت تحترق عندما اصطدمت بالأرض، وما إذا كانت الطائرة قد تعرضت لإطلاق النار أو استُهدفت قتالياً بشكل فعلي من جانب طائرة أخرى أو أكثر. وفي ما يتعلق بهذه الأسئلة، خلص الفريق إلى أن القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المقدمة من الشهود التسعة متوسطة، وأن القيمة الإثباتية لأقوال ثلاثة شهود (لومايشيوييا، وكالوينتالا، وكوندا) منعدمة، إذ تنافرت ملاحظاتهم المزعومة إلى حد كبير مع المعلومات المتاحة الأخرى، أو كادت تستند في مجملها إلى أقوال منقولة.

٧٠ - وسيتناول الفريق من جديد ملاحظات الشهود بشأن موقع تحطم الطائرة في الفرع المعنون "معلومات جديدة عن أنشطة المسؤولين والسلطات المحلية" من هذا التقرير.

رابعاً - معلومات جديدة عن وقوع هجوم جوي أو بري أو تهديد خارجي آخر

٧١ - ذكرت لجنة الأمم المتحدة لعام ١٩٦٢ في تقريرها أنها "درست بإمعان إمكانية أن تكون الطائرة SE-BDY قد أسقطت بإطلاق النار عليها من جانب طائرة أخرى أو عن طريق هجوم بري". وعلاوة على ذلك، نظرت اللجنة في "إمكانية أن يكون حادث التحطم قد نتج عن مناورة للهرب أو عن انشغال الطيار لفترة وجيزة بهجوم ينطوي على هجوم زائف من الجو أو البر". وخلصت اللجنة في هذا الصدد إلى أنه "لا يوجد دليل يدعم فرضية من هذا القبيل"؛ رغم أنه لا يمكنها استبعاد إمكانية وقوع هجوم مثل ذلك. ومنذ ذلك الحين، ظهرت عدة معلومات متنوعة جديدة في ما يتعلق بالفرضية التي مفادها أن طائرة أخرى أطلقت النار على الطائرة SE-BDY فأسقطتها أو عرضتها للخطر بشكل من الأشكال مما تسبب في تحطمها. وإضافة إلى ذلك، لاحظ الفريق أن اللجنة أبلغت بأنه

لم يكن يُشغل أي رادار في منطقة ندولا خلال مساء ليلة ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ ولذلك لا يمكن أن تستبعد بصورة كاملة إمكانية وجود "طائرة مجهولة الهوية".

الحالة الأولى لاعتراض الاتصالات اللاسلكية

٧٢ - من بين المعلومات الجديدة أقوال أدلى بها تشارلز ساوثول، القائد السابق في بحرية الولايات المتحدة، إلى الدكتورة ويليامز ولجنة همرشولد في عدة مناسبات ما بين عامي ٢٠٠٩ و ٢٠١٣ عن سماعه إحدى التسجيلات أو قراءته لنسخة خطية لاتصال لاسلكي يزعم فيه طيار ما أنه صوب سلاحه نحو طائرة، يفترض أنها الطائرة SE-BDY، وأسقطها بإطلاق النار عليها ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. ورغم أن بعض التفاصيل الثانوية تتباين قليلاً بين مختلف أقوال ساوثول بشأن الاتصالات اللاسلكية، فإن لجنة همرشولد تورد عنه أنه سمع أو قرأ ما يلي:

"أرى طائرة نقل قادمة على ارتفاع منخفض. وجميع أنوارها مضاءة. سأنزل بطائرتي لأحلق فوقها. نعم، إنها الطائرة ترانس إير DC6. إنها هي الطائرة. لقد أصبْتُها. أرى ألسنة اللهب. إنها تموي. إنها توشك على التحطم".

٧٣ - ويسترسل ساوثول قائلاً إن ضابط مراقبة الاتصالات العامل معه أو ضابطاً آخر في الوقت الذي اطلع فيه على الاتصالات أبلغه بأن طياراً بلجيكية يعرف باسم "لون رانجر"، يقود طائرة من طراز Fouga Magister تستخدمها قوات كاتانغا، هو من قام بالاتصال وأن هذا الطيار "لا بد أن يكون في انتظار طائرة همرشولد". وصرح ساوثول بأنه لا يتذكر ما إذا كان قد حصل على المعلومات بالاستماع إلى تسجيل صوتي أو عن طريق قراءة نسخة خطية من ذلك التسجيل. وأشار إلى أنه سمع أو اطلع على المعلومات بعد حوالي سبع دقائق من وقت الاتصال الفعلي، بناءً على "عامل إعادة الإرسال". وذكر كذلك أنه ليس متأكداً مما إذا كانت تلك المعلومات بالفرنسية أو بالإنكليزية لأنه يجيد تكلم كلتا اللغتين.

٧٤ - وأشار ساوثول إلى أنه استمع إلى التسجيل عندما كان يعمل في مرفق للاتصالات البحرية تابع لوكالة الأمن الوطني، توجد قرب نيقوسيا بقبرص (على بعد حوالي ٥٠٠ كيلومتر شمال ندولا). ووصف وظيفته في المخطط بأنه كان موظف "تجهيز وإبلاغ" وأشار إلى أن وكالة المخابرات المركزية كانت تعمل في نفس المرفق مع وكالة الأمن الوطني، غير أن مكانا عمل الوكالتين كانا مستقلين. ورغم أن ساوثول كان يعمل فقط خلال ساعات النهار، فإنه في هذا اليوم بالذات تلقى مكالمات هاتفية في مكان إقامته من ضابط مراقبة الاتصالات العامل معه، في وقت ما بين الساعة ١٩:٠٠ والساعة ٢١:٠٠

(التوقيت المحلي في قبرص) لتشجيعه على القدوم إلى المرفق "حوالي منتصف الليل [لأن] شيئا مثيرا للاهتمام سيحدث". وكان منتصف الليل قد مر بقليل عندما استمع ساوثول إلى الاتصال الذي اعتُرض في المحطة. وذكر أن وكالة المخابرات المركزية هي التي اعترضت الاتصالات وأحالتها إلى مكان عمل وكالة الأمن الوطني حيث استمع إلى التسجيل أو قرأ النسخة الخطية برفقة خمسة أفراد آخرين، منهم تايلر وات، وهو ضابط صغير وأحد أصدقائه.

٧٥ - وعلى ما يبدو أن ذكريات ساوثول عن تلك الليلة ظهرت عندما اتصلت به كارن إنغستروم، وهي أخصائية تحليل في وزارة خارجية الولايات المتحدة، يوم ٨ كانون الأول/ديسمبر ١٩٩٢، في ما يتعلق بطلب مقدم من حكومة السويد للمساعدة في تحقيقها الوطني في ظروف وفاة همرشولد. وكان يترأس ذلك التحقيق الدبلوماسي السويدي بينغروزو.

الحالة الثانية لاعتراض الاتصالات اللاسلكية

٧٦ - يرد في معلومات جديدة ذات طابع مماثل أن بول أبرام، وهو ضابط سابق في الدوائر الأمنية للقوات الجوية للولايات المتحدة، قال في مقابلة مع الفريق جرت في ٢٦ أيار/مايو ٢٠١٥، أنه استمع إلى اتصالات تتعلق بإسقاط طائرة في الكونغو أو قربها ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وكان أبرام يعمل في نقطة تنصت تابعة لوكالة الأمن الوطني في إراكليون باليونان (على بعد أكثر من ٥٠٠٠ كيلومتر شمال ندولا) في وقت كان يكلف فيه عادة، حسب قوله، برصد حوالي خمسة أو ستة ترددات في نفس الوقت. وأشار إلى أن "الأهداف الرئيسية" كانت تشمل الأنشطة العسكرية في الكونغو، مثل تحركات القوات ومبيعات الأسلحة. وزعم أبرام أنه قبل ذلك ببضعة أيام زُود بخطة طيران الطائرة SE-BDY، التي شملت معلومات عن نوع الطائرة و "رقمها"، وكذلك وجهتها المتمثلة في ندولا.

٧٧ - وبناء على "الدردشة اللاسلكية" التي استرق السمع إليها ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر، أعرب عن اعتقاده بأنه كان يستمع إلى أنشطة "قوة برية أمريكية". وفيما بعد في المساء، سمع شخصا ما يقول على الهواء: "إن الطائرة قادمة ... إن الطائرة مضاءة جيدا"، ثم قال شخص ما على تردد آخر بصوت يعتقد أن لُكنته ليست أمريكية (ولكن ليست فرنسية أو إسبانية على نحو ما أورد لاحقا) "لقد أسقط الأمريكيون للتو طائرة للأمم المتحدة". وذكر أن زيادة كبيرة في "الدردشة اللاسلكية" أعقبت تلك الاتصالات.

٧٨ - وقال أبرام إنه لا يعتقد أنه سمع اتصالات من الطائرة SE-BDY خلال الفترة المعنية. وذكر أنه ليس متأكدا من الوقت الذي سمع فيه الاتصالات، ولكنه أشار إلى أنه كان يعمل في النوبة الليلية في محطة التنصت وقتئذ. وفي رأيه أن الطائرة التابعة للأمم المتحدة، التي يفترض أنها الطائرة التي كان همرشولد مسافرا فيها، قد تعرضت لإطلاق النار من البر وأسقطت. وخلص إلى استخدام أسلحة أرضية بناء على استماعه للاتصالات على شبكة لاسلكية ذات ترددات عالية.

٧٩ - ومع أن أبرام أشار إلى أنه كان الضابط الوحيد في المخططة الذي استمع إلى الاتصال المعارض في الزمن الحقيقي، فإنه أبلغ الآخرين حوله على الفور بما سمعه للتو. وزعم أبرام أن ضباطا آخرين في النقطة استمعوا لاحقا إلى المكالمات المعارضة وقاموا بتجهيزها وإحالتها إلى المتلقين المعنيين. وفي كتاب ألفه أبرام في عام ٢٠١٣ عنوانه "Trona Bloody Trona" عن إضراب لإحدى النقابات، قدم معلومات عامة عن ظروف وفاة همرشولد، ولكنه لم يبين بتفصيل ما زعم أنه سمعه في الليلة المعنية عندما قابل الفريق. وعلى ما يبدو أن أبرام قدم المعلومات الإضافية أول الأمر عندما اتصل بلجنة همرشولد في عام ٢٠١٤، وحينها كانت هذه الهيئة قد أنجزت أعمالها.

تقييم صحة المعلومات

٨٠ - بغية تعميق البحث في بعض التفاصيل الواردة في أقوال ساوثول، ولتقييم وضوح ذكرياته واتساقها، اتصل الفريق بساوثول وطلب منه إجراء مقابلة معه. فرد بأنه لا يستطيع الحضور لأسباب صحية.

٨١ - وعلاوة على ذلك، طلب الفريق من السلطات المختصة في الولايات المتحدة أن تبحث عن أي معلومات مهمة قد تكون لديها بشأن التسجيلات أو النسخ الخطية المتعلقة بالاتصالات السلكية المعارضة أو الواردة ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ في ما يتعلق بهبوط طائرة في ندولا في روديسيا الشمالية أو اقترابها منها، وكذلك وثائق المراسلات المحتملة ذات الصلة بالموضوع بين واشنطن العاصمة وسفاري الولايات المتحدة في قبرص واليونان، على التوالي، حوالي التوقيت المتكلم عنه، وأن تطلعها على تلك المعلومات (انظر التذييل ٦). واسترشد الفريق في طلبه برد سلمي من وكالة الأمن الوطني على طلب قدمته لجنة همرشولد في إطار قانون حرية الوصول إلى المعلومات مؤرخ ١٦ تموز/يوليه ٢٠١٣، تشير فيه وكالة الأمن الوطني إلى ملفين في حوزتها "يستجيبان" لطلب اللجنة (انظر [A/68/800](#)، الفقرة ١٥-١١). وأضافت وكالة الأمن الوطني أنه لا يمكن الإفراج عن الملفين لأن ذلك "يمكن أن يتوقع منه بشكل منطقي أن يؤدي إلى إلحاق أضرار بالغة الخطورة

بالأمن الوطني“ ولأن الوكالة مأذون لها بحماية “معلومات معينة عن أنشطتها“ بعد أن خلصت إلى أن معلومات من هذا القبيل “توجد في تلك الوثائق“.

٨٢ - وبالإضافة إلى ذلك، أوردت مقالة نشرت في الصحيفة السويدية SvD Nyheter، في ٢١ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٤، أن حكومة الولايات المتحدة أتاحت لوزير خارجية السويد وقتئذ، كارل بيلت، الاطلاع على الملفين اللذين “يستجبان“ للطلب عقب إجراء محادثات غير رسمية بين الحكومتين. وتورد المقالة أن بيلت قال إن المعلومات الواردة في الملفين تافهة ولا أهمية لها. وردا على طلب الفريق لنفس المعلومات، أتيح لعضوة في الفريق الاطلاع الكامل على الملفين اللذين “يستجبان“ للطلب على أساس ترتيبات ثنائية لتبادل المعلومات الأمنية قائمة بين حكومتي الولايات المتحدة وأستراليا، دولة جنسيتها. ودرست عضوة الفريق المعلومات الواردة في الملفين اللذين أتيحا لها فخلصت إلى أنها لن تساعد في إثبات وقائع تحطم الطائرة أو سبب وفاة همرشولد الأمين العام السابق أو الأشخاص الآخرين المرافقين له. وخلصت أيضا إلى أن الملفين لا يتضمنان أي معلومات تتصل باعتراض اتصالات عن هجوم تعرضت له الطائرة SE-BDY.

٨٣ - وعلاوة على طلب الفريق الاطلاع على المعلومات الواردة في الملفين اللذين “يستجبان“ لطلبه، التمس الفريق أيضا أن تشمل عمليات البحث التي تجريها حكومة الولايات المتحدة السجلات الرئيسية (أي مستودعات الملفات والوثائق) لوكالة المخابرات المركزية ومكتب التحقيقات الاتحادي ووكالة الأمن الوطني. وأعرب الفريق عن أمله في أن يمكن في الوقت الراهن رفع السرية، كلياً أو جزئياً، عن أي وثائق سرية مهمة يُعثر عليها وإطلاعها عليها. وردا على ذلك، أبلغت حكومة الولايات المتحدة الفريق، في رسالة مؤرخة ٩ حزيران/يونيه ٢٠١٥، بأن عملية البحث التي قامت بها لم تسفر عن إيجاد أي وثائق تتطابق مع وصف الوثائق التي يطلبها الفريق، وأن تلك الجهود شملت بحثاً في وثائق وكالة الأمن الوطني ووكالة المخابرات المركزية (انظر التذييل ٦).

٨٤ - وأيضاً في ما يتعلق بتقييم صحة المعلومات، طلب الفريق أن تقدم حكومة الولايات المتحدة ما قد يكون لديها من معلومات عن ما إذا كان ساوثول قد عمل في بحرية الولايات المتحدة وعمل أبرام في القوات الجوية للولايات المتحدة، على التوالي، وما إذا كان مكان عملهما في محطتي التنصت في قبرص واليونان، على التوالي، مع وكالة الأمن الوطني بالصفة التي أعلنها عنها في الوقت المتكلم عنه. وفي رد حكومة الولايات المتحدة المؤرخ ٩ حزيران/يونيه ٢٠١٥ على الفريق، أكدت بناء على المعلومات المتاحة لوزارة الخارجية، أن ساوثول كان فرداً عاملاً من أفراد بحرية الولايات المتحدة وقتئذ، ولكنها لم تقدم أي

معلومات أخرى عن ما إذا كان يعمل في قبرص أو عن الصفة التي كان يعمل بها في البحرية. ووقت كتابة هذا التقرير، كانت تُنتظر نتائج بحث تجريه وزارة الدفاع بشأن معلومات تجيب على أسئلة الفريق عن ساوثول وأبرام.

٨٥ - وبناء على طلب من الفريق، زود أبرام الفريق بنسخ من وثيقة تسريجه من الخدمة التي تبين أنه كان يعمل في القوات الجوية للولايات المتحدة في الوقت المتكلم عنه بصفة "خبير في إجراءات اعتراض الاتصالات الصوتية" و "مترجم شفوي". وخلص الفريق، بناء على تلك الوثيقة، إلى أنه على ما يبدو أن ادعاء أبرام العمل لدى القوات الجوية للولايات المتحدة وقت تحطم الطائرة SE-BDY وقيامه بالمهام الخاصة التي زعم أنها أسندت إليه، ادعاء صحيح. غير أنه رغم إشارة نسخة من وثيقة ثانية قدمها أبرام وعنوانها "برنامج الخدمة التعليمية" إلى أن آخر مدرسة مدنية كان يرتادها هي "إراكليون في اليونان"، لم تسجل أي تواريخ في الوثيقة تبين تاريخ متابعته الدراسة في تلك المدرسة. ولذلك لم يتمكن الفريق من التأكد مما إذا كان يعمل في إراكليون وقت وقوع أحداث ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١.

نوع المعلومات

٨٦ - في ما يتعلق بنوع المعلومات المقدمة من ساوثول وأبرام، ذكر كلاهما أنه كان برفقة آخرين عندما استمع إلى الاتصالات اللاسلكية ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، أو في حالة ساوثول، ربما قرأ نسخة خطية لها. وقام ساوثول بعدة محاولات في تسعينات القرن الماضي لجعل تايلر وات، أحد زملائه المزعومين الحاضرين أيضا في المخططة، يقدم روايته للأحداث. ووفقا لرسالة مؤرخة ٢٨ تموز/يوليه ١٩٩٣ بين ساوثول ووات، الذي كان وقتئذ دبلوماسيا في سفارة الولايات المتحدة في روما، أخبر وات مراسل الولايات المتحدة ستيفان تورسيل "بأنه لا يتذكر بشكل خاص" أي حادث وقع ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. ولا يبدو أن ساوثول حقق أي نجاح آخر في جهوده الرامية إلى الاتصال بزملائه الآخرين الحاضرين معه وقتئذ أو في إثبات أن أي أحد من أولئك الزملاء لديه ذكريات مماثلة لذكرياته عن تلك الليلة. وقد أبلغ الفريق بأنه للأسف توفي وات. ودون معلومات إضافية تدعم ادعاء ساوثول أنه استمع إلى اتصال لاسلكي مُعترض أو قرأ نسخة خطية له، فالمعلومات الجديدة التي قدمها لا تشكل سوى معلومات مستمدة من شاهد وحيد. وبالمثل دون تأكيد مستقل للمعلومات من جانب الزملاء الموجودين في محطة التنصت في إراكليون أو من مصدر آخر، فأقوال أبرام أيضا لا تشكل سوى معلومات مستمدة من شاهد وحيد.

مصادقية المعلومات

٨٧ - في ما يتعلق بتقييم مصادقية المعلومات، لاحظ الفريق أن ساوثول ذكر أن ضابط مراقبة الاتصالات العامل معه اتصل به هاتفيا في مكان إقامته بين الساعة ١٩:٠٠ والساعة ٢١:٠٠ (١٧:٠٠-١٩:٠٠ بتوقيت غرينتش) ليلة ١٧ أيلول/سبتمبر، وشجعه على العودة إلى مرفق الاتصالات "حوالي منتصف الليل" كي يشهد "شيئا مثيرا للاهتمام". ووفقا للنسخ الخطية لتسجيلات مركز سالزبوري لمعلومات الطيران، استخدمت الطائرة SE-BDY أجهزة الاتصال أثناء الرحلة لأول مرة على الساعة ٢٠:٠٢ بتوقيت غرينتش (٢٢:٠٢ بالتوقيت المحلي في قبرص وندولا)، عندما اتصل الطاقم بالمركز على جهاز لاسلكي عالي التردد للإبلاغ عن جملة أمور منها الموقع الحالي للطائرة ووقت الوصول المتوقع إلى ندولا. ولم يجد الفريق في المواد المعروضة عليه إشارات إلى أن طاقم الطائرة أو ركابها أبلغوا أي أحد قبل ذلك بوقت الوصول المتوقع إلى ندولا. بل على العكس من ذلك، لقد سعى طاقم الطائرة إلى التستر على مساره ووقت وصوله المتوقع عن طريق تقديم خطة طيران تشير إلى أن الوجهة هي لولوابورغ (٢٠٠ ١ كيلومتر شمال غرب ندولا) وليس ندولا وبالتحليق في مسار غير مباشر قليل إن الطاقم تكتم على تفاصيله بشدة. وعلاوة على ذلك، لم يبلغ موظفو الأمم المتحدة في ليوبولدفيل عن أي مكالمات بين محطاتهم والطائرة أو بين أي محطة أخرى والطائرة خلال رحلتها إلى ندولا. ولا توجد معلومات تفيد بأن همرشولد تلقى أو بعث رسائل باستخدام آلة التشفير التي كانت على متن الطائرة خلال الرحلة. ولذلك خلص الفريق إلى أنه من غير الواضح كيف علم ضابط مراقبة الاتصالات في منتصف المساء بوقت الوصول المتوقع للطائرة إلى ندولا.

٨٨ - أما في ما يتعلق بأبرام، فما تذكره عن الأحداث التي أبلغ الفريق بها كان متسقا مع المعلومات التي قدمها سابقا إلى طرفين آخرين، هما تحديدا وسائط الإعلام ولجنة همرشولد (بعد أن أنجزت أعمالها). وعلاوة على ذلك، إشارته إلى أن مهامه كانت تشمل العمل بنظام النوبات يمكن أن تدعم ادعائه أنه كان حاضرا في نقطة التنصت في الليلة المتكلم عنها.

التقييم التقني للخبراء

٨٩ - للمساعدة في إجراء فحص للإمكانية التقنية لأمر منها المعلومات الواردة في أقوال ساوثول، استعانت لجنة همرشولد بخدمات سفين هامريبرغ، وهو محقق في حوادث الطائرات وطيار سابق لطائرة مقاتلة.

٩٠ - ونظر هامبريرغ في الملاحظة التي أدلى بها ساوثول في أقواله للجنة همرشولد وهي: "إن الأمر مفزع للغاية؛ إنك تستطيع سماع صوت إطلاق النار من المدفع". ولاحظ هامبريرغ أن زر الاتصال اللاسلكي وزناد منظومة أسلحة الطائرة يقعان على ذراع التحكم في الطيران في طائرة Fouga Magister، فشكك في قدرة الطيار على استخدام جهاز الاتصال اللاسلكي وإطلاق نيران المدفع في نفس الوقت. غير أنه أشار إلى أنه من الممكن لفرد من الطاقم لا يشارك في قيادة الطائرة إجراء اتصالات لاسلكية باستخدام الأزرار الموجودة على ذراع القيادة، وإن كان ذلك أمرا غير مألوف. لكن استخدام صيغة المتكلم المفرد من جانب الشخص الذي يجري الاتصال اللاسلكي حسب ما يرد في ذكريات ساوثول يوحي بأن ذلك الشخص والشخص الذي يطلق نيران أسلحة الطائرة هما شخص واحد ونفس الشخص. وعلاوة على ذلك، إذا كان ساوثول قد حصل على المعلومات التي تستند إليها ملاحظاته من نسخة خطية وليس من تسجيل صوتي فلا يمكنه أن يكون قد سمع إطلاق النار.

٩١ - ونظر هامبريرغ أيضا في إمكانية أن تُعترض في قبرص اتصالات سلكية جرت في ندولا. وصرح في هذا الصدد بأن جهاز الاتصال اللاسلكي الذي تحمله طائرة Fouga Magister الكاتانغية كان يقتصر على نُظم الترددات العالية جداً فقط، وهي نظم مقصورة على نطاقات مدى البصر (حوالي ١٤٠ كيلومترا بين محطة أرضية وطائرة تحلق على ارتفاع ٥.٠٠٠ قدم)، وذلك نظرا لخصائص انتشار تلك الترددات. واستقبال اتصالات من هذا القبيل في قبرص أو اليونان كان بالتالي سيتطلب وجود محطة للاستقبال المباشر وإعادة الإرسال من أجل الاستقبال أولا ثم إعادة إرسال تسجيل أو نسخة خطية لتلك الاتصالات الجارية في ندولا إلى محطات التنصت البعيدة. غير أنه لو جرت الاتصالات بالترددات العالية، لكان من الممكن اعتراضها في قبرص واليونان دون الحاجة إلى محطة لإعادة الإرسال.

٩٢ - وسعى الفريق إلى إجراء تقييم خاص به من جانب خبراء لإمكانية اعتراض الاتصالات اللاسلكية من جانب محطة تنصت تقع على بعد ٥.٠٠٠ كيلومتر، أو على الأقل ما إذا كان من الممكن استقبال تسجيل لمكالمات مُعترضة في مرفق من هذا القبيل يقع على بعد تلك المسافة. وقد وافق جيف بولارد، وهو مهندس مهني معتمد وعضو في لجنة الملاحظة الجوية التابعة لمنظمة الطيران المدني الدولي، على النتائج التي توصل إليها هامبريرغ.

٩٣ - وللإجابة على التساؤل عن الكيفية التي ربما جرت بها إعادة إرسال مكالمات تمت بترددات عالية جدا إلى محطات التنصت، أشار الفريق إلى أن جون ماسل، قائد سرب سلاح

الجو الروديسي الملكي، أبلغ لجنة الأمم المتحدة بأن "طائرات أمريكية من طراز داكوتا كانت على المطار [في ندولا] وكانت محركاتها في حالة تشغيل" مساء ١٧ أيلول/سبتمبر، وربما وفرت القدرة على إعادة الإرسال. غير أن المقدم دون غايلور، ملحق القوات الجوية للولايات المتحدة في بريتوريا، قدم أدلة لمجلس التحقيق التابع لإدارة الطيران المدني بروديسيا على أنه لم تجر أي اتصالات من تلك الطائرات بعد الساعة ١٢:٠٠ بتوقيت غرينتش (١٤:٠٠ بالتوقيت المحلي لندولا)، يوم ١٧ أيلول/سبتمبر، حتى وقت مشاركته في أعمال البحث في اليوم التالي، وأنه لم يتصل بالطائرة SE-BDY خلال رحلتها. ومع ذلك، نظرت لجنة الأمم المتحدة في إمكانية أن تكون طائرة أخرى سواء على الأرض في ندولا أو في الجو على مقربة من ندولا قد قامت بدور محطة إعادة إرسال للاتصالات بالترددات العالية جدا من أجل توفير معلومات استخباراتية عن مكان وجود الطائرة SE-BDY، أو مجرد اعتراض معلومات عن أحداث تلك الليلة. ومع أن اللجنة لم تعثر على أدلة من ذلك القبيل، فإنها لا تستبعد تلك الإمكانية.

القيمة الإثباتية

٩٤ - باختصار، يزعم ساوثول وأبرام الاستماع إلى مكالمات لاسلكية أو قراءة نسخة خطية لها في وقت متأخر من مساء ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ في ما يتعلق بما يعتقدان أنه هجوم مسلح أسفر عن تحطم الطائرة SE-BDY، وذلك رغم بعض الاختلافات في تفاصيل روايتهما. وما زال يتعين إثبات جوانب صحة مزاعمهما، بما في ذلك ما إذا كانا حاضرين بالفعل في الموقعين المعنيين وقت الأحداث وكانا يضطلعان بمسؤوليات حولت لهما الاطلاع على تلك المعلومات. ولم تستطع لجنة همرشولد ولا الفريق تحديد معلومات داعمة من أي شخص آخر كان موجودا في نقطتي التنصت المعنيتين بالأمر في تلك الليلة والحصول على تلك المعلومات. وبالإضافة إلى ذلك، لم تقدم حكومة الولايات المتحدة أدلة تدعم وجود أي تسجيلات لاتصالات لاسلكية أو وثائق ذات صلة بالموضوع. وتظل أيضا بعض الأسئلة مطروحة بالنسبة للفريق في ما يتعلق بمصادقية المعلومات المتصلة بمسائل الوقت في ادعاءات ساوثول. ورغم ذلك، يعتبر من الممكن تقنيا أن تكون محطتا التنصت في كل من قبرص واليونان قد اعترضتا مباشرة اتصالات بالترددات العالية أو اعترضتا بصورة غير مباشرة اتصالات بالترددات العالية جدا عبر محطة وسيطة، ربما تشمل ندولا، ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١.

٩٥ - وعلى العموم، خلص الفريق إلى أن القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المقدمة من ساوثول وأبرام متوسطة من حيث مساعدتها على إثبات أن طائرة SE-BDY تعرضت لهجوم جوي أو بري.

ملاحظات شهود العيان في موقع تحطم الطائرة

٩٦ - تشمل المعلومات الجديدة الأخرى المتصلة باحتمال تعرض الطائرة SE-BDY لهجوم خارجي عدة روايات للشهود الجدد من بين أولئك الذين ذكروا أنهم ذهبوا إلى مكان التحطم ورأوا ثقباً ناجمة عن طلقات نارية أو ثقباً سببها مجهول في حطام الطائرة. ففي بيان خطي موجه إلى لجنة همرشولد مؤرخ ٥ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢، ذكر إيرول فريدمان، وهو مراسل أجنبي لوكالة أسوشيتد برس في نيويورك، جرى إيفاده إلى ندولا لتغطية وقائع الاجتماع المقرر بين همرشولد وموسى تشومبي، أنه ذهب صباح ١٩ أيلول/سبتمبر إلى موقع التحطم، حيث لاحظ أنه "كان من الواضح أن حادثاً مأساوياً وقع، إذ تناثرت أجزاء كبيرة من الطائرة في مزرعة للأشجار ومناطق مفتوحة متفرقة". ولاحظ كذلك أن جميع الجثث أزيلت من الموقع. وصرح فريدمان في بيانه بأن "ممثلي وسائط الإعلام لاحظوا أنه لم تكن هناك آثار لثقوب ناجمة عن رصاصات أو قذائف مدفعية في أي من الأجزاء الرئيسية للطائرة التي تناثرت في المكان".

٩٧ - ولا يتضح من بيانه ما إذا كان التعليق الأخير قائماً على ملاحظاته المباشرة أو على ملاحظات زملائه في وسائط الإعلام. ولاحظ الفريق كذلك أن فريدمان شاهد حطام الطائرة بعدما جرى تحديد مكانه رسمياً وفي وقت من المعروف أن الحطام كان قد احترق فيه بالفعل بصورة بالغة. ونظراً لكون المعلومات المقدمة من فريدمان معلومات غير معاصرة وعلى ما يبدو أنها مستمدة من "ممثلين لوسائط إعلام" وليس من ملاحظاته المباشرة، فقد خلص الفريق إلى أن قيمتها الإثباتية ضعيفة من حيث مساعدتها في إثبات عدم وجود ثقب ناجمة عن طلقات نارية في حطام الطائرة.

٩٨ - وتفيد معلومات جديدة قدمت إلى الدكتورة ويليامز من رين ماست - إنغل، موظف علاقات عامة سابق في إحدى المناجم في بانكروفت (كيريليبومبوي حالياً)، في ١٢ كانون الثاني/يناير ٢٠١٢، بأنه في ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، عند سفره على متن دراجته النارية من لوانشيا في اتجاه بانكروفت على الطريق الرابط بين ندولا وكيثوي، سمع صوت تحطم الطائرة SE-BDY. وبعد أن قرر الذهاب إلى موقع تحطم الطائرة، يزعم ماست - إنغل أنه التقى في الموقع بستة إلى ثمانية رجال يرتدون زياً شبه عسكري على مركبتين من نوع جيب، أمروه بمغادرة المنطقة. ومن بعد حوالي ٢٠ متراً عن الحطام، زعم

ماست - إنغل أنه شاهد صفا من الثقوب الناجمة عن طلقات نارية بحجم قبضة اليد وقد انتشرت على الجزء من هيكل الطائرة المرتبط بالجنح. وورد في بيانه: "شقوق كبيرة في الطائرة: وثقوب بحجم يدي. وكان الجزء الأعلى من الجناح قبالي. لقد كنت خلف الجناح مباشرة - على بعد حوالي ٢٠ مترا من الطائرة. وقد امتدت الثقوب من أسفل الجناح إلى هيكل الطائرة، كما لو أنه تعرض لوابل من الطلقات النارية وكان ثمة صف كامل من الثقوب في عرض الطائرة، أكثر من خمسة أو ستة ثقوب". واسترسل قائلا إنه لم يبلغ المسؤولين وقتئذ بتلك المعلومات "لأنه كان من المستصوب تجنب الدخول في المعمة السياسية". وذكر كذلك أن الطائرة لم تكن محترقة.

٩٩ - وفي ما يتعلق بتقييم للمعلومات، أحاط الفريق علما بادعاء ماست - إنغل أنه وصل إلى موقع التحطم حوالي وقت الغسق، ومع أنه غير متيقن إلى حد ما من وقت وصوله بدقة، فإنه يقول "إن الوقت يختلف تماما عن ما ورد في الرواية الرسمية"، أي ليس بوقت قصير بعد منتصف الليل كما هو وارد في الوثائق الرسمية للأحداث باعتباره وقت تحطم الطائرة SE-BDY. وفي هذا الصدد، رواية ماست - إنغل، أو هذا الجزء منها على الأقل، لا تتسق مع الوثيقة الرسمية في ما يتعلق بوقت التحطم، رغم أن ذلك لا يمنع بالضرورة إمكانية أن يكون ادعاؤه الذهاب إلى موقع تحطم الطائرة ورؤيته لذلك الموقع ادعاء غير ذي مصداقية من نواح أخرى.

١٠٠ - وأورد ماست - إنغل كذلك أن حطام الطائرة لم يكن محترقا عندما ذهب إلى موقع التحطم. غير أن الفريق لاحظ أنه وقت اصطدام الطائرة بالأرض، كانت تقل كمية كبيرة من الوقود وقد أسفرت عملية التحطم عن تشوه كبير في هيكل الطائرة وغيره من المكونات الرئيسية للطائرة. واعتبر الفريق أنه يكاد يكون من الأكيد أن نيرانا اندلعت بسبب الوقود في وقت من الأوقات خلال عملية التحطم. وعلاوة على ذلك، معظم الشهود الذين رأوا عملية التحطم أو الذين ذهبوا إلى الموقع إما قبل الوقت الرسمي الذي عثر فيه على الحطام أو بعد فترة وجيزة من ذلك قالوا بطرق مختلفة إنهم رأوا الطائرة وهي تحترق في الجو؛ أو وميضاً أو انفجاراً متزامناً مع التحطم؛ أو شاهدوا الحطام وقد احترق بصورة شديدة. وقد ذهبت شاهدة جديد أخرى، وهي مراسلة صحفية لصحيفة Northern Star، تسمى مارتا باينتر، إلى موقع التحطم في وقت ما بعد الساعة ١٥:١٠ بالتوقيت المحلي بعد ظهر يوم ١٨ أيلول/سبتمبر، وأوردت أيضاً أنها رأت الطائرة وقد احترقت بصورة شديدة.

١٠١ - ويبدو للفريق أن ما تذكره ماست - إنغل بشأن بعض جوانب موقع التحطم، ولا سيما وقت زيارته لمكان الحادث أو بشأن ما إذا كانت الطائرة قد احترقت أو كانت

تحترق، لا يتسق من حيث الدقة مع المعلومات الأخرى المتاحة للفريق عن ظروف الحادث. ولاحظ الفريق أيضا أن تلك الذكريات التي تعود إلى أكثر من ٥٠ عاما على وقوع الحادث ليست معاصرة. غير أن الفريق وافق على أن الثقوب ربما كانت في جزء لم يحترق بعد من حطام الطائرة وقت قيامه بملاحظاته. وفي ضوء هذه العوامل، خلص الفريق إلى أن القيمة الإثباتية للمعلومات المقدمة من ماست - إنغل ضعيفة، ولا سيما في ما يتعلق بمدى مساعدتها على إثبات أن أجزاء من الطائرة قد "تعرضت لوابل من الطلقات النارية".

١٠٢ - وفي معلومات جديدة أخرى عن حالة حطام الطائرة، زعم ريتشارد مارتين ريدلر في بيان أدلى به إلى لجنة همرشولد في ١٠ نيسان/أبريل ٢٠١٣، أن عمه (المتوفى في الوقت الراهن)، جيمس آين كاننيغها مواديك، أخبره بأنه رأى حطام الطائرة SE-BDY "وقد كستها ثقوب ناجمة عن طلقات نارية". وقد كان واديكر ضابطا في القوات الجوية الملكية يعمل في ندولا لحساب الحكومة البريطانية في تدريب المجتمعات المحلية على أساليب تربية الحيوانات الداجنة وقت تحطم الطائرة. غير أنه لم يشر إلى حجم الثقوب ولا إلى توزيعها ولكنه "أعطى انطبعا بأنها كانت ناجمة عن مدفع رشاش".

١٠٣ - ولاحظ الفريق أن المعلومات المقدمة عن ملاحظات عم ريدلر أقوال نُقلت بعد سنوات عديدة من وقوع الحادث. وعلاوة على ذلك، لا تتضمن تلك المعلومات أي تفاصيل عن ما إذا كان واديكر قد أبدى ملاحظاته في موقع تحطم الطائرة أو ربما بعد ذلك في الحظيرة في مطار ندولا حيث نقل الحطام لإخضاعه لمزيد من الفحوص، ولا عن وقت إبداء تلك الملاحظات. ورغم التسليم بأنه اكتسب خبرة في السابق في القوات الجوية الملكية، فمن غير الواضح ما إذا كان سيكون في وضع يمكنه من إصدار تقييم موثوق به بشأن سبب الثقوب الموجودة على حطام الطائرة. وخلص الفريق إلى أن القيمة الإثباتية للمعلومات المقدمة من ريدلر منعدمة من حيث مساعدتها في إثبات وجود ثقوب ناجمة عن طلقات نارية في حطام الطائرة.

التحليل التقني لخبراء حركة المقذوفات في ما يتعلق بوقوع هجوم جوي

١٠٤ - من أجل تقدير القيمة الإثباتية لمختلف المعلومات الجديدة الواردة في هذا الفرع، اعتمد الفريق أيضا على تقييمات خبراء حركة المقذوفات. وقبل الوصول إلى تلك المرحلة، لاحظ تقرير لجنة الأمم المتحدة أنه "لم يُعثر على أي إشارات تدل على وقوع انفجار قبل التحطم أو آثار لقذيفة في الحطام أو قربه" وأن ثقوبا أخرى تشبه الثقوب الناجمة عن إطلاق النار قد فحصت واستبعدت إلى درجة ترضي الخبراء. وبالإضافة إلى ذلك، اعتبرت لجنة الأمم المتحدة أن شكل الطائرة والرقعة غير العميقة التي اخترقها عبر الأشجار يتناسبان مع

طائرة تحلق في وضع متحكم فيه في سياق انحدار سطحي استعدادا للهبوط، ولا يتناسبان مع وضع طائرة تعرضت لهجوم أو فقدت السيطرة عليها بفعل ضرر تسبب فيه انفجار قنبلة أو شكل آخر من الأسلحة، أو بسبب القيام بمناورة لتجنب خطر جوي.

١٠٥ - وفي إطار التحقيق الذي أجرته لجنة الأمم المتحدة، استُبقِيَ الدكتور ماكس فري - شولزر، أخصائي علم الإجرام السويسري، من أجل فحص حطام الطائرة SE-BDY للبحث عن أدلة على بقايا طلقات نارية خارجية، وقنبلة أو جهاز متفجر أو ما شابه ذلك. وقد أجرى ذلك عن طريق معاينة حطام الطائرة وصهر أجزاء منه من أجل فصل مواد هيكل الطائرة المصنوع من الألمنيوم عن أي فلزات أخرى. وأورد الدكتور فري - شولزر أن مجموع وزن بقايا الألمنيوم بعد عملية الصهر بلغ ٣ ١٨٩ رطلا (١ ٤٤٦ كيلوغراما) (لم يتمكن الفريق من إثبات النسبة التي يشكلها مجموع مواد حطام الطائرة المتاحة). ولم تكشف الاختبارات التي قام بها عن آثار لمعادن متصلة بطلقات نارية خارجية، أو انفجار قنبلة أو جهاز متفجر، مما أدى بالدكتور فري - شولزر إلى افتراض أنه يمكن للمرء "استبعاد احتمال وقوع أعمال عدائية جوية أو برية" وأنه لم يمكن ثمة "بمحال لافتراض وقوع عمل تخريبي".

١٠٦ - وفي تحليل تقني أجراه أخصائي آخر ونشر بعد فترة قصيرة من صدور تقرير لجنة الأمم المتحدة، يشكك نيلز لاندين، وهو خبير من معهد الاستدلال العلمي لدولة السويد، في الطابع القطعي الذي اتسمت به نتائج الدكتور فري - شولزر. وقد كتب لاندين في رسالة مؤرخة ٢٥ أيار/مايو ١٩٦٢ موجهة إلى وزارة الخارجية السويدية أن الدكتور فري - شولزر لم يفحص كل جزء من أجزاء حطام الطائرة (و لم يكن بإمكانه فعل ذلك نظرا لحجم موقع التحطم وتشتت الشظايا في جميع أنحاء)، مما يفسح المجال لإمكانية وجود آثار لم يكشف عنها لطلقات نارية خارجية، أو انفجار قنبلة، أو جهاز متفجر، أو دليل آخر على وقوع هجوم جوي في الأجزاء التي لم تفحص من موقع تحطم الطائرة.

١٠٧ - وفي تقدير القيمة الإثباتية للمعلومات المقدمة من لاندين، خلص الفريق إلى موثوقية التأكيد القائل إنه لم يمكن التوصل إلى نتيجة قطعية بشأن استبعاد وقوع هجوم جوي (أو بالفعل، عمل تخريبي يُنظر فيه في فرع لاحق من هذا التقرير) لأنه لم تُفحص جميع مواد الحطام. وقد استُرشِد في ذلك بالفهم القائم على الخبرة الذي لدى الفريق بأن التوصل إلى نتيجة قطعية من خلال التحليل التقني يتطلب حتماً اختبار جميع المواد المتاحة. وبتطبيق ذلك الفهم على تقدير ادعاءات الشهود رؤية ثقب ناجمة عن طلقات نارية في الحطام، خلص الفريق إلى أن القيمة الإثباتية للمعلومات المقدمة من لاندين متوسطة من حيث مساعدتها في

إثبات أن الفحص الذي قام به الدكتور ماكس فري - شولزر لحطام الطائرة لا يمكن أن يستبعد بشكل تام إمكانية وقوع عمل عدائي، من قبيل هجوم جوي أو بحري حسب افتراضه.

احتمال تورط طيارين مرتزقة أو عملاء آخرين
 ”بوكيلز“

١٠٨ - في تقرير عن تحقيق معنون ”كارثة ندولا“ مؤرخ شباط/فبراير ١٩٩٣، يورد بإيجاز بينغروزيو، الدبلوماسي السويدي، ادعاء مفاده أن طيارا مرتزقا بلجيكيًا يسمى ”بوكيلز“ أطلق النار خطأ على الطائرة SE-BDY ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وقد طلبت الحكومة السويدية من روزيو في أواخر عام ١٩٩٢ إجراء تحقيقات إضافية في ظروف وفاة همرشولد. وكان الدفاع إلى ذلك هو نشر صحيفة الغارديان (The Guardian) في المملكة المتحدة في ١١ أيلول/سبتمبر ١٩٩٢، رسالة من جورج إيفان سميث والدكتور كونور كروز أوبراين، وهما مسؤولان كبيران سابقان في الأمم المتحدة، يزعمان فيها أن لديهما أدلة على أن طائرة همرشولد أسقطت خطأ على يد الطيار المرتزق الذي كان يحاول تحويل اتجاهها إلى مكان آخر لمنع همرشولد من مقابلة موسى تشومي. وزُعم أن الدليل كان مقابلات مسجلة مع ”بوكيلز“ يروي فيها قصته إلى كلود دي كومولاريا، أحد الدبلوماسيين الفرنسيين. وكانت تلك الأشرطة في حوزة سميث. وفي إطار التحقيقات التي أجراها روزيو، قابل هذا الأخير دي كومولاريا في باريس، وخلال المقابلة صرح دي كومولاريا بأنه أجرى مقابلة مع ”بوكيلز“ في باريس عام ١٩٦٧.

١٠٩ - وكمعلومات أساسية، لقد عمل دي كومولاريا في الأمانة العامة للأمم المتحدة بصفة المساعد الشخصي لهمرشولد، في الفترة من ١٩٥٧ إلى ١٩٦١، وممثلاً دائماً لفرنسا لدى الأمم المتحدة في الفترة من ١٩٨٤ إلى ١٩٨٧. وكان رجل أعمال يعيش في باريس وقت إجراء المقابلة المزعومة مع ”بوكيلز“ في ١٣ شباط/فبراير ١٩٦٧. وقد أدرج سردا للقائه مع ”بوكيلز“ في مذكراته المسماة ”حياة خاطفة: مذكرات“ (٢٠٠٧) (Une vie à tire-d'aile: Mémoires). والمقتطف المذكور يصور إلى حد كبير نفس الرواية المدرجة في تقرير روزيو.

١١٠ - وتورد أشرطة سميث الصوتية ومذكرات دي كومولاريا على حد سواء سيناريو انطلق فيه ”بوكيلز“ من مطار كولويزي (حوالي ٤٣٠ كيلومترا شمال غرب ندولا) في طائرة نفثة من طراز Fouga Magister برفقة طائرة أخرى من نفس النوع (لم

يكشف "بوكيلز" عن هوية الطيار (الثاني). ويزعم أن الطيارين كانا تحت إمرة "شخص مجهول الهوية يعتبر أن مرتبته أعلى من القيادة العسكرية" والمقدم لامولين (القائد العام للقوات الكاتانغية) من أجل اعتراض الطائرة SE-BDY قرب ندولا وتحويل اتجاهها إلى مطار كامينا (حوالي ٦٢٠ كيلومترا شمال غرب ندولا) كي يلتقي همرشولد "بمسؤول تنفيذي لإحدى الشركات يتمتع بالنفوذ". وقد أذن للطيارين بإطلاق طلقة تحذيرية لإظهار جديتهما إذا رفض طيارا الطائرة SE-BDY الامتثال لتعليمات تحويل الوجهة.

١١١ - وزعم "بوكيلز" أن مكان الطائرة، بما في ذلك وقت وصولها المتوقع إلى ندولا، كان معروفا بدقة، وأن بعض هذه المعلومات قدم إليه من مراقب حركة الطيران في ندولا، وأن طائرة Fouga كانت مزودة بجهاز اتصال لاسلكي ورادار متطورين لإتاحة اعتراض الاتصالات الجوية بدقة خلال الليل. وزعم "بوكيلز" أن طائرة Fouga كانت تخلق منذ ساعتين. وللمساعدة في اعتراض طائرة SE-BDY، زعم "بوكيلز" أن مراقب حركة الطيران في ندولا أمر الطائرة بالقيام "بدورة إضافية"، وبالتالي أضاف ٣٠ كيلومترا إلى مسار الطيران. وعندما بدا أن طائرة SE-BDY لا تتبع تعليمات "بوكيلز" لها بتحويل اتجاهها، يُزعم أنه أطلق النار من المدافع الرشاشة التي تحملها طائرة Fouga من خلف طائرة SE-BDY فأصاب مؤخرتها عن غير قصد. وذكر "بوكيلز" أن الطيار "فقد السيطرة على الطائرة فأخذت في التأرجح والتموج" قبل أن تهوي على الأرض وتندلع النيران فيها.

١١٢ - أما الأشرطة التي أشار إليها سميث وأوبريان في المقالة المنشورة في صحيفة الغارديان فلم تكن تسجيلات لـ "بوكيلز" وهو يروي بنفسه قصته، بل كانت تسجيلات لـ دي كومولاريا يترجم مذكرات مقابلته مع "بوكيلز" من الفرنسية إلى الإنكليزية في لقاء مع سميث جرى يوم ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٨١. ورغم طلبات روزيو من دي كومولاريا تزويده بنسخة من المذكرات المكتوبة بالفرنسية ومن الأشرطة ونسختها الخطية، لم يقدم كومولاريا بذلك. وبدلاً من ذلك، سُلمت إلى روزيو بعد إنجاز مهمته نسخة من القصة، يُفترض أنها من إعداد سميث. وقد عثر الفريق أيضا على نسخة أولية من القصة، كما أعدها سميث، بين أوراق روي ويلينكسي في خزانة بودليان، كتب فيها سميث إلى دي كومولاريا في ٨ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨١، يبين كيفية إعداد القصة بعد لقاءه في وقت سابق مع دي كومولاريا. وفي تلك الرسالة أيضا، حدد سميث مجالات تحتاج فيها الأمور إلى مزيد من التوضيح والخطوات المقبلة المقترحة. وعلى ما يبدو أنه كان يُعتمد وضع القصة في صيغتها النهائية من أجل نشرها في الذكرى السنوية العشرين لتحطم طائرة SE-BDY.

تقييم صحة المعلومات

١١٣ - انتقل الفريق إلى مرحلة تقدير القيمة الإثباتية، فالتمس مساعدة حكومة فرنسا من خلال طلب قدم في ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠١٥ كي تجري السلطات الفرنسية المختصة بحثا عن أي مواد قد تكون في حوزتها في ما يتعلق بالاتصالات التي جرت بين دي كومولارياو "بوكيلز"، وأي مواد أخرى تشير إلى طيار بلجيكي يسمى "بوكيلز"، وأن تطلعها على تلك المواد (انظر التذييل ٣). وأعرب الفريق عن أمله في أن يمكن نظرا لمرور الوقت رفع السرية، كليا أو جزئيا، حسب الاقتضاء، عن الوثائق ذات الصلة بالموضوع وأن يُطلع الفريق عليها. وبالمثل، طلب الفريق أن تجري السلطات المختصة التابعة لحكومة بلجيكا بحثا عن أي معلومات قد تكون في حوزتها عن أنشطة شخص بلجيكي الجنسية يسمى "بوكيلز" ربما كان يعمل طيارا لدى القوات الكاتانغية أو يدعمها بشكل آخر في الكونغو أو حواليتها في عام ١٩٦١، وأن تطلع الفريق على تلك المعلومات (انظر التذييل ٢).

١١٤ - وفي رد مؤرخ ٢ حزيران/يونيه ٢٠١٥، أبلغت حكومة فرنسا بأن بحثا في محفوظات وزارة الشؤون الخارجية والتعاون الدولي لم يسفر عن العثور على معلومات بشأن "حديث بين دي كومولارياو وطيار بلجيكي يسمى "بوكيلز" في ما يتعلق بوفاة السيد داغ همرشولد". وجاء في الرد أيضا أن "تلك المحفوظات متاحة للجمهور وليست سرية". وأشارت الحكومة أيضا إلى أن استفساراتها دي كومولارياو عن استعداده للحضور استجواب في المسألة خلصت إلى أنه غير مستعد نظرا "لسنه وحالته الصحية". ومع أن حكومة بلجيكا قدمت مواد في سياق الرد على طلب المعلومات المقدم من الفريق عن جوانب أخرى، فإنها لم تقدم معلومات حتى وقت كتابة التقرير عن ما إذا كان لديها في ملفاتها ووثائقها مواد متصلة باحتمال وجود طيار يسمى "بوكيلز" (انظر التذييل ٢).

القيمة الإثباتية

١١٥ - لم يستطع الفريق إثبات ما إذا كانت تسجيلات سميث لمذكرات دي كومولارياو المملاة عن مقابلته مع "بوكيلز" ما زالت موجودة. وكذلك لم يستطع الفريق العثور على المذكرات الأصلية لمقابلة دي كومولارياو مع "بوكيلز". وبالنظر إلى اهتمام دي كومولارياو الكبير على ما يبدو بظروف وفاة همرشولد، والفريق لا يرى ما يبرر عدم تقديمه لتلك المعلومات في وقت مبكر عندما أصبحت في حوزته. ويُشار إلى أن روزيو يذكر في الملاحظات الختامية لتقريره الصادر عام ١٩٩٣ أن دي كومولارياو روى القصة إلى بريان

أوركوهارت، أحد كبار مسؤولي الأمم المتحدة، في عام ١٩٦٨، وحينها نصح أوركوهارت دي كومولاريا بإبلاغ الشرطة. ولكن على ما يبدو أن ذلك لم يتم.

١١٦ - وفي ضوء ما سبق، خلص الفريق إلى ضعف القيمة الإثباتية للمعلومات المقدمة من دي كومولاريا وسميث وأوبريان في ما يتعلق بتورط طيار مرتزق بلجيكي يسمى "بوكيلز" في إطلاق النار على طائرة SE-BDY وإسقاطها.

فان ريسغيم

١١٧ - في شباط/فبراير ٢٠١٤، زودت حكومة الولايات المتحدة لجنة همرشولد ببرقية رفعت سريتها موجهة من ليوبولد فيل إلى واشنطن العاصمة في ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، يوجه فيها سفير الولايات المتحدة الاهتمام إلى طيار بلجيكي ربما يكون حسب قوله قد أسقط الطائرة SE-BDY. ويقول غوليون في تلك البرقية ما يلي: "ثمّة احتمال [أن تكون الطائرة التي تقل داغ همرشولد ومرافقيه] قد أسقطت من قبل الطيار الوحيد الذي يضايق عمليات الأمم المتحدة والذي حددت هويته إحدى المصادر الموثوق بها عادة على أنه فام (أو فاك) ريسغيم، وهو بلجيكي وافق على تقديم دروس تدريبية لدى ما يسمى بالقوات الجوية لكاتانغا. وقد افترض سابقا أنه روديسي مجهول الهوية. وما دام قادرا على تنفيذ عملياته، فإنه قد يشل عمليات الإنقاذ الجوية".

١١٨ - وطلب الفريق لاحقا في ٢١ و ٢٣ نيسان/أبريل ٢٠١٥، على التوالي، أن تُجري حكومتا بلجيكا والولايات المتحدة بحثا في سلطاتهما المختصة عن أي معلومات قد تكون لديهما بشأن أنشطة فان ريسغيم (انظر التذييلين ٢ و ٦ على التوالي).

١١٩ - وتشير المعلومات الواردة من حكومة بلجيكا إلى أن همرشولد أرسل برقية إلى هنري سباك وزير خارجية بلجيكا يوم ١٦ أيلول/سبتمبر، طلب فيها تعاون حكومته من أجل وضع حد للأعمال الإجرامية التي يرتكبها فان ريسغيم ضد الأمم المتحدة وممتلكاتها، وكذلك وضع حد للهجمات على المدنيين. وإثر ذلك أجرت الحكومة البلجيكية، بما فيها جهاز المخابرات البلجيكي، تحقيقا أظهر أن فان ريسغيم عاد إلى بلجيكا من كامينا عن طريق مطار زافتن يوم ٨ أيلول/سبتمبر، حيث سجلت سلطات الهجرة دخوله عبر المطار الوطني. ثم غادر لنت ببلجيكا يوم ١٦ أيلول/سبتمبر، مُعلنا أنه راجع إلى كاتانغا لاستئناف الخدمات الجوية، ومن ثم غادر بلجيكا عن طريق الجو انطلاقا من باريس، حيث كان يعتزم مواصلة السفر إلى كاتانغا. واستنتج التحقيق أن فان ريسغيم كان في بلجيكا بين ٨ و ١٦ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، ولم يكن بإمكانه الوصول إلى الكونغو من بلجيكا في وقت

يسمح له بالتحليق بطائرة من طراز Fouga أو أية طائرة أخرى فوق ندولا أو حوالها ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١.

١٢٠ - وأطلعت حكومة الولايات المتحدة الفريق بصورة منفصلة على برقية مؤرخة ٢٢ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ موجهة من سفارتها في بروكسل إلى واشنطن العاصمة، تشير إلى أن فان ريسغيم كان من المقرر، وفقاً لما أفاد به مسؤولو الأمن والمخابرات البلجيكيون، أن "يوقع على إيصال في ١٧ أيلول/سبتمبر مقابل تلقي مستحقات إنهاء خدمته من 'بعثة' كاتانغا في بروكسل"، غير أن الحكومة البلجيكية أشارت إلى أن الوثيقة الموقعة عبارة عن توكيل لشخص آخر بقبض المال باسم فان ريسغيم من "صندوق سابينا للتضامن"، وأضافت أنه يمكن أن يكون فان ريسغيم في بروكسل في ذلك الحين أو أن يكون قد غادرها ووصل إلى باريس.

١٢١ - غير أن السلطات البلجيكية تمكنت من التحقق من أن فان ريسغيم لم يغادر بروكسل قبل ١٦ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، على أحسن تقدير، وبذلك أمكنها إثبات أنه لم يكن بوسعه الوصول إلى كاتانغا قبل الهجوم على الطائرة SE-BDY بوقت كاف لتنفيذ ذلك الهجوم. وقد استنتج الفريق على هذا الأساس أن المعلومات التي قدمتها حكومة الولايات المتحدة في برقيتها المؤرخة ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ بخصوص مشاركة طيار بلجيكي مرتزق اسمه فان ريسغيم في هجوم جوي على الطائرة SE-BDY، هي معلومة قليلة القيمة الإثباتية.

المتعاقد المزعوم مع وكالة المخابرات المركزية

١٢٢ - تورد ليزا بيز (Lisa Pease) الباحثة والصحافية، في رسالة خطية مؤرخة في أيلول/سبتمبر ٢٠١٢ وجهتها إلى لجنة همرشولد، ادعاء بأن عميلاً لوكالة المخابرات المركزية اسمه رولاند 'بود' كوليجان مسؤول عن إسقاط الطائرة SE-BDY بإطلاق النار عليها. وأرفقت بيز برسالتها عدداً من الوثائق المختلفة منها مقال نشرته في عدد آذار/مارس - نيسان/أبريل ١٩٩٩ من منشور بروب "Probe" تحت العنوان "Midnight in the Congo" (منتصف الليل في الكونغو)؛ ورسائل من شخص اسمه كرستوفر فاريل، يبدو أنه كان يساعد كوليجان في الجهود الرامية إلى إطلاق سراحه من سجن في الولايات المتحدة في عام ١٩٧٦ وفي وقت لاحق؛ ومقال نشره كن توماس في مجلة Steamshovel Press في عام ١٩٩٤؛ ورسائل من كوليجان موجهة إلى أطراف أخرى، من بينها المستشار العام لوكالة المخابرات المركزية ومديرها؛ وعدد من استمارات تعريف السجلات في المحفوظات الوطنية للولايات المتحدة، تبين أن سجلات الوكالة المتعلقة بكوليجان لم تُنح بعد للجمهور.

١٢٣ - ويدعي كوليجان في هذه الوثائق الجديدة أنه قام بدور "قاتل مأجور" لحساب وكالة المخابرات المركزية لفترة تزيد على ٢٥ سنة شملت وقت تحطم الطائرة SE-BDY. ووصف في رسالة مكتوبة بخط اليد كيف طار من طرابلس على متن طائرة من طراز P38 Lightning، مروراً بأبيدجان وبراذا فيل إلى ندولا، حيث اعترض طريق الطائرة SE-BDY وأسقطها. وتبين الوثائق أن المحامي كريستوفر فاريل قدم المعلومات المتعلقة بكوليجان إلى روبرت شيفن المدعي العام لولاية فلوريدا، الذي أحالها بدوره إلى اللجنة المصغرة لمجلس الشيوخ في الولايات المتحدة المشكّلة لدراسة عمليات الحكومة فيما يتعلق بأنشطة المخابرات (لجنة تشورتش). وادعى كوليجان أن لديه يوميات تعود إلى تلك الفترة سجل فيها أنشطته، رغم أن اللجنة لم تستطع التأكد من ذلك الادعاء أو الاطلاع على اليوميات. وأعلنت بيز أنها تعتقد بأن كوليجان توفي في عام ٢٠١٠.

تقييم صحة المعلومات

١٢٤ - طلب الفريق من السلطات المختصة في الولايات المتحدة في ٢٨ أيار/مايو ٢٠١٥، بغرض مساعدته على إجراء التقييم، أن تنقب عن أية معلومات قد تكون بحوزتها بخصوص مزاعم كوليجان وتطلع الفريق عليها. وبالإضافة إلى ذلك طلب الفريق معلومات بخصوص ما إذا كان كوليجان موظفا لدى وكالة المخابرات المركزية أو غيرها من فروع حكومة الولايات المتحدة أو متعاقدا معها في الفترة المذكورة، وما إذا اضطلع بأنشطة ذات صلة بعمل الوكالة أو غيرها من الوكالات التابعة لحكومة الولايات المتحدة. وعلاوة على ذلك طلب الفريق أية معلومات قد تكون بحوزة حكومة الولايات المتحدة بخصوص ما إذا كان كوليجان يملك المعرفة والخبرة الضرورييتين لقيادة طائرة في مهمة من النوع المشار إليه.

١٢٥ - وأفادت حكومة الولايات المتحدة في رسالتها المؤرخة ٩ حزيران/يونيه بأنها "استعرضت سجلاتها التي توثق أنشطة وكالة المخابرات المركزية في الفترة المشار إليها، ولم تجد أية إشارة إلى السيد كوليجان". ولم يتمكن الفريق من العثور على أية معلومات عما إذا كانت لجنة تشورتش قد تناولت المسألة المتعلقة بكوليجان، أو كيف تناولتها.

تقييم المصادقية

١٢٦ - لاحظ الفريق أن ادعاء كوليجان يفتقر إلى معلومات تفصيلية عن كيفية إسقاطه للطائرة SE-BDY، بما في ذلك وسيلة حصوله على الطائرة والأساليب المستخدمة للسماح له باعتراض طريق الطائرة SE-BDY فوق ندولا. وبالإضافة إلى ذلك لا يبدو أن كوليجان أفشى تلك الادعاءات أول الأمر، إلا في عام ١٩٧٦، عندما كان يحاول الخروج من السجن.

ويَدعي كوليجان في رسالة وجهها إلى الأميرال ستانفيلد تورنر مدير وكالة المخابرات المركزية في ٣٠ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٧٨ أنه سبق أن قدم يومياته إلى الأميرال تورنر، غير أنه هدد بنشر وثائقه على الجمهور، بما فيها نسخة من اليوميات، ما لم تُعد السلطات النظر فيما أسماه محاكمتها له بدون حق. غير أن فاريل يدعي في رسائل لاحقة وجهها إلى "العميل ألبرجين، مخبرات الولايات المتحدة" بتاريخ ٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٧٨ أنه جُمع ما يكفي من الأدلة "حتى بدون نسخة من المذكرة لإقناع أي شخص بما جرى خلال كل هذه السنوات". وتصدر الإشارة إلى أن تهديدا مماثلا وجه إلى أنتوني لافام المستشار العام لوكالة المخابرات المركزية في آذار/مارس ١٩٧٧، قُبيل إطلاق سراح كوليجان من السجن. ولم يتضح للفريق ما إذا تم نشر تلك المعلومات بالكامل على النحو المذكور،

وما إذا كانت تتضمن اليوميات التي أشار إليها كوليجان.

١٢٧ - ونظرا لعدم توافر معلومات إضافية لتأكيد مؤهلات كوليجان وسرده للأحداث، بما في ذلك التفاصيل المدعى تسجيلها في يومياته، اعتبر الفريق أن المعلومات التي قدمتها بيز قليلة القيمة في المساعدة على إثبات تورط العميل المزعوم لوكالة المخابرات المركزية رولاند 'بود' كوليجان في هجوم جوي على الطائرة SE-BDY.

موظف اتحاد التعدين في كاتانغا العليا

١٢٨ - أفادت برقية وجهها روبرت غاردينر الموظف المسؤول حينذاك عن عملية الأمم المتحدة في الكونغو إلى رالف بانس وكيل الأمين العام للشؤون السياسية الخاصة بتاريخ ١٦ كانون الثاني/يناير ١٩٦٣ بأن عددا من الشهود الكونغوليين، وكاتب رسالة مغفلة قُدمت إلى القنصلية السويدية في ليوبولدفيل، ادعوا أن مواطنا بلجيكيًا موظفا في اتحاد التعدين في كاتانغا العليا اسمه أندريه غيلسون قام، بناء على أوامر، بإطلاق النار على الطائرة SE-BDY وإسقاطها في هجوم جوي. وزُعم أن غيلسون تكلم عن مشاركته في الهجوم بينما كان هو والشهود في صالة الطعام التابعة لاتحاد التعدين في لومومباشي. وفي ٢٨ آب/أغسطس ١٩٦٣، قام موظفو عملية الأمم المتحدة في الكونغو باستجواب غيلسون في إيزايفيل، فأعلن خلال الاستجواب أنه عمل كمحاسب لدى اتحاد التعدين في إيزايفيل اعتبارا من ١٠ تموز/يوليه ١٩٦١، وكان تابعا للمكتب المدني للاتحاد المعني بالسلع والإمدادات خلال الفترة من ١٣ إلى ٢٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وصرح بأنه ليس طيارا ولم يقيم بأي دور في القوات الجوية لكاتانغا. وتوصلت الأمم المتحدة في تحقيقها إلى استنتاج مفاده أن شهادة غيلسون صادقة ويمكن التحقق منها وأن الادعاءات لا تستند إلى

أي أساس. ووُجد أيضا أنه يمكن التحقق من مكان وجوده ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، وأنه لم يكن يملك التدريب والمعلومات الضرورية لتنفيذ هجوم من هذا القبيل.

١٢٩ - ونظرا لتمكن المشاركين في الاستجواب الذي أجرته الأمم المتحدة من التحقق بصورة مستقلة من مكان وجود غيلسون في الليلة المذكورة، اعتبر الفريق أن المعلومات الجديدة عديمة القيمة في المساعدة على إثبات تورطه في الهجوم الجوي على الطائرة SE-BDY.

المرتزقة أو العملاء الآخرون

١٣٠ - من ضمن المعلومات التي قدمها إيرول فريدمان الصحافي السابق في وكالة أسوشيتد برس إلى لجنة همرشولد في ٥ أيلول/سبتمبر ٢٠١٢، ادعاء بأنه التقى بطيارين بلجيكيين خلال فترة إقامته في فندق إندبرغ في ندولا في الأيام التالية لتحطم الطائرة، وأنهما أخبراه بأنهما "خدعا اللجنة [الروديسية]". وأضافا مدعين أنهما كانا على اتصال مع "الطائرة من طراز DC6 المطلية باللون الأبيض التي كان همرشولد على متنها" عندما كانت بالقرب من ندولا، وأنهما "زاحماها" فأجبرا طيار الطائرة SE-BDY على المناورة للابتعاد. وادعيا أنهما "زاحما" الطائرة مرة ثانية بأن طارا فوقها وبالقرب من هيكلها فأجبراها على الاتجاه نحو الأسفل. ولاحظ فريدمان أن الطيارين كانا قد أكثرا من شرب الجعة وأنهما كانا صاخبين.

١٣١ - وخلال جلسة الاستماع التي عقدتها اللجنة الروديسية في اليوم التالي، ادعى فريدمان أنه وجه مذكرة قصيرة عن لقائه مع الطيارين البلجيكيين إلى أدريان بورتر، وهو زميل له كان من المقرر أن يخلفه في ندولا بعد مغادرته في وقت لاحق من ذلك اليوم. ووجدت المذكرة التي تركها على مقعد بورتر طريقها إلى يد سيسيل مارغو محامي اتحاد روديسيا ونياسالاند، الذي أخبر فريدمان بأنه سيتخذ خطوات قانونية لإرغامه على تقديم الأدلة إذا لم يتطوع بتقديمها. وأمر فريدمان، بعد التشاور مع محرر الأخبار الذي يعمل معه في نيويورك، بمغادرة ندولا إلى جنوب أفريقيا فورا. وبينما كان في مطار ندولا، أذاعت محطة إذاعة محلية إعلانا طلبت فيه إليه الاتصال بأقرب مخفر شرطة أو مهاجرة رقم معين. وغادر فريدمان إلى جوهانسبرغ في اليوم التالي دون امتثال الأوامر الموجهة إليه عن طريق الإذاعة.

١٣٢ - وأورد سيسيل مارغو سرداً مختلفاً جزئياً للحادثة في كتابه "Final Postponement: reminiscences of a crowded life" (التأجيل النهائي: ذكريات حياة مزدحمة) الصادر في عام ١٩٩٨، فقال إن فريدمان أتى إليه وأخبره بأن أحد الطيارين حكى له القصة المسرودة أعلاه بينما كان في فندق سافوي.

١٣٣ - وقد استدعي مرة أخرى الرائد جوزيف ديلين الطيار في القوات الجوية لكاتانغا، الذي كان قد أدلى بشهادته أمام اللجنة الروديسية يوم ١٦ كانون الثاني/يناير ١٩٦٢، وسُئل عما إذا كان قد خاطب فريدمان بتلك العبارة أو ما شابهها. فأجاب بأنه لم ينطق أبداً في حياته بتلك العبارة، وأنه يتذكر فقط حديثاً جرى بينه وبين شخص آخر خلال عدة دقائق، وادعى أنه لم يقل شيئاً ذا بال خلال تلك الحادثة. وأكد مجدداً أنه لم يَطِرْ هو أو أي شخص آخر بطائرة Fouga Magister الوحيدة التابعة لقوات كاتانغا ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، وأن الطائرة كانت في مطار كولويزي. وصرح بأنه كان على علم بأن همرشولد سيسافر إلى ندولا، ولكنه لم يكن يعرف وسيلة السفر أو توقيته بالتحديد.

القيمة الإثباتية

١٣٤ - باعتبار كل ما سبق، ولا سيما خطورة الادعاءات؛ وإحجام فريدمان عن الإدلاء بشهادته أمام جلسة استماع اللجنة الروديسية بحيث يتسنى اختبار قصته بالكامل، مع علمه بأنه مطالب بذلك؛ وإنكار الرائد ديلين القطعي أمام اللجنة الروديسية بأنه نطق بما ادعاه فريدمان، اعتبر الفريق أن المعلومات التي قدمها فريدمان عديمة القيمة في المساعدة على إثبات قيام الطيارين البلجيكيين قيد النظر، اللذين يبدو أحدهما هو الرائد ديلين، بالهجوم الجوي على الطائرة SE-BDY.

الطياران البلجيكيان غير المسميين

١٣٥ - على نفس المنوال قدم مارتن هيلبارد معلومات، في رسالة خطية موجهة إلى لجنة همرشولد، عن تحريات قامت بها شريكته إيفا أمينوف بشأن الادعاءات بأن "طيارين غير مسميين تابعين للقوات الجوية البلجيكية" أمراً بإسقاط الطائرة SE-BDY بإطلاق النار عليها. وتدعي أمينوف، التي كانت كاتبة وصحافية في ذلك الوقت، أنها كانت في ندولا أمسية ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ بصحبة صحافيين آخرين. ويُقال إنها أخبرت هيلبارد بعد ذلك بفترة سنوات بأنها قامت بتحريات بنفسها، فتكلمت أثناء ذلك مع طيارين أخبرها بأنهما تلقيا أوامر "بإسقاط طائرة DC6 بإطلاق النار عليها"، وأنهما رتبا "لعبة يانصيب بسيطة [لمعرفة] أي منهما يؤدي المهمة القذرة".

١٣٦ - وأشار الفريق إلى أنه بالرغم من مشاركة مواطني عدد من الدول منها بلجيكا كمرترقة في دعم حكومة إقليم كاتانغا، وكون بعضهم عمل كطيارين، فإن من الصعب اختبار صحة ومصداقية المعلومات في غياب تفاصيل إضافية، منها أسماء الأشخاص المعنيين والبيانات المتعلقة بهويتهم. وبالإضافة إلى ذلك لاحظ الفريق أن إفادة هيلبارد أقوال منقولة ولا تعود إلى فترة الأحداث ولا تتضمن معلومات يمكن اختبارها بمقارنتها بأدلة أخرى. واعتبر الفريق أن المعلومات الجديدة التي قدمها هيلبارد عديمة القيمة في المساعدة على إثبات قيام "طيارين غير مسميين في القوات الجوية البلجيكية" بإسقاط الطائرة SE-BDY.

التقييم الفني الذي أجراه الخبراء لنوع الطائرة المحتمل ومطار تشغيلها

الطائرة من طراز Foug Magister

١٣٧ - نظرت لجنة الأمم المتحدة خلال التحقيق الذي أجرته في الفترة ١٩٦١-١٩٦٢ في مسألة نوع الطائرة التي يمكن أن تكون استُخدمت لتنفيذ الهجوم الجوي على الطائرة SE-BDY أو للتهديد بمهاجمتها. وركز التحقيق بصورة أساسية على طائرة Foug Magister، وهي طائرة نفثة صغيرة ذات مقعدين من صنع فرنسي مصممة للتدريب والمهام الهجومية الخفيفة. وتأكّدت لجنة الأمم المتحدة من أن طائرة واحدة من طراز Foug تابعة للقوات الجوية لكاتانغا كانت عاملة في حين وقوع الأحداث، وأشارت إلى أن الطائرة كانت تضايق عمليات الأمم المتحدة في الكونغو في الفترة السابقة لتحطم طائرة داغ همرشولد، رغم أن تلك المضايقة كانت موجهة بصورة شبه حصرية نحو الأهداف الأرضية. وعلى الرغم من أن طائرة Foug كانت تتمركز في الغالب في قاعدة كولويزي الجوية (على بعد حوالي ٤٣٠ كيلومترا إلى الشمال الغربي من ندولا)، وهي مسافة قدرت اللجنة بأنها بعيدة بحيث لا تسمح بالقيام برحلة الذهاب إلى ندولا والعودة منها، فقد أشارت إلى أن طيار الطائرة الرائد ديلين أفاد في شهادته أمام لجنة التحقيق الروديسية بأن "طائرة Foug أقلعت في مناسبة واحدة على الأقل من درب غير مُعبّد". ولذا وجدت لجنة الأمم المتحدة أنه "لا يوجد على ما يبدو أي سبب يمنع الطائرة [من طراز Foug] من استخدام درب يسمح لها بالوصول إلى ندولا". وأفاد ديلين أيضا في شهادته أمام لجنة التحقيق الروديسية بأنه أطلق النار في إحدى المناسبات على طائرة من DC3 كانت في الجو بالقرب من كامينا "برشة [رصاصات]".

١٣٨ - وفي إطار معلومات جديدة تتعلق بقدرة طائرة Foug على تنفيذ هجوم على الطائرة SE-BDY أو تهديدها بطريقة أخرى، أعرب هامبريرغ، المحقق في حوادث الطائرات والطيار الحربي السابق، عن شكوك حقيقية بشأن قدرة هذه النفثة على الانطلاق من

كولونيزي والعودة إليها في طلعة واحدة، نظرا للمدى الأقصى الذي تستطيع فيه القيام بعمليات قتالية (المقدر بـ ٤١٩ كيلومترا على ارتفاع ٥ ٠٠٠ قدم). وأشار إلى أنه رغم إمكانية القيام برحلة جوية بين الموقعين من الناحية النظرية، فإن ذلك لا يترك إلا حوالي خمس دقائق للمناورات الحربية فوق ندولا. وبالتالي يتعين على الطيار أن يمتلك معلومات دقيقة جدا عن طريق الطائرة SE-BDY وتوقيت وصولها، وأن يضبط موعد وصوله لاعتراض طريقها وفقا لذلك.

١٣٩ - ولاحظ الفريق أن المعلومات المسجلة لدى مركز سالزبوري لمعلومات الطيران تُبين أنه في الساعة ٢٠:٠٢ (بتوقيت غرينتش)، كانت الطائرة SE-BDY تقدر وقت وصولها إلى ندولا بالساعة ٢٢:٣٥ (بتوقيت غرينتش). وعندما اتصلت ببرج مطار ندولا للمرة الأولى في الساعة ٢١:٣٥ (بتوقيت غرينتش)، كان الوقت المقدر في ذلك الحين لوصولها هو الساعة ٢٢:٢٠ (بتوقيت غرينتش). وقد عُرف أن وقت الوصول الفعلي للطائرة فوق مطار ندولا هو الساعة ٢٢:١٠ (بتوقيت غرينتش)، وفقا لما أعلنته الطائرة SE-BDY لبرج ندولا باستخدام موجة التردد العالي جدا ١١٩,١، وكما سجله مارتن مراقب البرج على شريط متابعة الرحلة. وقد أدلى عدد من الشهود بشهادات خلال التحقيقات الرسمية تتسق مع وقت الوصول المذكور. واستنادا إلى الفرق البالغ ٢٥ دقيقة بين توقيت الوصول المقدر والفعلي، يرى الفريق أن من الصعب القبول، في غياب ترتيبات دعم معقدة من شأنها أن توفر استخبارات أدق، بما في ذلك عن طريق استخدام الرادار، بأن طائرة Fouga كان بوسعها ضبط وصولها إلى ندولا للتمكن من اعتراض طريق الطائرة SE-BDY، مع الاحتفاظ بما يكفي من الوقت للرجوع إلى كولونيزي في طلعة واحدة. غير أن هامبريرغ، شأنه في ذلك شأن لجنة الأمم المتحدة، لا يستبعد تماما إمكانية استخدام طائرة Fouga مطارا آخر أقرب إلى ندولا، سواء كقاعدة تشغيل مؤقتة أو لأغراض إعادة التزود بالوقود.

١٤٠ - وفي سياق النظر في مطارات أخرى متاحة لاستخدام طائرة Fouga، أشار روزيو إلى أن تلك الطائرة تتطلب مسافة قدرها حوالي ١ ٥٠٠ متر للإقلاع عندما تكون مزودة بحمولتها الكاملة من الوقود. وقال إن الكابتن فون روزن، وهو طيار كان يعمل حينها لحساب شركة ترانس إير (Trans air) ولديه تجربة واسعة في قيادة الطائرات في أفريقيا، أبلغه بأنه "إلى جانب كولونيزيو كيبوشي [على بعد ٢٠٠ كيلومتر إلى الشمال الغربي من ندولا]، كانت هناك أربعة مطارات أخرى يمكن أن تقلع منها طائرة Fouga" وتصل إلى ندولا. ويشير هامبريرغ بصورة منفصلة إلى تقرير مؤرخ في كانون الأول/ديسمبر ١٩٦١ أعدته القوات الجوية السويدية، ويوضح أنه "ليس من المرجح وجود مواقع أخرى ملائمة في

[كاتانغا] جنوب إلزابيثفيل“ يمكن أن تنطلق منها طائرة نفثة، بيد أنه ”لا يمكن استبعاد استخدام الطائرات النفثة لمهابط أبسط“.

١٤١ - وفي رسالة مستكملة بعنوان ”Secret: Report by Neil Ritchie (سري): تقرير أعده نيل ريتشي“، يشير نيل ريتشي السكرتير الأول للمفوضية السامية لبريطانيا في سالزبوري والضابط في جهاز المخابرات MI6، إلى رحلة قام بها إلى كيبوشي في ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، وفتش خلالها مدرج المطار وقدر بأن طوله يبلغ حوالي ٨٠٠ ياردة (٧٣٠ متراً تقريباً). ووصفه بأنه غير ممهد نما عليه العشب وفي أحد أطرافه عُش نمل. وقال إنه طلب إلى موظفي اتحاد التعدين (شركة تعدين بلجيكية) ”إحضار محدة إلى مدرج المطار والبدء في تدمير أعشاش النمل“. وأضاف أنه في زيارة لاحقة لكيبوشي قام بها في ١٩ أيلول/سبتمبر، شاهد عمال اتحاد التعدين وهم يدمرون أعشاش النمل. وإذا كانت ملاحظات ريتشي دقيقة فإن طول المدرج وسوء حالة سطحه من شأنهما أن يستبعدا إمكانية انطلاق طائرة Fouga من ذلك الموقع، وهو مطار ذكره روزيو ضمن المطارات التي يمكن أن تستخدمها طائرة Fouga.

١٤٢ - ويحلل خبير الطيران هامبريرغ قدرة طائرة Fouga على تنفيذ هجوم جوي ليلي، مستعينا بتجربته الشخصية كطيار حربي. وبخصوص معدات طائرة Fouga وأوجه قصورها الأخرى، يستند هامبريرغ في تحليله إلى المعلومات العامة المتضمنة في أدلة طائرات Fouga. غير أنه يشير إلى عدم اطلاعه على معلومات مباشرة ومحددة عن معدات طائرات Fouga التي كانت القوات الجوية لكاتانغا تستخدمها في ذلك الوقت أو ترتيبات الدعم الموفرة لها. وبغض النظر عن ذلك، فقد استنتج أن فرضية استخدام طائرة Fouga لشن هجوم ليلي في الظروف التي كانت سائدة ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ هي فرضية تفتقر إلى المصادقية.

١٤٣ - ورغم كون الفريق أشار إلى أنه من الصعوبة بمكان قيام طائرة من طراز Fouga Magister بشن هجوم جوي ليلي على الطائرة SE-BDY بسبب أوجه القصور التشغيلي السابقة الذكر لطائرة Fouga، فإن المعلومات الجديدة التي وفرها هامبريرغ ورزيو تؤيد إمكانية استطاعة طائرة Fouga Magister ارتكاب هجوم من هذا القبيل أو التهديد بارتكابه، وقد تلجأ إلى استخدام مطارات غير كولويزي، بما في ذلك مطارات غير معبدة يمكن الوصول منها إلى ندولا. غير أن هذا لا يعني أن المعلومات التي قدمها تؤيد القول بأن طائرة Fouga استخدمت بالفعل لتنفيذ الهجوم على الطائرة SE-BDY.

١٤٤ - واعتبر الفريق أن المعلومات الجديدة التي قدمها هامبريرغ وروزيو ضعيفة القيمة في المساعدة على إثبات إمكانية استخدام طائرة من Fouga Magister لإسقاط الطائرة SE-BDY في هجوم جوي ليلي فوق مطار ندولا.

الطائرة من طراز De Havilland Dove

١٤٥ - يعرض بو فيرفينغ المسؤول في شركة ترانس إير في تقرير مؤرخ ٢٣ كانون الثاني/يناير ١٩٦٢ ادعائه بأن طائرة من طراز De Havilland Dove أسقطت الطائرة SE-BDY بواسطة هجوم جوي شمل إطلاق صواريخ من طائرة Dove على طائرة DC6 أو بجانبها وهي تقترب من مطار ندولا. واستند في ادعائه بصورة حصرية إلى تفسيره لملاحظات الشهود في الليلة المعنية، وبخاصة ما يتعلق منها بوجود طائرة ثانية في الأجواء ومشاهدة "نار" تنتقل من إحدى الطائرتين إلى الأخرى. ونظرا لكون هذا الادعاء سابقا لانتهااء تحقيق لجنة الأمم المتحدة، ولكون اللجنة استشارت فيرفينغ في مراحل مختلفة من التحقيق، بما في ذلك بخصوص تأكيده إمكانية استخدام طائرة Dove، فقد اعتبر الفريق أن تلك المعلومات ليست جديدة حسب تعريفها للجددة. ومع أن لجنة الأمم المتحدة لم تُشر بصورة محددة إلى استخدام طائرة De Havilland Dove، فقد أشارت إلى أن فيرفينغ عرض عليها نظرية بأن الطائرة SE-BDY قد تكون هاجمتها وأسقطتها طائرة مسلحة بصواريخ، مضيفة أنه "لم تقدم أية أدلة جوهرية لدعم هذه النظرية، وترى اللجنة أن غالبية الظواهر التي أشار إليها فيرفينغ يمكن تقديم تفسيرات أخرى أكثر منطقية لها".

١٤٦ - ومع ذلك فقد اطلع الفريق على معلومات جديدة بخصوص ما إذا كانت طائرة من طراز Dove تستطيع تنفيذ هجوم جوي على الطائرة SE-BDY. ويقول الطيار المرتزق السابق جيري بورن في مذكراته المعنونة "Mercenary Commander (قائد المرتزقة)" الصادرة في عام ١٩٨٦، كما ينقلها عنه برايان بوتنغر، أن القوات الجوية لكاتانغا كانت تستخدم طائرات De Havilland Dove منذ عام ١٩٦١، وكانت تلك الطائرات قادرة على ضرب أهداف أرضية بالقنابل. ويمضي بورن فيقدم لمحة عن الجوانب التقنية لهذه القدرات، مشيرا إلى أن قوات كاتانغا الجوية عدلت طائرات Dove لجعلها قادرة على إلقاء القنابل من حمالات عبر أرضية الطائرة. ووصف أيضا طلعات لإلقاء القنابل ادعى مشاركته فيها؛ غير أن مذكراته لم تتضمن الإشارة إلى أية طلعات تمت ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١.

١٤٧ - وقد اعترف هامبريرغ في تحليله لقدرة طائرات De Havilland Dove على شن هجوم جوي على الطائرة SE-BDY بأن القوات الجوية لكاتانغا كانت تستخدم طائرات من ذلك الطراز في ذلك الوقت، وإن لم يكن متأكدا من عدد الطائرات العاملة. وكانت لجنة

التحقيق الروديسية توصلت إلى أن اثنتين من طائرات Dove كانتا في عهدة الأمم المتحدة في إلزايثفيل ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر، بينما كانت ثلاث منها قيد الإصلاح في جنوب أفريقيا. وادعت جهات أخرى أن طائرات Dove كانت متركزة في كولويزي أو كابوشي. وبالإضافة إلى ذلك اعتبر هامريغ أن النظرية القائلة بإمكانية استخدام طائرة من طراز Dove لتنفيذ هجوم جَوّ - جَوّ باستخدام الصواريخ أو القنابل نظرية "تكاد تكون مستحيلة" بسبب "المعوقات المادية والمتعلقة بالمهارات". وأشار إلى صعوبة تنفيذ عملية يدوية للضرب بالقنابل ضد هدف يطير ليلا (سواء لإصابة الطائرة مباشرة أو لجعل القنبلة تنفجر بالقرب منها).

١٤٨ - ولاحظ الفريق أيضا أن السرعة الحقيقية القصوى لطائرة Dove تبلغ ما بين ١٨٠ و ٢٠٠ عقدة تقريبا (ما بين ٣٣٣ و ٣٧٠ كلم/ساعة)، ولذلك فلا يمكنها اعتراض طريق الطائرة SE-BDY، وهي طائرة من طراز DC6B، إلا في مرحلة من رحلتها تكون فيها سرعتها أقل بكثير من سرعتها الحقيقية البالغة حوالي ٢٧٠ عقدة (٥٠٠ كلم/ساعة). وقد يكون ذلك ممكنا عندما تقترب الطائرة SE-BDY من ندولا وتستعد للهبوط فيها. ونظرا لأن مجلس التحقيق الروديسي وجد أن الطائرة SE-BDY كانت في وضعية الهبوط عند اصطدامها بالأرض، فمن المرجح أن تتراوح سرعتها حينئذ ما بين ١٣٠ و ١٦٠ عقدة (بين ٢٤٠ و ٢٩٦ كلم/ساعة).

١٤٩ - ومع الإشارة إلى أن مذكرات بورن لا تصف أية طلعات نفذت فيها طائرة Dove هجمات جو - جو، ونظرا لكون هامريغ متشككا للغاية في إمكانية تنفيذ مثل هذا الهجوم بنجاح، فإن ذلك قد لا يكفي لاستبعاد إمكانية استطاعة طائرة Dove القيام بذلك الهجوم، أو إمكانية استخدامها لتهديد الطائرة SE-BDY، جوا، مثلا عن طريق محاولة تحويلها إلى وجهة أخرى. بيد أن ما سبق، في غياب الأدلة الداعمة، لا يُسهم كثيرا في تأييد فرضية الاستخدام الفعلي لطائرة Dove لشن الهجوم على الطائرة SE-BDY. وقد اعتبر الفريق أن المعلومات الجديدة التي قدمها بورن ضعيفة القيمة في المساعدة على إثبات إمكانية قيام طائرة De Havilland Dove، من حيث قدراتها الهجومية الجوية، بتنفيذ هجوم جوي على الطائرة SE-BDY، أو تهديدها بطريقة أخرى.

الطائرة من طراز Dornier DO-27 أو DO-28

١٥٠ - في إطار معلومات جديدة أخرى بشأن أنواع الطائرات التي يمكن أن تكون استخدمت لشن هجوم على الطائرة SE-BDY أو تهديدها بطريقة أخرى، قدم الباحث الألماني الدكتور توربن غولستورف للفريق معلومات عن إمكانية استخدام قوات كاتانغا

طائرات من طراز DO-27 (طائرة خدمات خفيفة بمحرك واحد وعدد من المقاعد يتراوح بين أربعة وستة) أو من طراز DO-28 (طائرة خدمات بمحركين) لأغراض هجومية في أيلول/سبتمبر ١٩٦١.

١٥١ - وفي رسالة وردت من نيويورك، يلخص نابستين، وهو مسؤول في الأمم المتحدة، وقائع اجتماع مع مسؤول كبير في الأمم المتحدة اسمه ألكسندر ماكفاركو، عُقد يوم ٧ تموز/يوليه ١٩٦١، حيث أشار ماكفاركو إلى معلومات وردت من مصادر استخباراتية تابعة للأمم المتحدة في الكونغو مفادها أن "حكومة إقليم كاتانغا في جمهورية الكونغو (ليوبولدفيل) اتخذت ترتيبات للحصول على طائرات ألمانية من طراز Dornier مجهزة بمعدات عسكرية تشمل أجهزة تثبيت المدافع وحملات القنابل وقاذفات الصواريخ وما إلى ذلك". وتضيف المذكرة أن "من المفهوم أن هذه الطائرات سيشغلها جنود في كاتانغا عند وصولها". وحسب هذه المعلومات كان من المقرر تسليم أولى تلك الطائرات في وقت ما من شهر تموز/يوليه. ويشكك الكاتب في مصداقية المصدر ويُعرب عن عدم ثقته في إمكانية دعم الحكومة الألمانية لقوات كاتانغا. وتلت الرسالة رسائل أخرى تحرت فيها الحكومة الألمانية صحة هذه المعلومات، بما في ذلك عن طريق إجراء مناقشات مع شركة صنع الطائرات، والسعي للتأكد مما إذا كانت الطائرات DO-27 تملك القدرة على إطلاق الصواريخ، على نحو ما أظهر خلال العملية العسكرية البرتغالية في أنغولا.

١٥٢ - وأبلغ العقيد (المتقاعد) ويان، ممثل شركة Dornier في بون، وزارة الشؤون الاقتصادية لألمانيا الغربية في ٥ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦١ بأن مستوردا بلجيكيًا متركزا في إيزابيثفيل اشترى خلال صيف عام ١٩٦١ ست طائرات من طراز Dornier DO-28، سُلمت إحداها في إيزابيثفيل يوم ٢١ آب/أغسطس ١٩٦١. وأفاد أيضا بأن الطائرات الخمس الأخرى لم تُشحن حتى ذلك الحين. وأضاف العقيد ويان أن طائرات DO-28 لم تصمم للسماح بتركيب مدافع رشاشة، ولكنه لم يستبعد إمكانية تركيبها بطريقة ارتجالية.

١٥٣ - وذكر مقال في صحيفة ديلي إكسپرس مؤرخ ٦ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٦١ أن جواهر لال نهرو رئيس الهند في ذلك الحين أذاع "نداء عاجلا إلى جميع الأمم دعا فيه إلى وقف تسليم الأسلحة إلى إقليم كاتانغا الذي يسيطر عليه تشومبي". ويمضي المقال فينقل عن جنود هنود عاملين لحساب الأمم المتحدة في إيزابيثفيل أن القوات الجوية لكاتانغا تلقت خلال الأيام القليلة السابقة خمس طائرات DO-28 في مطار كولويزي. وشمل التقرير أيضا ادعاء بأن الشحنة المسلّمة من ميونيخ شملت معدات خاصة للسماح لطائرات DO-28 بحمل "قنابل أو صواريخ جو - أرض".

١٥٤ - وليس لدى الفريق سبب للشك في صحة الوثائق التي قدمها الدكتور غولستورف، وهي مستقاة من محفوظات مختلفة في ألمانيا. وتوحي تلك الوثائق بالاستناد إلى معلومات استخباراتية بأن القوات الجوية لكاتانغا كانت تملك طائرة واحدة من طراز Dornier على الأقل في ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، وأن تلك الطائرة قد تكون حُورت لتمكينها من القيام بهجمات جوية ومن إلقاء القنابل. وقد أشار روزيو في تقريره الصادر في عام ١٩٩٣ إلى أن طائرات Dornier ليست مجهزة بمدافع أو غيرها من الأسلحة، ولكن يمكن تحويلها لذلك الغرض، وأنه، في حين يُدعى أن طائرات Fouga لم تقم بمهام ليلية، فإن طائرات Dornier قامت بذلك، فأُلقت قنابل على وحدات الأمم المتحدة أثناء تلك الطلعات.

١٥٥ - وفيما يتعلق بأداء طائرات DO-27 و DO-28 وقدراتها، فكلتا الطرازين قادر على الإقلاع والهبوط ضمن مسافات قصيرة، مما يسمح لها باستخدام مطارات ذات مدارج قصيرة قد تكون غير ملائمة لأشكال الطائرات الأخرى. غير أن السرعة الحقيقية القصوى لطائرات DO-27 تبلغ ١٣٠ عقدة (٢٤٠ كلم/ساعة)، بينما تبلغ هذه السرعة لطائرات DO-28 ١٤٥ عقدة (٢٧٠ كلم/ساعة)، مما يجعل من شبه المستحيل لطائرة DO-27 - ومن الصعب جدا لطائرة DO-28 - القيام بفعالية باعتراض طريق طائرة DC6 والمناورة للهجوم عليها أو تهديدها، إذ تطير طائرات DC6 عادة بسرعة تتراوح ما بين ١٣٠ و ١٦٠ عقدة في مرحلة الاقتراب لغرض الهبوط.

١٥٦ - وبينما اعترف الفريق بأن من الصعب للغاية، من حيث القدرات، أن تقوم طائرة من طراز DO-28 بهجوم جوي على الطائرة SE-BDY، ومن الأصعب أن تقوم بذلك طائرة من طراز DO-27، لكون طائرات Dornier تطير بسرعات أقل، فإن المعلومات الجديدة التي قدمها الدكتور غولستورف تدعم احتمال تمكن إحدى هاتين الطائرتين من ارتكاب هجوم من هذا القبيل أو التهديد به. وكذلك تساند المعلومات المقدمة شيئا ما الادعاء بأن طائرة واحدة أو أكثر من طراز Dornier سُلّمت بالفعل إلى كاتانغا قبل أحداث ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر. إلا أنه في غياب الأدلة الداعمة، لا تُسهم هذه المعلومات كثيرا في تدعيم فرضية الاستخدام الفعلي لطائرة من طراز DO-27 أو DO-28 لشن الهجوم على الطائرة SE-BDY. وقد اعتبر الفريق أن المعلومات الجديدة التي تفيد بإمكانية قيام طائرة Dornier بشن هجوم جوي على الطائرة SE-BDY أو التهديد بمهاجمتها هي معلومات ضعيفة القيمة الإثباتية.

خامسا - معلومات جديدة عن العمل التخريبي

١٥٧ - حققت لجنة الأمم المتحدة، ضمن ما حققت فيه من أسباب تحطم الطائرة SE-BDY، في احتمال تحطمها نتيجة لعمل تخريبي. ووجدت في هذا الصدد أن ذلك السيناريو، وإن لم يكن "مستحيلا"، فلا يوجد "أي دليل على انفجار قنبلة على متن الطائرة، كما لا يوجد في الواقع دليل على حدوث أي انفجار أثناء وجود الطائرة في الجو". ومنذ ذلك الحين قُدمت إلى الفريق عدة بُد من المعلومات الجديدة المتعلقة باحتمال تحطم الطائرة SE-BDY نتيجة لعمل تخريبي.

معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية (SAIMR)

١٥٨ - تلقت لجنة الحقيقة والمصالحة في جنوب أفريقيا، في معرض اضطلاعها بمهمتها، من وكالة الاستخبارات الوطنية (لجنوب أفريقيا) في تموز/يوليه ١٩٩٨ ملفا يتعلق باغتيال كريس هاني زعيم الحزب الشيوعي لجنوب أفريقيا في عام ١٩٩٣. وكان من ضمن محتويات الملف ثنائي وثائق زُعم أنها مراسلات داخلية لمعهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية، وهي منظمة يُدعى أنها كانت تمارس أنشطة مرتزقة سرية في الكونغو وحولها، في جملة أماكن، في أوائل ستينات القرن العشرين. وعلى الرغم من عدم تمكن لجنة الحقيقة والمصالحة من تحري صحة الوثائق والادعاءات الواردة فيها قبل انتهاء ولايتها، فقد اختارت، تمشيا مع التزامها بالشفافية، إتاحة الوثائق للجمهور في آب/أغسطس ١٩٩٨، بالإضافة إلى تسليمها لعبد الله عمر وزير العدل السابق.

١٥٩ - وتشير الوثائق إلى عملية أُطلق عليها الاسم الرمزي 'Operation Celeste' ويُدعى أن الهدف منها "تنحية" همرشولد. ودعت أوامر التنحية إلى "التعامل مع تنحيته بطريقة أكفأ من طريقة التعامل مع باتريس" (ويُفترض أن المعني هو باتريس لومومبا رئيس الوزراء السابق وأول رئيس وزراء منتخب ديمقراطيا للكونغو، الذي أعدمه درك كاتانغا بتواطؤ أشخاص آخرين في ١٧ كانون الثاني/يناير ١٩٦١). وتدعي الوثيقة نفسها أن "ألان دالس [مدير وكالة المخابرات المركزية للولايات المتحدة] يوافق على هذا الهدف وقد وعد بتعاون عملائه تعاوناً تاماً"، وأن "دالس" سيبلغ الولايات المتحدة بأن همرشولد سيكون في ليوبولدفيل يوم ١٢ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ أو في موعد قريب منه". وذكرت الوثيقة أيضاً أن "همرشولد سيكون على متن طائرة من طراز DC6 تُشغلها شركة ترانس إير"، وحثت على أن "يغطي عملاؤكم مطار ليو[بولدفيل] وإليزابيثفيل".

١٦٠ - وتفيد وثيقة أخرى من تلك الوثائق، غير مؤرخة ولكن يبدو أنها أرسلت بعد تلك التي دعت للمرة الأولى إلى "تنحية" همرشولد، بأن "[شركة التعدين البلجيكية] اتحاد التعدين عرض تقديم الدعم اللوجستي أو غيره من أشكال الدعم". وتضيف الوثيقة "لقد

أوعزنا إليهم بإحضار ٦ أربطال من مادة ت. ن. ت. إلى جميع المواقع الممكنة ومعها صاعقات ووصلات كهربائية وأسلاك وبطاريات وما إلى ذلك“ وتؤكد أن ”قراركم باستخدام جهاز يعمل بالتلامس وليس بالضغط الجوي هو قرار حكيم“.

١٦١ - وفي تعليمات مكتوبة بخط اليد على ورقة تحمل نفس ترويسة بقية الوثائق، ومؤرخة ١٤ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، يقدم ’كابتن‘ تقريره إلى ’كومودور‘ على النحو التالي:

”طائرة DC6 التي تحمل علامة ترانس إير رابضة في مطار ليو [بولدفييل] لاستخدامها في نقل الشخص. وقد تلقى خبرنا الفني الأمر بزرع ٦ أربطال ت. ن. ت. في حجرة العجلات مع جهاز تفجير بالتلامس، بحيث ينطلق عند طي محمل العجلات بعد الإقلاع. ومنتظر معرفة موعد مغادرة الشخص قبل التنفيذ“.

١٦٢ - وفي وثيقة أخرى يتعذر قراءة تاريخها، وتتضمن على ما يبدو تقريراً عن الأحداث موجهاً إلى ’كومودور‘ و ’كابتن‘، كتب شخص اسمه ”كونغو الأحمر (Congo Red)“ ما يلي:

- ١ - لم يعمل الجهاز عند الإقلاع.
- ٢ - أرسلت إيغل [غير مقروء] إلى [غير مقروء].
- ٣ - فَعَلَ [غير مقروء] الـ [غير مقروء] قبل الهبوط.
- ٤ - وفقاً للتعليمات، لم يركب أوبراين وماكيون.
- ٥ - إنجاز المهمة: مُرض.

تقييم صحة المعلومات

١٦٣ - يتعين على الفريق تحليل جهة تأليف الوثائق وصحتها، لمعرفة ما إذا كانت جهة تأليفها هي الجهة المزعومة، أي معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية أو موظفوه أو عملاؤه، وللتحقق من أن هذه الوثائق ومحتوياتها هي كما تدعي بالفعل، وذلك من أجل تحديد قيمتها الإثباتية. وقد عمل الفريق تحقيقاً لذلك الهدف أولاً على التحقق من صحة الوثائق. ولاحظ الفريق كذلك استخدام مختصر مختلف لاسم المنظمة في إحدى الوثائق، وهو (SAIMAR) عوضاً عن (SAIMR). ولم تنجح لجنة همرشولد والدكتور ويليامز في الحصول على الوثائق الأصلية أو التحقق من صحة النسخ الموجودة في حوزتهما عن طريق تحليل تقني يقوم به الخبراء. وقدم الفريق من جانبه طلباً إلى حكومة جنوب أفريقيا بأن تبحث عن أية سجلات أو مواد تتعلق بهذه الوثائق، أو أية إشارات إلى وجود معهد جنوب أفريقيا

للبحوث البحرية في ذلك الحين (SAIMR)، أو أية مواد أخرى قد تكون مجوزها وتفند المعلومات المتعلقة بالخطة المزعومة أو تثبتها، وأن تُطلع الفريق عليها (انظر التذييل ٥). ولم يتلق الفريق أي رد من حكومة جنوب أفريقيا حتى حين إعداد هذا التقرير.

١٦٤ - وبالإضافة إلى ذلك اتصل الفريق بكبير محققي لجنة الحقيقة والمصالحة سابقا للاستفسار عما إذا كان يتذكر أية معلومات من شأنها المساعدة على تقييم صحة الوثائق. ولم يتلق الفريق أية معلومات بهذا الصدد حتى حين إعداد هذا التقرير. ولذلك لم يتمكن الفريق من التحقق من حجية الوثائق أو صحتها، وهي وثائق لم يحصل الفريق إلا على نسخ رديئة منها.

١٦٥ - وكذلك فيما يتعلق بصحة الوثائق، هنالك سؤال آخر يطرح نفسه، وهو ما إذا كان معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية موجودا قبل عام ١٩٦١. وبخصوص تلك المسألة، استنتجت لجنة همرشولد أن "معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية محاط بالغموض" وأن اللجنة "لم تستطع العثور على أية بحوث علمية نشرها المعهد".

١٦٦ - وبالنظر إلى غياب الوثائق الأصلية، وعدم التأكد من وجود معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية؛ وعدم إمكانية العثور على كاتب تلك الوثائق أو أجزاء منها، أو على أي شخص لديه معرفة شخصية بمحتواها أو إلمام به؛ وعدم اتضاح مكان وجود الوثائق وسلسلة حيازتها بين تاريخ كتابتها المزعوم في عام ١٩٦١ وتاريخ تقديمها إلى لجنة الحقيقة والمصالحة في جنوب أفريقيا من قبل جهاز مخبرات جنوب أفريقيا في تموز/يوليه ١٩٩٨، وإتاحتها للجماهير في آخر المطاف؛ وعدم التيقن من صحة النسخ المصورة ووجود اختلافات بينها، بما في ذلك اختلاف عنوان المنظمة (SAIMR) نفسها في إحدى النسخ، تزداد الشكوك الكبيرة التي تساور الفريق بشأن صحتها.

١٦٧ - وبالإضافة إلى تقدير الفريق للقيمة الإثباتية للوثائق، تفحص أيضا محتواها، أي قابلية المؤامرة المزعومة للتنفيذ. ولاحظ الفريق بهذا الخصوص أن لجنة الأمم المتحدة أفادت في تقريرها أنه، نظرا لعدم تعيين حارس مخصص لحراسة الطائرة SE-BDY أثناء وجودها على الأرض في ليوبولدفيل "لا يمكن استبعاد احتمال تسلل جهات غير مصرح لها إلى الطائرة بغرض التخريب". وعلاوة على ذلك أعلن الفنيون السويديون المكلفون بالطائرة SE-BDY يوم ١٧ أيلول/سبتمبر، في البيانات التي أدلوا بها للتحقيقات الرسمية، أنهم تركوا الطائرة دون رقابة خلال ساعة أو ساعة ونصف عندما انصرفوا إلى استراحة الغداء، وبالإضافة إلى ذلك أشار أحد الميكانيكيين (نيلس أربي أولسون) إلى أنه لاحظ عندما ذهب بعد الظهر لتحميل

الأمّعة على الطائرة أن عنبر الأمّعة الأمامي، الذي يمكن الوصول إليه من خارج الطائرة، لم يكن مُقفلاً.

التقييمات الفنية للخبراء (تقييمات المقذوفات والتقييمات الطبية)

١٦٨ - قَيّم الفريق مستعينا بالمعلومات التي قدمها الخبراء ما إذا كانت هنالك أدلة علمية لدعم الادعاء بأن الطائرة SE-BDY تحطمت نتيجة انفجار مادة ت. ن. ت. على النحو المبين في وثائق معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية، أو بصورة أعم نتيجة انفجار نوع من أنواع المتفجرات على متنها. وقدر مهندس خبير في المتفجرات من المملكة المتحدة اسمه الرائد دانييل بيركتر استشارته لجنة همرشولد بأن "جهازاً متفجراً يدوي الصنع تبلغ شحنته الرئيسية ستة أرتال من مادة ت. ن. ت. يمكنه بالتأكيد تعطيل نظام التحكم بالطائرة SE-BDY، إذا وُضع في المكان المناسب". وأكد الرائد بيركتر بعد تقييمه لإمكانية تفجير قبلة من هذا القبيل باستخدام الخيارات التالية: إشارة ترسل بين جهازين إذاعيين على موجات التردد العالي جداً، مفتاح ميكانيكي يتم تفعيله بمحمل عجالات الطائرة، مقذوف ينطلق بناء على أوامر، مفتاح يعمل بالضغط الجوي، جهاز توقيت، أن الإشارة المرسلّة من وإلى جهاز إذاعي على موجات التردد العالي جداً توفر في رأيه لمرتكب العملية أفضل آلية للقيام بمهمته في المنطقة التي يختارها.

١٦٩ - وبالإشارة إلى تحليل المقذوفات الذي قام به الخبراء الدكتور ماكس فراي - شولزر ونيلس لاندين، واستند إليه الفريق في تقديره للقيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المتعلقة بهجوم جوي أو التهديد بهجوم جوي على الطائرة SE-BDY (انظر الفقرات من ١٠٤ إلى ١٠٧)، لاحظ الفريق أن هذا التحليل يمكن تطبيقه أيضاً على تقييم الفريق للمعلومات الجديدة المتعلقة بالعمل التخريبي. وحسب ذلك التحليل، استنتج الدكتور فراي - شولزر من فحصه لحطام الطائرة SE-BDY، بحثاً عن آثار قبلة أو جهاز متفجر أو رصاصات من الخارج، أن بإمكانه "استبعاد إمكانية تعرض الطائرة لأعمال عدائية من الجو أو من الأرض، بما لا يدع مجالاً لفرضية العمل التخريبي" (التأكيد مضاف). ورغم ما سبق ذكره، فإن التحليل الذي أجراه لاندين لاحقاً لعمل الدكتور فراي - شولزر، وهو تحليل اعتبره الفريق ذا قيمة إثباتية متوسطة، يطعن في قطعية ذلك الاستنتاج. ويظهر التحليلان، إذا أخذنا معاً بعين الاعتبار، أن احتمال أن تُفقد من الكشف آثار قبلة أو جهاز متفجر أو رصاصات من الخارج لا يمكن إسقاطه، وإن لم يُعثر على تلك المواد في حطام الطائرة.

١٧٠ - أما بخصوص إجراء الفحوص بحثاً عن آثار المتفجرات، فيشير السجل الزمني للأحداث المدرج في تقرير لجنة التحقيق الروديسية إلى أن حطام الطائرة SE-BDY "رُفع من الحظيرة ودُفن في مطار ندولا" يومي ٢٢ و ٢٣ آب/أغسطس ١٩٦٢، حيث يظل مدفوناً إلى الآن. ولا يمكن في رأي الفريق إجراء مزيد من الفحوص لأن الأسلوب الذي اتبعه الدكتور فراي - شولزر في الاختبار، بصهر معدن الحطام والقطع، جعل من المستحيل إجراء فحوص كيميائية بحثاً عن آثار المواد المتفجرة، وهي الطريقة المفضلة لو أمكن اتباعها. وفضلاً عن ذلك لم يجد الفريق أية إشارات إلى أمثلة من حطام الطائرات أو مواد من ذلك النوع أخضعت لفحوص من ذلك القبيل بعد أن ظلت مدفونة لمدة تزيد على ٥٠ سنة، لا سيما بعد تقطيع تلك المواد إلى جُذاذات (وهو ما حدث لحطام الطائرة SE-BDY)، وصهرها ودفنها في الرمل أو التراب.

١٧١ - وعند الالتفات إلى التحليلات المتاحة لخبراء الطب الشرعي، لاحظ الفريق الرأي المشترك لخبراء علم الأمراض الموقرين الدكتور رامر والدكتور بوش والدكتور جيمس، الذين ذكروا في تقريرهم المقدم إلى لجنة همرشولد في ٢٤ تموز/يوليه ٢٠١٣ أن بوسعهم الاستنتاج بأن تشريح الجثة لا ينم عن أي دليل على تعرض همرشولد لانفجار أو دخان (انظر الفقرة ٣٤).

القيمة الإثباتية

١٧٢ - فيما يتعلق بتقدير القيمة الإثباتية لوثائق معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية عموماً، وتمحيص الاعتبارات المذكورة سابقاً، وعلى الأخص ما يتعلق بصحة هذه الوثائق؛ وعدم معرفة مكان وجود الوثائق الأصلية أو مكان وجود أي شخص رآها على الإطلاق أو أي بديل ثانوي يمكن الاعتماد عليه؛ وبالنظر إلى سلسلة حيازتها، فضلاً عن إمكانية زرع قبلة وزنها ٦ أرطال على متن الطائرة؛ والأحداث يمكن وقوعها في ظل الأحوال والظروف السائدة حينذاك؛ والفترة الزمنية التي تُركت فيها الطائرة دون حراسة؛ وكون أجزاء منها معرضة لأن تعبث بها الأيدي أثناء وجودها في مطار ليوبولدفيل يوم ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، أسند الفريق قيمة إثباتية ضعيفة لوثائق معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية وللادعاءات الواردة فيها.

تورط موظفي سفارة أجنبية في ليوبولدفيل

١٧٣ - قدم جورج وود الموظف السابق لإدارة الأمم المتحدة الذي كان يعمل في ليوبولدفيل في عامي ١٩٦٠ و ١٩٦١ معلومات إلى الفريق مفادها أن الطائرة SE-BDY

تخطمت نتيجة عملية اغتيال متعمدة ارتكبها موظفون من السفارة الرومانية في ليوبولدفيل بناء على تعليمات من لجنة أمن الدولة في الاتحاد السوفياتي (KGB). وقد أفاد وود، وهو مراقب سابق للحركة الجوية في مطار ندجيلي بمدينة ليوبولدفيل، بأن بيتر بريشانت أخبره بأن موظفي السفارة تمكنوا من الوصول إلى الطائرة صباح ١٧ أيلول/سبتمبر، وركبوا أثناء ذلك جهازا متفجرا في أنفها. وكان الهدف على ما يبدو أن ينفجر الجهاز عند طي محمل العجلات. غير أنه يُدعى أن الجهاز لم ينفجر أثناء الإقلاع، وانفجر بدلا من ذلك عندما أُنزل محمل العجلات استعدادا للهبوط في ندولا. ودعما لادعاءاته استشهد وود بأن الحكومة الكونغولية أعلنت فريق موظفي السفارة الرومانية بأكمله أشخاصا غير مرغوب فيهم، ثم طردتهم من البلد. وبالإضافة إلى ذلك حاول وود إثبات المعلومات التي قدمها عن طريق الاستعانة بمن ادعى أنهم موظفون سابقون في لجنة أمن الدولة في الاتحاد السوفياتي يعيشون الآن في الولايات المتحدة بعد فرارهم. غير أنه أبلغ الفريق في رسالة مؤرخة ٢٣ نيسان/أبريل بأنه لم يتلق ردا على اتصالاته من أي من الجهات التي خاطبها.

١٧٤ - وفيما يتعلق بتقييم هذه المعلومات أشار الفريق إلى أنها، في غياب أدلة داعمة من موظفين لديهم معرفة مباشرة بالأحداث المزعومة، ليست سوى أقوال نقلها وود عن بريشانت. وعلاوة على ذلك فقد استُجوب بريشانت في إطار التحقيقات الرسمية ولكنه لم يذكر الادعاء الذي أورده وود. وقد اعتبر الفريق أن المعلومات التي قدمها وود ضعيفة القيمة في إثبات قيام موظفين من السفارة الرومانية بزرع قنبلة على متن الطائرة SE-BDY.

المواد المدعى أنها من حطام الطائرة SE-BDY

١٧٥ - أفادت التقارير في عام ١٩٧٥ بأن هيلفدنغ بيوركдал الموظف السويدي السابق لدى الأمم المتحدة في الكونغو وجد صفيحة معدنية في مكان تحطم الطائرة SE-BDY، وقيل له إنها أصلا من طائرة DC6. وبعد أن عاد بالصفحة إلى السويد، دخلت في حوزة ابنه غوران بيوركдал. وخلال اجتماع عقده الفريق مع بيوركдал، الذي قام بأبحاث خاصة على نطاق واسع وبصفة طوعية بخصوص تحطم الطائرة SE-BDY، سلم الصفحة إلى الفريق للسماح بتقييم مدى صلتها بالموضوع. والصفحة مكونة من طبقة رقيقة من المعدن طولها ٤٣ سم وعرضها ٢٥ سم وفيها ثقب يظن بيوركдал أنها ناتجة عن رصاصات أو شظايا جهاز متفجر، بما في ذلك أربعة ثقوب متجاورة قرب مركز الصفحة.

١٧٦ - وعقب إجراء خبراء الفريق بأنفسهم تقييما تقنيا للصفحة، طلب الفريق مساعدة مكتب التحقيقات الاتحادي لتقييم مدى مطابقة المادة وما إذا كانت الثقوب تتفق مع الأضرار التي تسببها المقذوفات أو المواد المتفجرة. وقام مكتب التحقيقات الاتحادي بتقييم

صور فوتوغرافية عالية الاستبانة للصفحة، بالتشاور مع المجلس الوطني لسلامة وسائل النقل في الولايات المتحدة. وأعربت الوكالتان عن رأي مفاده أن القطعة ليست جزءا من طائرة. ومن ضمن الاستنتاجات الرئيسية التي توصل إليها المجلس الوطني لسلامة وسائل النقل أن المادة، وإن كانت شبيهة بالألومينيوم، ليست هيكلًا حاملًا للأثقال في طائرة، ومن غير المرجح استخدامها كجزء من طائرة. وأضافت الوكالة أن الثقوب المتراسة قرب الحافتين اليسرى واليمنى لا تناسب الطائرات نظرا لعدم انتظام المسافات بينها وعدم اصطفاها وصغر قُطرها. ويبدو أن تلك الثقوب مخصصة للاستخدامات الصناعية وليس للطائرات. وتبدو مادة الألومينيوم سميكة ولينة نسبيا وتظهر عليها تشوهات. ويمكن أن تُستخدم هذه المواد في تطبيقات معينة في مقصورات الأمتعة أو في أجزاء غير هيكلية من الطائرات، غير أن هذه المادة تبدو أنسب للاستخدام في مركبة أرضية.

١٧٧ - وقدر خبير المقذوفات التابع للفريق أن الثقوب في الصفحة المعدنية لم يُسببها اختراق رصاصات للصفحة، وأسند استنتاجه في المقام الأول إلى كون أقطار الثقوب لا تتناسب مع عيار أي سلاح معروف من الأسلحة المتاحة في عام ١٩٦١. وعلى الرغم من أن بعض الذخائر العسكرية تُحمل برصاصات تحوي جزءا "ثقابا" ذا قطر أصغر مصنوعا من مادة أمتن يُغرز في النواة الألومينيومية للرصاص، فقد اعتُبر أن احتمال ترك "الثقبات" الآتية من أربع رصاصات أربعة ثقوب بهذه الدرجة من التقارب، دون أن يسبب باقي الرصاص - الذي يُفترض أن يتفتت لحظة الاصطدام - أضرارا واضحة للعيان، هو احتمال بعيد للغاية. وثانيا، وجد الخبير أن نمط إزاحة الثقوب والمسافات بينها لا يبدو أن متوافقين مع نمط الانتشار الاعتيادي لرشة نيران الأسلحة الأوتوماتيكية. ولا تُظهر الثقوب بحد ذاتها العلامات المميزة لثقوب اختراق الرصاصات.

١٧٨ - وقام خبير ثان في المقذوفات، وهو إيغون بولسين، مفتش مباحث وخبير في فحص الأسلحة النارية في المركز الوطني لخدمات الطب الشرعي في الدانمرك، بتقييم الصور العالية الاستبانة، فاتفق مع استنتاجات عضو الفريق. وقدر على وجه الخصوص بأن الثقوب في الصفحة (بما فيها الثقوب الأربعة المتقاربة)، تبدو جميعا وكأنها 'موضوعة'، أي كأن مكانها حُدد بناء على قياسات. وأضاف بولسين أن أيا من الثقوب لا يبدو ناتجا عن رصاصات، ولا حتى الثقوب الأربعة المتقاربة. ومن حيث الحجم والمظهر (ومن حيث الموقع) لا يبدو أن الثقوب أحدثتها رصاصات.

١٧٩ - وفي ضوء تقييم المجلس الوطني لسلامة وسائل النقل، الذي يقلل من احتمال كون القطعة جزءا من طائرة، وتقييمات الخبير الدانمركي التي مفادها أن الثقوب في الصفحة

لا تتناسب مع ما تسببه الرصاصات، اعتبر الفريق أن المعلومات الجديدة المرتبطة بالصفحة المعدنية، والتي تشير إلى احتمال وجود ثقب سببها رصاصات في قطعة من حطام الطائرة، هي معلومات عديمة القيمة الإثباتية.

الجهاز الحارق

١٨٠ - في إطار معلومات جديدة أخرى عن إمكانية تحطم الطائرة SE-BDY بسبب عمل تخريبي، يُشير تقرير لصحيفة واشنطن بوست نُشر في ٣ حزيران/يونيه ١٩٧٨ إلى مقال تحقيقات يحيل إلى تقرير لوكالة المخابرات المركزية يُدعى أنه قُدم إلى الرئيس كينيدي في عام ١٩٦٢، ويذكر أن "هنالك أدلة جمعها عملاؤنا التقنيون في الميدان على أن الجهاز المتفجر الذي كان على متن الطائرة هو من نوع القنابل الحارقة التي تصممها لجنة أمن الدولة في الاتحاد السوفياتي". ولم تُقدم أية معلومات أخرى بذلك الخصوص سوى هذه الفقرة القصيرة.

١٨١ - وللسماع بتقدير القيمة الإثباتية لهذه المعلومات، طلب الفريق من حكومة الولايات المتحدة أن تبحث في ملفاتها وسجلاتها عن أية معلومات بشأن وجود التقرير المزعوم لوكالة المخابرات المركزية وسنده، أو عن تقارير أخرى للوكالة بهذا الصدد أو معلومات ذات صلة قد تكون بحوزتها ومن شأنها تسليط الضوء على الظروف المحيطة بتحطم الطائرة SE-BDY. وردّت حكومة الولايات المتحدة في ٩ حزيران/يونيه ٢٠١٥ بأن الوكالة لم تجد أي تقرير من هذا القبيل أو أي سجل بخصوصه. وعلاوة على ذلك أفادت الحكومة بأن بحثها في ملفات وسجلات مكتبة جون ف. كينيدي لم يكشف عن أية معلومات بخصوص التقرير المزعوم.

١٨٢ - وفيما يتعلق بتقييم الخبراء التقني لإمكانية تنفيذ العمل الذي تصفه المعلومات، أفاد الرائد بيركتر خبير المتفجرات في تقريره المقدم إلى لجنة همرشولد بأنه من الممكن تقنيا إسقاط طائرة عن طريق تفعيل جهاز حارق (بدلاً من مواد متفجرة). وأشار إلى أن المادة التلقائية الالتهاب في جهاز من هذا القبيل ستساعد على بدء حريق على متن الطائرة، ثم يتغذى الحريق بسبيكة الألومينيوم في هيكل الطائرة ووقودها. وعلى الرغم من ذلك، ففي غياب إيضاحات عن الأساس الذي استندت إليه المعلومات الواردة في مقال صحيفة واشنطن بوست، أو معلومات أكثر تفصيلاً عن هذا الادعاء يمكن إخضاعها لمزيد من الفحص، اعتبر الفريق أن المعلومات الجديدة عن الجهاز الحارق المزروع على متن الطائرة على النحو المدعى أعلاه معلومات عديمة القيمة الإثباتية.

سادسا - معلومات جديدة عن خطف الطائرة

١٨٣ - أشارت لجنة الأمم المتحدة في إطار تحقيقاتها إلى "الرواية المثيرة التي نشرتها عدة صحف في بعض البلدان خلال شهر كانون الثاني/يناير ١٩٦٢، والتي مفادها أن رجلا آخر ركب الطائرة في ليوبولدفيل، وبذلك بلغ عدد ركاها سبعة عشر، بغرض اختطافها". وأجرت اللجنة تحريات دقيقة للتأكد من صحة الرواية أو عدم صحتها، مشيرة في نفس الوقت إلى أنها "داخلية بوضوح في عداد الشائعات". وأشارت اللجنة في ذلك الصدد إلى أن الدكتور ستور لينر رئيس العمليات المدنية للأمم المتحدة في الكونغو وغيره ممن رأوا الطائرة وهي تُقْلَع من ليوبولدفيل، شهدوا بأنهم كانوا يعرفون جميع الأشخاص الذين صعدوا على متن الطائرة قبل مغادرتها أو عُرفوا بهم. وبالإضافة إلى ذلك نقلت لجنة الأمم المتحدة رأي الدكتور روس بأن وجود جثة إضافية في الحطام، بحيث يكون عدد الجثث سبعة عشر، "أمر بعيد الاحتمال إلى أقصى الحدود"، وأن الشرطة فحصت مكان تحطم الطائرة ولم تجد أي أثر لركاب هاموا على وجوههم في الغابة.

١٨٤ - وحدد الفريق معلومتين جديدتين فيما يتعلق بفرضية أن الطائرة SE-BDY تحطمت نتيجة لعملية اختطاف. ففي المعلومة الأولى يشير الصحفي ديفيد باليستر في مقال نشرته صحيفة الغارديان التابعة للمملكة المتحدة في ١١ أيلول/سبتمبر ١٩٩٢ إلى ادعاء ورد في كتاب "Notre Guerre au Katanga" (حربنا في كاتانغا) الصادر في عام ١٩٦٣ بقلم العقيد رينيه ترنكييه المرتزق والضابط السابق في الجيش الفرنسي، بأن مُختطفًا هُرب إلى داخل الطائرة (دون ذكر من هُرب) قبل مغادرتها ليوبولدفيل. ويُزعم أن ذلك المختطف تلقى تعليمات بإرغام الطيار على تغيير وجهة الطائرة إلى مكان آخر (غير مذكور)، سعيا لمنع انعقاد مفاوضات وقف إطلاق النار التي كان همرشولد متوجها إليها.

١٨٥ - وفيما يتعلق بتقدير القيمة الإثباتية لهذه المعلومة، لاحظ الفريق عدم إيراد أي سند لادعاء العقيد ترنكييه، كما لاحظ عدم وجود تفاصيل يمكن فحصها بمقارنتها مع معلومات أخرى. وعلى هذا الأساس اعتبر الفريق أن المعلومات الجديدة عديمة القيمة في المساعدة على إثبات تهريب مُختطف إلى داخل الطائرة SE-BDY.

١٨٦ - وفي معلومة جديدة ثانية، يمضي كاتب نفس مقال الغارديان فيصف مناقشة بين جورج سميث والدكتور كونر أوبراين المسؤولين السابقين في الأمم المتحدة وبين رئيس الوزراء ولينسكي بُعيد تحطم الطائرة، حيث يُدعى أن ولينسكي أجاب على سؤال من الدكتور أوبراين عن عدد الجثث التي تركها التحطم "بأن رسم على شفتيه ابتسامته العريضة المعروفة واكتفى بالتساؤل 'هل كان العدد ١٤ أو ١٥؟'". ويبدو أن كاتب المقال

يستنتج، عندما يقتبس من تلك الحادثة مباشرة بعد الادعاء الذي أطلقه ترنكييه، أن ولينسكي كان يُلمح إلى احتمال وجود 'راكب إضافي' على متن الطائرة، وهو من قام باختطافها أو محاولة اختطافها.

١٨٧ - وفيما يتعلق بتقييم التعليقات التي يدعى أن ولينسكي أدلى بها، لاحظ الفريق أن تلك المعلومات عبارة عن أقوال منقولة، ولا توجد تفاصيل إضافية يمكن استخدامها للتحقق منها، كما أن سندها غير واضح. وعلاوة على ذلك يُشير الفريق إلى أن عدد الركاب على متن الطائرة، حسب ما أفادت به لجنة الأمم المتحدة (وجميع الروايات الرسمية الأخرى) هو ١٦، وليس "١٤ أو ١٥" كما قال ولينسكي. وقد اعتبر الفريق أن تلك المعلومات عديمة القيمة في المساعدة على إثبات وجود شخص 'إضافي' على متن الطائرة قام باختطافها.

سابعاً - معلومات جديدة عن العوامل البشرية

١٨٨ - نظرت لجنة الأمم المتحدة المشكلة في عام ١٩٦٢، ضمن أربع فئات للأسباب المحتملة لتحطم الطائرة SE-BDY، في فئة وصفتها بإمكانية "الخلل البشري". وشملت هذه الفئة التحقيقات في إمكانية تحطم الطائرة نتيجة عامل مسبب لعجز الطيارين، أو استخدام مخطط غير مناسب للهبوط الآلي، أو الخطأ في قراءة مقياس الارتفاع، أو إلهاء الطيار أو تقديم معلومات مضللة أو ناقصة إليه. وفي حين لم يحدد الفريق أية معلومات جديدة بخصوص هذه المسائل بحد ذاتها، فقد تلقى مادة جديدة عن الدور المحتمل لإرهاق طاقم الطائرة في تحطمها. ويرد أدناه موجز لتلك المادة الجديدة وتقدير لقيمتها. ويود الفريق التشديد على أن الدور المحتمل لإرهاق الطاقم لا يشكل بحد ذاته تفسيراً لسبب التحطم أو لدرجة إسهام الإرهاق، إن كان له دور على الإطلاق، في مجموعة الأسباب الممكنة لتحطم الطائرة. غير أن إرهاق أطقم الطائرات ينطوي على إمكانية التأثير سلباً على إحاطة الطاقم بالأحوال، كما يُضعف قدرته على الاستجابة لمجموعة من الظروف غير العادية والطائرة وإدارتها، بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، الهجوم الجوي أو التهديد الخارجي أو أعمال التخريب أو الاختطاف أو الخلل الفني.

إرهاق الطاقم

١٨٩ - يتمثل أحد القواسم المشتركة بين جميع التحقيقات الرسمية الثلاثة في الثقة بأن قبطان الطائرة، بير هالونكويس، كان في حالة جيدة تسمح له بالطيران يوم وقوع الحادث، لذا أمكن إلى حد كبير استبعاد التحقيقات الرسمية للإرهاق باعتباره عاملاً في تحطم الطائرة.

وفي الوقت نفسه، يبدو أن التحقيقات تجاهلت إلى حد كبير مستويات الإرهاق الممكنة لدى أفراد طاقم الطائرة الآخرين وآثار ذلك على الأداء العام للطاقم. ولاحظ مجلس التحقيق الروديسي في مناقشته للأدلة أن طياري الطائرة SE-BDY ليتون وآريوس قد قاما برحلة جوية إلى إلبزايثفيل مساء يوم ١٦ أيلول/سبتمبر، بينما بدا هالونكويست مرتاحا و "شديد الحماس للقيام بالرحلة الجوية". ولاحظت لجنة التحقيق الروديسية أن ليتون أشار عند صعوده على متن الطائرة إلى أنه متعب، بينما بدا هالونكويست "في حالة جيدة ومرتاحا". ولاحظت لجنة الأمم المتحدة أن الطائرة كان على متنها ثلاثة طيارين متمرسين أخذ أحدهم على الأقل قسطا من الراحة لمدة ٢٤ ساعة قبل الرحلة وكانت تضم مرافق للنوم معدة للطيارين، وأن لديها "قناعة بأن الحادث لم يقع نتيجة لإرهاق الطيارين".

١٩٠ - وتشمل معلومات جديدة وردت في الوثيقة التي أعدها أولف استريد بتاريخ ١٦ كانون الأول/ديسمبر ١٩٦١ تحليلا للرحلة الجوية وتوقيت عمل طاقم الطائرة SE-BDY. وأعد التحليل استنادا إلى بيانات سجل الطيران لشركة ترانس إير الخاصة بالطيارين هالونكويست وليتون وآريوس وبالمهندس المرافق للرحلة، فيلهلمسون، ومقارنتها بدليل عمليات الرحلات الجوية لشركة ترانس إير والاتفاقات الجماعية ذات الصلة. وكان التحليل في شكل تذييل لوثيقة أكبر حجما موقعة من قبل آكي لاندين ول. ليندمان وتورسن نيلن. ولاحظ الفريق بأن لاندين وليندمان كانا على التوالي هما الممثل المعتمد والمستشار التقني لدى مجلس التحقيق الروديسي. ولاحظ استريد في الوثيقة ما يلي: (أ) لم يسجل هالونكويست أي ساعات طيران في الفترة من ١٣ إلى ١٦ أيلول/سبتمبر، بينما سجل ليتون وآريوس ٨,٨ ساعات طيران لكل منهما في ١٣ و ١٤ أيلول/سبتمبر ولا شيء يومي ١٥ و ١٦ أيلول/سبتمبر؛ (ب) خلال ٢٤ ساعة السابقة لتحطم الطائرة، قام الطياران ليتون وآريوس برحلات جوية لمدة تصل إلى ١٦,٨ ساعة من تلك الساعات الأربع والعشرين (كلها مسجلة كساعات عمل ليلي)، بينما قام هالونكويست برحلة جوية مدتها ٦,٣ ساعات (كلها ساعات عمل ليلي).

١٩١ - وذهب استريد إلى أنه، وفقا لدليل عمليات الرحلات الجوية لشركة ترانس إير، وقعت حالات تجاوز لساعات الطيران القصوى خلال الأربعة والعشرين ساعة السابقة لتحطم الطائرة. وذكر استريد أنه "لا يبدو من الممكن أن يكون ليتون وآريوس قد تمكنوا من النوم لمدة كافية خلال الأربعة وعشرين ساعة السابقة". وذكر استريد كذلك أنه يبدو أن هالونكويست من جهته كانت أمامه فرصة للاستراحة بالقدر الكافي في نفس الفترة. وقام مهندس الرحلة فيلهلمسون أيضا برحلات جوية لمدة تبلغ ١٦,٨ ساعة خلال فترة

الأربعة وعشرين ساعة السابقة، حيث كان على متن نفس طائرة ليتون وأريوس المتوجهة إلى إليزابيثفيل في الليلة السابقة لليلة ١٧ - ١٨ أيلول/سبتمبر السابقة. ووقف استريد أيضا على عدد من الحالات، خلال الفترة من ١ آب/أغسطس إلى ١٧ أيلول/سبتمبر، تجاوز فيها طيار أو أكثر من الطيارين الثلاثة ساعات الطيران القصوى. وذكر استريد أيضا أن التحليل تراعى فيه أوقات الرحلة الجوية فقط، مقارنة بأوقات عمل الطاقم (التي تشمل مهام ما قبل الرحلة الجوية وما بعدها ومدة الطيران نفسه)، وهي أوقات "لا يلزم رصدها" على هيئة الطيران المدني السويدية وفقا لما أفاده.

١٩٢ - وكان من المفترض أن يجري تحليل من هذا القبيل على إثر الحادثة وفقا لالتزام السويد بصفتها دولة التسجيل بموجب اتفاقية شيكاغو من أجل إتاحة أي "معلومات ذات صلة تتعلق بالطائرة وبطاقمها المعني" للدولة التي وقعت فيها الحادثة (روديسيا) (اتفاقية شيكاغو، التذييل ١٣، الفقرة ٤-٦).

١٩٣ - ووردت معلومات جديدة أخرى تفيد بأن طبيبا أخصائيا في طب الطيران يعمل لدى القوات الجوية السويدية، الدكتور أكي هاسلر، أبلغ الفريق في رسالة مؤرخة ١٢ أيار/مايو ٢٠١٥ بأنه يعتقد أن "حادث تحطم الطائرة في ندولا في أيلول/سبتمبر ١٩٦١ تسبب فيه خطأ عادي ارتكبه الطيار". وكان الدكتور هاسلر قد كلفته إدارة الدفاع السويدية في "عقد الستينات" بإجراء تحقيقات بشأن جميع "حوادث الطيران السويدية" وشمل بتحقيقاته الطائرة SE-BDY. وأضاف قائلا في رسالته إنه يعتقد بأن العامل الرئيسي الذي أسهم في تحطم الطائرة يكمن في حالة الإرهاق التي كان عليها جل أفراد الطاقم. وعزى ذلك الإرهاق إلى عدم استراحتهم بالقدر الكافي خلال الساعات الستة والثلاثين السابقة لإجراء الرحلة نحو ندولا، وذهب إلى حد القول إن الطاقم لم يكن بالتالي في حالة جيدة تسمح له بالاضطلاع بمهمة الطيران في ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وشملت معلومات أخرى قدمها الدكتور هاسلر وثيقة أعدها بنغت-أكي بينغز مؤرخة ٢٩ أيلول/سبتمبر ١٩٦٦ يورد بينغز فيها في جملة أمور أخرى إشارات وتعليقات بشأن نفس المعلومات التي أعدها استريد. وادعى الدكتور هاسلر بأن السلطات السويدية لم توجه نظر مجلس التحقيق الروديسي إلى هذه المسألة بالقدر الكافي. وأضاف أنه قام بعدد من المحاولات لتوجيه نظر الأمم المتحدة لهذا الأمر من خلال السلطات السويدية، ولكن جهوده "عرقلت" من قبل تلك السلطات.

تقدير القيمة الإثباتية

١٩٤ - تظل آثار الإرهاق على أداء أطقم الطائرات مسألة معقدة حتى في الوقت الراهن رغم توافر قدر أكبر من المعارف مقارنة بعامي ١٩٦١-١٩٦٢. وقد زادت وتيرة الدراسات المتعلقة بالعوامل البشرية والتنظيمية وبدورها في حوادث الطائرات بقدر كبير خلال أواخر عقد السبعينات على إثر وقوع حوادث تعرضت لها طائرات تجارية كبيرة نجمت عنها خسائر كبيرة في الأرواح وأذنت بانطلاق مرحلة ركزت فيها البحوث على إدارة الموارد من الأطقم والتدريب على القيادة. ومع ذلك، كان من المسلم به فعلا في عام ١٩٦١ بأن طاقم الطائرة يجب أن يكون في حالة جيدة تسمح له بأداء مهامه لكفالة تمتع أفرادها بالقدرة على تشغيل الطائرة بسلامة باختلاف الأحوال؛ بسبل منها اتباع ممارسات ترمي إلى إدارة الإرهاق.

١٩٥ - وتعرف منظمة الطيران المدني الدولي الإرهاق على أنه "حالة فيسيولوجية تتمثل في تدهن القدرة الذهنية أو الجسدية على الأداء بسبب الأرق أو عدم النوم لمدة مطولة أو دورة الأربع وعشرين ساعة أو عبء العمل (النشاط الذهني و/أو الجسدي) ويمكن أن تخل بيقظة فرد من أفراد الطاقم أو بقدرته على تشغيل طائرة بسلامة أو أداء مهام السلامة المتصلة بذلك". وكانت طائرة SE-BDY، وهي من طراز DC6B، في حينها طائرة معقدة يتطلب تشغيلها قدرات عالية وتستلزم طاقما من ثلاث أفراد على الأقل (طياران ومهندس طيران). وفي حالة تشغيل الطائرات التي تستلزم طاقما من عدة أفراد، يجب على كل أفراد الطاقم العمل كفريق في إطار تحديد واضح للمهام وتواصل لا يشوبه غموض من أجل كفالة البقاء على الدوام في حالة من الإحاطة بالأحوال والقدرة على التصدي للحالات غير المعتادة أو الطارئة ومعالجتها. وإذا كان أداء طاقم الطائرة قد تأثر سلبيا بالإرهاق، فإن ذلك كان سيزيد من احتمال ارتكابهم أخطاء بسيطة مثل الزلات أو السهو أو الغلط، أو من تعرضهم لخدع بصرية أو فقدان القدرة على الإحاطة بالأحوال. وبالمثل، كان سيؤثر ذلك سلبيا في قدرة الطاقم على التصدي لحالة غير عادية أو طارئة ومعالجتها، مثل الهجوم الجوي أو التهديد الخارجي، أو مواجهة النتائج المترتبة عن عمل تخريبي أو عطب في.

١٩٦ - واعتبر الفريق أن لا غرابة في إجراء تحليل من قبيل التحليل الذي قام به استريد على إثر تحطم الطائرة SE-BDY بالنظر إلى الالتزام الذي يقع بموجب اتفاقية شيكاغو على دولة التسجيل، وهي السويد في هذه الحالة، بإتاحة أي "معلومات ذات صلة بشأن الطائرة وطاقم الطائرة المعني" للدولة التي وقع فيها الحادث (روديسيا) (اتفاقية شيكاغو، التذييل ١٣، الفقرة ٤-٦). وبناء على ذلك، وتوخيا لتقييم صحة ومصداقية المعلومات

الجديدة في إطار تقدير قيمتها الإثباتية، طلب الفريق إلى حكومة السويد التأكد مما إذا كان التقرير الذي أقره لاندن وليندمان ونيلن قد أعد لأجل الاستخدام الداخلي من قبل سلطات الطيران السويسرية فقط، أم أنه أتيح كذلك إلى لجنة الأمم المتحدة أو أي جهة تحقيق رسمية أخرى. وأفاد ممثل لحكومة السويد بشكل غير رسمي بأنها "لم تتمكن من الإجابة عن هذا السؤال". ولكن الفريق لاحظ أن لاندن وافق، خلال استجوابه في جلسات الاستماع التي أجرتها لجنة الأمم المتحدة، على الرأي القائل إن ليتون وآريوس لم تتح لهما فرصة كافية للراحة خلال الأربعة والعشرين ساعة السابقة لتحطم الطائرة SE-BDY وأنه "كان من شأن ذلك [التأثير حتما على يقظة الرجلين]، ولكن السؤال المطروح هو إلى أي حد كان ذلك التأثير"، مما يشير إلى أن سلطات الطيران السويدية قد نظرت بعض الشيء في المسألة، وأنها ربما أبلغت بالتحليل الذي قام به استريد.

١٩٧ - وتسنى للفريق أيضا التأكد، من خلال معلومات قدمتها حكومة السويد، من أن صاحب الوثيقة، استريد، كان موظفا لدى هيئة الطيران المدني السويدية في الفترة المعنية وأنه كان طيارا ومهندسا مؤهلا. وأتاح الدكتور هاسلر وثائق تضمنت محضرا لجلسة استماع عقدت في ٢٠ نيسان/أبريل ١٩٦٧. وجاء في ذلك المحضر أن الدكتور هاسلر عين في ١ شباط/فبراير ١٩٦٣ للعمل على أساس عدم التفرغ كطبيب أخصائي في طب الطيران لدى القوات الجوية السويدية ملحق بسرب الطيران F21. وأشار فيه أيضا إلى أن هاسلر بدأ العمل في ١ آذار/مارس ١٩٦٥ مع مركز بحوث إدارة الطيران في مالمسليت بالسويد.

١٩٨ - ولاحظ الفريق أن مدة طيران الطاقم خلال الأربعة والعشرين ساعة السابقة، على النحو الوارد في تقرير استريد، متسقة مع المدة التي أشار إليها مجلس التحقيق الروديسي التابع لإدارة الطيران المدني بروديسيا عن نفس الفترة فيما يخص هالونكويسن وليتون وفيلهلسمسون، باستثناء آريوس الذي أشار مجلس التحقيق الروديسي إلى أن مدة طيرانه بلغت ١٠ ساعات و ٤٠ دقيقة، بينما حددها استريد في ١٦,٨ ساعة. ولم يتأكد الفريق من سبب هذا التضارب، إذ ثبت لدى مجلس التحقيق الروديسي التابع لإدارة الطيران المدني بروديسيا بأن آريوس كان قد قام برحلة جوية أيضا إلى إليزابيثفيل في الليلة السابقة وكان يتعين أن تسجل له نفس ساعات الطيران التي سجلت لليتون.

١٩٩ - وكان استريد قد ذكر أن تقريره لم يشمل تحليلا لأوقات العمل التي لا "يلزم رصدها" على هيئة الطيران المدني السويدية. وبينما يتبين من المعلومات المتاحة للفريق أن لجنة الأمم المتحدة نظرت إلى حد ما في الأثر المحتمل للإرهاق على أداء طاقم الطائرة بالاسترشاد بساعات الطيران الفعلية المسجلة، إلا أنه فيما يبدو ينعدم، أو يكاد ينعدم،

أي تحليل لوقت راحة الطاقم وأنشطته في غير ساعات الطيران من أجل إثبات قسط الراحة التي أخذها الطاقم كما ونوعاً خلال الأيام والساعات السابقة لرحلة الطائرة SE-BDY وغير ذلك من العوامل الشخصية التي قد يكون نجم عنها أي تأثير سلبي على أداء أفرادها. وكان من شأن هذا التحليل الإضافي أن يرسم صورة أكمل عن مدى أهلية الطاقم للاضطلاع بالمهمة الموكولة إليه في تلك الليلة. ويلاحظ أن الممارسات الحديثة في مجال إدارة إرهاق طاقم الطائرات تتوخى نهجاً أكثر شمولية قائماً على المخاطر يشمل الرصد المؤسسي والذاتي لأهلية طاقم الطائرة للعمل.

القيمة الإثباتية

٢٠٠ - قدر الفريق القيمة الإثباتية للمعلومات التي وفرها استريد من حيث إسهامها في تسليط المزيد من الضوء على إمكانية اعتبار الإرهاق عاملاً مساعداً في تحطم الطائرة SE-BDY باعتبارها قيمة متوسطة. فالمعلومات التي أتاحتها هاسلر بقدر ما تتعلق بتحليل أوقات طيران طاقم الطائرة والتعليقات التي أبدت بشأنها هي معلومات مأخوذة من مصادر ثانوية. وحيث أن الفريق لم تتح له وثائق إثبات أخرى، من قبيل وثائق معاصرة لتحليله لتحطم الطائرة تتناول مهمته المفترضة، فقد قدر أن القيمة الإثباتية للمعلومات التي قدمها الدكتور هاسلر قيمة ضعيفة من حيث إسهامها في تسليط المزيد من الضوء على إمكانية اعتبار الإرهاق عاملاً مساعداً في تحطم الطائرة.

٢٠١ - غير أنه في غياب أدلة داعمة أخرى يمكن أن تسلط الضوء على هذه المسألة، سيكون من الصعب ربط الإرهاق، بقدر ما قد يكون شكل عاملاً مساعداً، بظروف وملايسات الوفاة المأساوية للأمين العام السابق داغ همرشولد ومرافقيه وتفسيرها. ولم تكن الطائرة SE-BDY مجهزة بمسجل صوتي بغرفة القيادة. ووفقاً للقواعد القياسية والممارسات الموصى بها لمنظمة الطيران المدني الدولي السارية آنذاك، لم يكن تجهيز الطائرة بمسجلات صوتية إلزامياً. وفيما يتعلق بمسجلات بيانات الرحلات التي تسجل عدة مقاييس خاصة بالطائرة مثل سرعة الطيران والعلو ومعدل الصعود أو الهبوط خلال فترة معينة مباشرة قبل تحطم الطائرة، فإن القواعد والممارسات المذكورة كانت توصي فقط بتجهيز الطائرات ذات المحرك الكباسي مثل الطائرة SE-BDY بتلك المسجلات على نحو ما تقتضيه دولة التسجيل“ (منظمة الطيران المدني الدولي، التذييل ٦، الممارسة الموصى بها ٦-٣-٢). ولم يكن إلزامياً أيضاً أن تجهز بمراقف التسجيل جميع دوائر مراقبة قنوات الاتصالات بين الأرض والجو في المطارات مثل برج المراقبة في ندولا (منظمة الطيران المدني الدولي، التذييل ١١، الممارسة الموصى بها ٦-١-٤-٣). وأخيراً، باستثناء هارولد جوليان الذي

لم يقدم أي معلومات عن الطاقم قبل الرحلة أو خلالها في المدة الفاصلة بين تحطم الطائرة ووفاته المأساوية، لم ينج من ركاب الطائرة أي شاهد ومن غير المحتمل أن يتسنى الآن العثور على شاهد آخر يمكن أن يقدم معلومات دقيقة بشأن فترات راحة أفراد الطاقم أو بشأن أنشطتهم الأخرى غير مهام الطيران قبل الرحلة في ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر.

ثامنا - معلومات جديدة عن أنشطة المسؤولين والسلطات المحلية

٢٠٢ - قامت لجنة الأمم المتحدة بالتحقيق في إجراءات البحث والإنقاذ التي اضطلعت بها السلطات المحلية غداة الحادث وتحليلها، فتبين لها في جملة أمور أن "تحطم الطائرة SE-BDY لم يثبت بشكل قطعي إلى أن بلغ فريق إلى مكان حطام الطائرة برا بعيد الساعة ١٥:٠٠ [بالتوقيت المحلي في ندولا]. وحسب ما فهمه فريق الخبراء، كان ذلك الفريق يتألف من أفراد من السلطات المحلية أو قوات الأمن، على النقيض مما ورد في شهادات خلال التحقيقات الرسمية لواحد أو أكثر من العديد من المدنيين الذين أدلوا بشهادتهم في التحقيقات الرسمية وأفادوا بأنهم زاروا الموقع صباح يوم ١٨ أيلول/سبتمبر. ومنذ انتهاء ذلك التحقيق، برزت معلومات جديدة عن توقيت تحديد سلطات الأمن لموقع الطائرة، ونظر الفريق فيها في هذا الفرع إلى جانب مسائل تتعلق بإجراءات أخرى اتخذتها الجهات المسؤولة فيما يتصل بحادث تحطم الطائرة.

الاتصالات اللاسلكية بين الطائرة SE-BDY وبرج ندولا

٢٠٣ - لاحظ الفريق لدى استعراض المواد برقية من المفوض البريطاني السامي لدى سالزبوري، اللورد ألبورت، مؤرخة ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، أفاد فيها اللورد ألبورت بأن "الطائرة القادمة من ليوبولد فيل المفترض أن على متنها همرشولد واصلت طيرانها دون الهبوط أو ربط الاتصال" (التأكيد مضاف). وفي معلومات جديدة أوردتها القنصل البريطاني السابق في إيزايفيل، ديتزل دونيت، في مذكراته، (1976) 'To Katanga and On' التي أتاحتها إلى لجنة همرشولد في ٢٤ كانون الثاني/يناير ٢٠١٣، ذكر دونيت أنه في وقت معين من ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر، استمع إلى اتصال لاسلكي بين الطائرة SE-BDY وبرج ندولا (التوقيت غير محدد) أفادت الطائرة خلاله أنها ستهبط في ندولا في غضون ربع ساعة. ونظر الفريق في مدى إسهام هذه المعلومات الجديدة في إثبات سعي المسؤولين إلى إخفاء وجود اتصالات لاسلكية بين الطائرة وبرج مراقبة حركة الطيران في ندولا في ليلة ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وقدرت في هذا الصدد أن القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة متوسطة.

معايير مقياس الارتفاع الخاطئة

٢٠٤ - وفقا لمعلومات أفاد بها رقيب في الجيش السويدي، إينغمار أودغرين، في مذكراته (غير محددة التاريخ) كان يعمل في القاعدة الجوية كامينا في كاتانغا في ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، كانت معايير مقياس الارتفاع (QNH) التي وافى بها برج المراقبة في ندولا الطائرة SE-BDY لدى ربطها الاتصال لأول مرة محددة على نحو من شأنه أن يتسبب في هبوط الطائرة بشكل خطير إلى علو منخفض خلال مرحلة الاقتراب من أجل التزول. وكان الرقيب أودغرين في برج مراقبة حركة الطيران في كامينا حوالي منتصف الليل في تلك الليلة، وهو يدعي بأنه استمع إلى اتصالات فيما بين مشغل اللاسلكي في الطائرة، كارل إريك غابرييل روزن، وزميله في برج المراقبة في كامينا طلبت خلالها الطائرة SE-BDY إلى كامينا التأكد من صحة معايير مقياس الارتفاع التي نقلها برج المراقبة في ندولا إليها. وكان المراقب في برج كامينا متأكدا من أن معايير مقياس الارتفاع التي أبلغت إلى الطائرة خاطئة وحاول أن يعلم الطائرة بذلك ولكنه لم يستطع إعادة ربط الاتصال بها. ثم أبلغ الرقيب أودغرين بقلق كبير بأن استخدام تلك المعايير سيؤدي إلى هبوط الطائرة إلى علو جد منخفض.

٢٠٥ - وكان مطار كامينا، الذي كان تحت مراقبة قوات عملية الأمم المتحدة في الكونغو، يعتبر مطارا احتياطيا معدا لاستخدامه في حالة تحويل طارئ لوجهة الطائرة. ولذلك السبب كان مشغل اللاسلكي روزن، الذي يتحدث باللغة السويدية، على متن الطائرة SE-BDY. إذ كان دوره يتمثل في ربط الاتصال اللاسلكي مع مطار كامينا، الذي كان مراقب حركة الطيران فيه سويديا أيضا، حتى يتسنى للمحطتين تبادل المعلومات دون أن يتمكن المشغلون الذين لا يتكلمون باللغة السويدية من فهمها. وكان مراقب حركة الطيران في كامينا حسب ما أفيد به ملما بالمعلومات المتعلقة بإجراءات اقتراب الطائرات من التزول فيما يخص مطار ندولا.

٢٠٦ - ولدى تقييم هذه المعلومات، تساءل الفريق عن سبب عدم إتاحتها فيما يبدو إلى مسؤولي الأمم المتحدة. بمجرد ما أدرك الأفراد في كامينا أن هناك خلل ما، أو حتى إلى عمليات التحقيقات الرسمية الأخرى أو إلى لجنة الأمم المتحدة. وقدر الفريق أن هذه المعلومات من حيث إسهامها في إثبات إبلاغ برج المراقبة في مطار ندولا طاقم الطائرة SE-BDY. معايير خاطئة لمقياس الارتفاع عديمة القيمة الإثباتية.

تسليم طائرات نفاثة من طراز *Fouga Magister* إلى كاتانغا

٢٠٧ - في مقابلة مع لجنة همرشولد أجريت في ٢٧ حزيران/يونيه ٢٠١٣، ذكر الضابط السابق في وكالة المخابرات المركزية ديفيد دويل أنه كان ضابطاً في الوكالة يعمل في كاتانغا في أوائل عقد الستينات. ولدى وجوده هناك لإجراء "جولة مراقبة عادية في المطار" لاحظ وجود طائرة تجارية من الولايات المتحدة من طراز KC 97 يقوم طاقمها، وهو من الولايات المتحدة، بإنزال ثلاث طائرات منها من طراز *Fouga Magister* في كاتانغا (لم يحدد الموقع بالتدقيق) في جنح الظلام في يوم من أيام شهر تموز/يوليه ١٩٦١. وأفاد أن العقيد ديولتيرفانغ، الذي لم تحدد الجهة التي ينتسب إليها، وقع على قسيمة استلام تلك الطائرات. وأضاف أن تلك الطائرات، التي زعم أن الفرنسيين سلموها إلى وكالة المخابرات المركزية من أجل المساعدة في مناهضة عمليات الأمم المتحدة في كاتانغا، جهزت لاحقاً بمدفعيات. ومضى يخمن قائلاً إنه لا يدري هل دفع موسى تشومبي أو فرنسا أو بلجيكا ثمنها أو هل كان يقودها طيارون فرنسيون أو بلجيكيون. وقدرت لجنة همرشولد بأن ذاكرة دويل في جزء منها "لم تعد تسعفه" في بعض الأحيان خلال المناقشة التي جرت معه، وذلك ما ينعكس، وفق ما لاحظ الفريق، في تذكره غير المتسق للأحداث في بعض الأحيان في البيان الذي أتيح للفريق.

٢٠٨ - ولاحظ الفريق أن هذه المعلومات لا تقدم أي سند يؤكد قيام الفرنسيين أو وكالة المخابرات المركزية أو أي جهة محددة أخرى بالتزويد بالطائرات. لذا قدر الفريق أن درجة إسهام تلك المعلومات في إثبات تسليم الطائرات الثلاث من طراز *Fouga Magister* إلى القوات الكاتانغية قبل تحطم الطائرة SE-BDY متوسطة، مع مراعاة انعدام معلومات داعمة، مما يحدد مصدر المعلومات الواردة في شاهد وحيد لا غير.

اختراق جهاز التشفير

٢٠٩ - في ٦ آذار/مارس ٢٠١٣، أوضح سيكستن سفينسون، وهو صهر الراحل بورييس هاغلين مؤسس شركة Crypto AG السويسرية التي أنتجت جهاز التشفير CX-52 الذي استخدمه همرشولد طوال زيارته إلى الكونغو، للجنة همرشولد بأن هاغلين أخبره بأن ذلك الجهاز كان ضمن الأجهزة المصممة عن قصد لإتاحة اعتراض الاتصالات التي تجرى من خلالها جلسة من قبل وكالة الأمن الوطني ووكالات مخابرات أخرى مختارة دون علم أي كان باستثناء الصانع ووكالات المخابرات. وأوضح سفينسون للجنة بأن الجهاز مصمم بحيث "يمكن لوكالة الأمن الوطني ووكالة المخابرات المركزية ووكالة مقر الاتصالات الحكومية البريطانية الاطلاع بالكامل على حركة الاتصالات بين الأمين العام همرشولد

والأمم المتحدة في نيويورك في أيلول/سبتمبر ١٩٦١ لدى قراءة الوثيقة في الأمم المتحدة". وادعى أن ذلك كان في إطار مشروع 'Borisprojekt' الذي كانت تباع بموجبه أجهزة التشفير بمعايير تتيح، دون علم مستخدمها، لوكالة الأمن الوطني ووكالة مقرر الاتصالات الحكومية البريطانية، من جملة وكالات أخرى احتمالا، الحصول على المعلومات غير المشفرة. ويبدو أن هاغلين أورد معلومات في هذا الشأن في مذكراته التي من المقرر نشرها في عام ٢٠٣٣، أي بعد مرور ٥٠ سنة على وفاته.

٢١٠ - ورغم أن قدرات الاعتراض تلك ربما كانت متاحة، لم تكشف الأبحاث التي أجريت حتى الآن في سجلات الأمم المتحدة وغيرها من المحفوظات عن أي برقية أرسلت أو استلمت خلال الرحلة الجوية. ولكن الاتصالات فيما بين الأمم المتحدة في كاتانغا ومقر الأمم المتحدة في الأيام السابقة لأحداث ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر والتالية لها كان من شأنها، لو اعترضت، توفير معلومات بشأن ترتيبات السفر وغير ذلك من الترتيبات الجارية من أجل عقد اجتماعات بين همرشولد وتشومبي. وحيث أنه من المحتمل أن الاتصالات التي مرت عبر جهاز التشفير CX-52 الذي استخدمه همرشولد أثناء زيارته قد اعترضت من قبل وكالة الأمن الوطني وربما من قبل وكالات المخابرات الأخرى حسب الادعاءات، قدر الفريق بأن هذه المعلومات لها قيمة إثباتية متوسطة.

توقيت تحديد السلطات لموقع تحطم الطائرة (الرواية الأولى)

٢١١ - أفادت السلطات الروديسية أنها حددت موقع حطام الطائرة SE-BDY في الساعة ١٥:١٠ (بالتوقيت المحلي) يوم ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. غير أنه وردت معلومات جديدة تتناقض مع هذه الرواية، حيث أفاد ستة شهود جدد أنهم زاروا موقع تحطم الطائرة في الساعات الأولى من يوم ١٨ أيلول/سبتمبر (شيمما، وكوستون شيبويا، ولوماي شيبويا، وماست - إينغل، ومويي، وموانسا)، وأنهم لاحظوا وجود أفراد الشرطة أو الجنود أو هما معا. ويتناقض ذلك مع رواية المسؤولين الحكوميين الروديسيين التي قدموها في وقت لاحق من ذلك اليوم، ومفادها أن قوات الأمن حددت موقع الحطام في الساعة ١٥:١٠ (بالتوقيت المحلي) يوم ١٨ أيلول/سبتمبر.

٢١٢ - ويرد فيما يلي موجز لما عاينه خمسة شهود زاروا الموقع. فقد ذكر أحدهم (كوستون شيبويا) أنه وصل إلى موقع تحطم الطائرة في الفجر، ووجد أفراد الشرطة والجنود هناك. وأفاد هذا الشاهد كذلك أن جثة همرشولد أزيحت إلى جانب قطع من الطائرة. وقال شاهد ثان (مويي) إنه وصل إلى الموقع ما بين الساعة ٠٦:٠٠ والساعة ٠٧:٠٠ صباح يوم ١٨ أيلول/سبتمبر، ولاحظ وجود أفراد الشرطة والجنود هناك. وادعى أيضا أن جثة

همرشولد كانت بالقرب من كثيفة للنمل. وقال شاهد ثالث (موانسا) إنه وصل إلى موقع تحطم الطائرة حوالي الساعة ٠٧:٠٠ وشاهد أفراد الشرطة. وأفاد بأن الموقع تم تطويقه وأزيجت جثث الضحايا. وذكر الشاهد الرابع (شيميما) أنه وصل إلى الموقع في الساعة ٠٩:٠٠ ورأى أفراد الشرطة. ولاحظ أن الحطام كان لا يزال يحترق. وأشار الشاهد الخامس (لومايي شيبيا) إلى أنه وصل إلى الموقع بعيد تحطم الطائرة، ولاحظ وجود أفراد الشرطة والجنود في ذلك الوقت.

٢١٣ - وقدم شاهد سادس (ورين ماست - إينغل)، في بيان أدلى به للدكتورة ويليامز، رواية أكثر تفصيلاً عن زيارته موقع تحطم الطائرة. ويدعي أنه وصل إلى الموقع بعيد علمه بسقوط الطائرة SE-BDY وهو على متن دراجته النارية بالقرب من الموقع (انظر أيضاً الفقرة ٩٤). وأخبر الدكتورة ويليامز بأنه وصل إلى الموقع في نفس توقيت قدوم ثمانية رجال يرتدون زياً شبه عسكري على متن سيارتي جيب أمروه حسب ما يدعيه بالابتعاد عن الموقع. وذكر الشاهد أيضاً أن حطام الطائرة لم يكن محترقاً.

٢١٤ - وعلى الرغم من التفاوت في توقيت الوصول إلى موقع تحطم الطائرة، أفاد بعض هؤلاء الشهود أنهم لم يتمكنوا من الاقتراب كثيراً من الحطام لأنهم منعوا من ذلك من قبل أفراد الشرطة أو غيرهم من المسؤولين الأمنيين (كوستون شيبويا، وماست - إينغل، وموانسا)، أو لأن ذلك كان ينطوي على مخاطر شديدة لكون الحطام كان لا يزال مشتعلاً (نغونغو، ومويي، وشيميما)، أو لأن الدخان كان كثيفاً.

٢١٥ - غير أن بعضاً مما لاحظته ثلاثة شهود من بين ستة شهود جدد بشأن توقيت إزاحة جثث الضحايا وبشأن طريقة وتوقيت تطويق الموقع كان غير متسق مع الوقائع الأخرى المعروفة عن حالة موقع تحطم الطائرة في الأوقات التي يدعون وجودهم فيه. ويدل ذلك أن بعضاً من هؤلاء الشهود ربما وصلوا إلى الموقع بعد الساعة ١٥:١٠ في وقت كانت فيه أنشطة الإسعاف والتحقيق قد أخذت مجراها. ويمكن تفسير إشارة أحد الشهود (كوستون شيبويا) إلى إزاحة "قطع من الطائرة"، بأن الجزء الأعظم من الطائرة تحطم تماماً إثر سقوط الطائرة ثم اشتعلها بحيث تبدو قطع الطائرة كما لو أزيحت من مكانها.

٢١٦ - والمؤكد أن الروايات التي جاء بها الشهود الجدد لم تكن أي منها رواية معاصرة. وفضلاً عن ذلك، تنطبق العوامل العامة المؤثرة في القيمة الإثباتية للمعلومات التي بينها الفريق في الفقرات من ٦٢ إلى ٦٦ أعلاه على المعلومات التي أدلى بها الشهود الجدد هنا. وقد قدر الفريق بأن درجة إسهام المعلومات المقدمة من قبل الشهود الجدد في إثبات عبور السلطات على حطام الطائرة قبل الساعة ١٥:١٠، وهو التوقيت المحدد في روايتها الرسمية، متوسطة في

حالة الشاهدين (شيمما ولوماي شيبويا) وضعيفة في حالة الشهود الأربعة (كوستون شيبويا، وماست - إنغل، ومويي، ونغونغو).

توقيت تحديد السلطات لموقع تحطم الطائرة (الرواية الثانية)

٢١٧ - في مقابلة مع لجنة همرشولد أجريت في ١٢ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢، يذكر الدبلوماسي البريطاني السابق، بريان آنوين، الذي كان مساعدا للورد ألبورت في تاريخ تحطم الطائرة، أن اللورد لاندسدون أبلغه هو واللورد ألبورت على إثر وصولهما إلى سالزبوري في رحلة جوية من ندولا "بسقوط طائرة عثر على حطامها وبمصرع همرشولد". وقدر آنوين الذي رافق اللورد ألبورت إلى ندولا في ١٧ و ١٨ أيلول/سبتمبر أنه وصل إلى سالزبوري رفقة اللورد ألبورت ما بين الساعة ١٣:٣٠ والساعة ١٥:٠٠ (بالتوقيت المحلي) (تذكره للتوقيت يختلف باختلاف سرده للأحداث، حيث أضحى التوقيت حسبما تذكره لاحقا أقرب إلى التوقيت الرسمي للعثور على حطام الطائرة). وتشير بالتالي تعليقاته إلى أنه أخبر هو واللورد ألبورت باكتشاف موقع تحطم الطائرة قبل التوقيت الرسمي لعثور السلطات على الموقع المحدد في الساعة ١٥:١٠. ويشير أيضا اللورد ألبورت في كتابه (1965) 'The Sudden Assignment' إلى أنه علم لدى وصوله إلى سالزبوري بأن موقع تحطم الطائرة تم تحديده. وذكر أن وصوله كان في الساعة ١٤:٠٠ (بالتوقيت المحلي لسالزبوري وهو نفس توقيت ندولا)، وإن كان قد تعذر على الفريق تحديد المصدر الذي أخبره بالتوقيت. وجاء في تقرير للموظف المسؤول عن عملية الأمم المتحدة في الكونغو مقدم إلى الأمين العام مؤرخ ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ أنه "بواسطة تقرير مباشر تلقته سفارة الولايات المتحدة في ليوبولدفيل من ملحقها لشؤون الطيران الذي كان في ندولا، وردت معلومات عن مشاهدة حطام الطائرة على بعد سبعة أميال تقريبا شمال شرق المطار وعن اتجاه فريق إلى الموقع برا" (S/4940/Add.4). ولم يستطع فريق الخبراء العثور على معلومات تؤكد هذا التقرير الذي يفيد بأن المسؤولين حددوا موقع حطام الطائرة في الساعة ١٤:٠٠.

٢١٨ - والتوقيت الذي ذكر كل من اللورد ألبورت وآنوين أنهما أخبرا فيه بالعثور على موقع تحطم الطائرة ومقتل همرشولد غير متسق مع الرواية الرسمية بشأن توقيت تحديد السلطات للموقع، أي ١٥:١٠ بالتوقيت المحلي. ويبدو أن ذلك يدل على أن اللورد لاندسدون كان على علم بالحادث ومقتل همرشولد قبل التوقيت الرسمي لاكتشاف السلطات الروديسية (أو أي سلطات أخرى) لحطام الطائرة. ولدى تقدير القيمة الإثباتية لهذه المعلومات، لاحظ الفريق أن الأشخاص المعنيين، بحكم المناصب الرفيعة التي كانوا يشغلونها ومستويات المسؤولية التي كانوا يتحملونها، من المرجح أن يكونوا قد أبلغوا بآخر

مستجدات جهود البحث والإنقاذ. غير أن المعلومات غير معاصرة، ولا تشير، بقدر ما يتعلق الأمر بمسألة التواطؤ الرسمي المحتمل، إلا لإمكانية إخفاء المسؤولين لحقيقة العثور على موقع الحادث قبل الساعة ١٥:١٠ (بالتوقيت المحلي). وقدر الفريق في هذا الصدد بأن القيمة الإثباتية لهذا المعلومات قيمة متوسطة.

توقيت تحديد السلطات لموقع تحطم الطائرة (الرواية الثالثة)

٢١٩ - وصف إيان كولفين الذي كان مراسلا أجنبيا في ندولا إبان وقوع الحادث في كتابه (1968) 'The Rise and Fall of Moise Tshombe' ما شاهده محققا بطائرة يقودها بنفسه فوق موقع تحطم الطائرة في الساعة ٠٩:٠٠ (بالتوقيت المحلي) يوم ١٨ أيلول/سبتمبر. وأفاد أنه شاهد أهدودا طويلا وضيقا يخترق الأشجار وأفراد الشرطة يتحركون حول حطام الطائرة والأجزاء المتفحمة. وكان ذلك عدة ساعات قبل التوقيت الرسمي الذي ادعى المسؤولون اكتشاف الحطام فيه. ولا يأتي كولفين على ذكر أي جهود من أجل إبلاغ أي كان. وقرر الفريق في تقييمه أن القيمة الإثباتية للمعلومات المتعلقة بأفراد الشرطة الذين شوهدها في موقع تحطم الطائرة في صباح يوم ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ قيمة ضعيفة.

تقارير إحدى وكالات المخابرات الأجنبية

٢٢٠ - من بين المعلومات الجديدة التي أتاحت للفريق من قبل لجنة همرشولد هناك تقرير رفعت عنه صفة السرية من السكرتير الأول للمفوضية البريطانية السامية لدى سالزبوري والموظف المزعوم في جهاز المخابرات MI6، نيل ريتشي، مؤرخ ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، يورد فيه تفاصيل نقله موسى تشومي والمستشار البريطاني في إليزابيثفيل، ديتزل دونيت، إلى ندولا، في وقت سابق من نفس اليوم، حيث انتظروا وصول همرشولد إلى ليوبولدفيل. وفي حين أن هذا التقرير بالذات لا يورد أي تعليق عن السبب المحتمل لتحطم الطائرة SE-BDY، إلا أن وجود هذا التقرير ومضمونه يمثلان معلومات جديدة عن وجود وكالة المخابرات البريطانية في المنطقة وعن تقديم تلك الوكالة تقارير بشأن الظروف المتصلة بأنشطة همرشولد السابقة لليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر. وفضلا عن ذلك، أفادت معلومات جديدة أتاحتها الدكتورة ويليامز للفريق بأن أجزاء من ملفات وسجلات حكومة المملكة المتحدة تتعلق احتمالا بالأحداث المعنية قد احتفظت بها الحكومة اعتبارا لأنها مصنفة في عداد الوثائق السرية لأسباب أمنية.

٢٢١ - وفي هذا السياق، طلب الفريق إلى السلطات المختصة في حكومة المملكة المتحدة، من أجل مساعدته في تقديراته للقيمة الإثباتية لهذه المعلومات وغيرها، البحث عن أي

معلومات قد توجد لديها يكون مصدرها ريتشي أو مسؤولون آخرون في المخابرات تتعلق بالخصائر المفجعة في الأرواح وعن أي مواد أخرى ذات صلة وإطلاع الفريق عليها. وفضلا عن ذلك، طلب الفريق إلى نفس السلطات إطلاعه على الأجزاء المحتفظ بها من السجلات التي وجهت الدكتوراة ويليامز نظر الفريق إليها (انظر التذييل ٧).

٢٢٢ - وردت حكومة المملكة المتحدة في رسالة مؤرخة ١٠ حزيران/يونيه ٢٠١٥ بأن الغالبية العظمى من وثائق المملكة المتحدة المتعلقة بتلك الأحداث قد سبق رفع صفة السرية عنها وأنها متاحة للجمهور، وبأن وزارة الشؤون الخارجية والكونغولث قد نسقت عملية بحث شاملة على مستوى جميع الإدارات المعنية في المملكة المتحدة ولم يعثر أي منها على مواد ذات صلة. ولاحظت أيضا أنه بعد أن كلفت بإجراء استعراض لجميع المواد المعنية المحتفظ بها من أجل تحديد إمكانية رفع صفة السرية عنها الآن، تبين من الاستعراض أن حكومة المملكة المتحدة ليست في وضع يتيح لها رفع السرية عن أي منها لدواعي أمنية. وأشارت فضلا عن ذلك أن أجزاء فقط من النص حجبت في تلك الوثائق المتاحة للعموم وأن النص المحتفظ به في المجموع جد محدود ولا يتجاوز بضع كلمات (انظر التذييل ٧).

تاسعا - موجز النتائج والاستنتاجات الرئيسية

موجز النتائج الرئيسية

المعلومات الجديدة المتعلقة بأسباب الوفاة أو بالأسباب الأخرى المدعى أن لها دور في الوفاة ٢٢٣ - اعتبر الفريق معلومات نشرت في عام ٢٠٠٥ تفيد بوجود ثقب دائري على جبين همرشولد نتيجة إصابته بطلقة نارية معلومات عديمة القيمة الإثباتية. فلم يعثر على أي دليل طبي يفيد إصابته بجرح نتيجة طلقة نارية سواء قبل تحطم الطائرة أو بعده. ورأي الطب الشرعي المتوافق عليه في هذا الشأن يتمثل في أنه توفي على الفور (لجنة التحقيق الروديسية)، أو أنه توفي في غضون ثوان قليلة بعد الارتطام (لجنة الأمم المتحدة وكنودسن)، أو أنه ظل على قيد الحياة بعد تحطم الطائرة للحظة قصيرة (الدكاترة رامر وبوش وجيمس). ويدعم خبراء الطب الشرعي الخارجيين الذين استشارهم كل من لجنة همرشولد والفريق على التوالي صحة الفحوص التشريحية التي أجراها الدكاترة روس وستيفنز وسميث عام ١٩٦١.

٢٢٤ - والمعلومات الجديدة التي قدمها شاهد عيان وتفيد بأن همرشولد كان حيا ويصارع من أجل البقاء على قيد الحياة في موقع الحادث في ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ معلومات عديمة القيمة الإثباتية.

٢٢٥ - والادعاءات الإضافية الجديدة التي تفيد بأن عنصرين من المرتزقة (سوانبول، وكولن جون كوبر) أطلقا النار على همرشولد بعد تحطم الطائرة تفتقر لأي قيمة إثباتية.

٢٢٦ - ومما يعزز حجية وسلامة التقارير الأصلية لتسريح الجثث الذي أجرته سلطات روديسيا الشمالية تأكيد وجود ٢٠٠ صورة أصلية بالأشعة السينية لجميع ضحايا الحادث الجوي المأساوي و'تحليل للاستنتاجات الباثولوجية المتعلقة بضحايا طائرة الأمم المتحدة' سجل يتزامن مع الحدث ضمن سجلات الدكتور روس المودعة في محفوظات جامعة دوندي، ووجود نسخ مصورة لتقارير الفحوص الطبية التشريحية الرسمية لجميع الضحايا التي أجريت بناء على القانون المتعلق بالتحقيقات ضمن محفوظات الدكتور سميث في مكتب كبير أخصائي باثولوجيا الطب الشرعي في أونتاريو.

المعلومات الجديدة التي أفاد بها أحد الشهود بشأن المراحل الأخيرة لرحلة الطائرة SE-BDY ٢٢٧ - أسند الفريق قيمة إثباتية متوسطة للمعلومات التي قدمها ٩ شهود من بين ١٢ شاهدا جديدا بقدر ما تسهم في إثبات واحدة أو أكثر من المسائل التالية:

- أ - وجود أكثر من طائرة واحدة في الأجواء في نفس وقت اقتراب الطائرة SE-BDY من ندولا.
- ب - وجود أي طائرة أخرى من الطائرات النفاثة في الأجواء في نفس وقت اقتراب الطائرة SE-BDY من ندولا.
- ج - النار كانت مشتتة في الطائرة SE-BDY قبل ارتطامها بالأرض.
- د - أُطلق النار على الطائرة SE-BDY أو اشتبكت معها فعليا طائرة أخرى لدى الاقتراب من ندولا.

٢٢٨ - وقد قدرت هذه القيمة على أساس أن ملاحظات الشهود، وإن وجدت عوامل تؤثر في مصداقيتها مع مرور الزمن، تمثل روايات من مصدر مباشر لما يعتقدون حقا أنهم شاهدوه (أو سمعوه) وتضفي وزنا على روايات الشهود الواردة في التحقيقات الرسمية.

معلومات جديدة عن وقوع هجوم جوي أو بري أو تهديد خارجي آخر

٢٢٩ - أسند الفريق قيمة إثباتية متوسطة لادعاءات تشارلز ساوثول وبول أبرام بأنهما سمعا حديثا باللاسلكي تم اعتراضه أو قرأ محضره الحرفي مساء يوم ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ يتعلق بما اعتقدا أنه هجوم على الطائرة SE-BDY أدى إلى تحطمها. ورغم أنه يعتبر من الممكن من الناحية الفنية أن يتم اعتراض أو نقل اتصال لاسلكي من قبل مراكز

التنصت التابعة لوكالة الأمن الوطني أو وكالة المخابرات المركزية في قبرص واليونان حيث كان ساوثول وأبرام يعملان على التوالي، لا يزال يتعين توثيق جوانب من صحة ادعاءاتهما من قبل حكومة الولايات المتحدة. فضلا عن ذلك، أبلغت حكومة الولايات المتحدة الفريق في رسالة مؤرخة ٩ حزيران/يونيه ٢٠١٥ بأن البحث في ملفاتها وسجلاتها لم يكشف عن أي وثائق تستجيب لطلب الفريق في هذا الشأن، وبأن البحث شمل سجلات وكالة الأمن الوطني ووكالة المخابرات المركزية (انظر التذييل ٦).

٢٣٠ - وأسند الفريق قيمة إثباتية ضعيفة لمعلومات وردت من شاهد جديد ادعى أن حطام الطائرة SE-BDY كانت تتخلله ثقب متناثرة ناجمة عن طلقات نارية، وذلك استنادا إلى عدم اتساق تلك المعلومات مع معلومات أخرى معروفة عن ظروف الحادث. ورغم ذلك، تقبل الفريق إمكانية وجود ثقب ناجمة عن طلقات نارية، عندما قام الشاهد بملاحظاته، على جزء من حطام الطائرة لم يكن قد احترق بعد.

٢٣١ - واعتبر الفريق ادعاء الشاهد الثاني وجود ثقب ناجمة عن طلقات نارية في حطام الطائرة SE-BDY عديمة القيمة الإثباتية على أساس أن المعلومات المقدمة أقوال منقولة.

٢٣٢ - وأسند الفريق قيمة إثباتية ضعيفة للمعلومات المتعلقة بادعاءات الدبلوماسي الفرنسي، كلود دي كومولاريا، إجراء مقابلة في باريس عام ١٩٦٧ مع طيار بلجيكي من المرتزقة اسمه "بوكيلز" اعترف زعما بأنه أسقط دون قصد الطائرة SE-BDY حينما حاول تحويل وجهتها في ليلة ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وأسندت هذه القيمة على أساس عدم تفسير غياب أي معلومات بشأن محاولة دي كومولاريا إبلاغ السلطات المختصة بتلك الادعاءات؛ وعدم وجود ملاحظات خطية بيد دي كومولاريا كتبها خلال المقابلة أو بعدها مباشرة؛ ورد حكومتي بلجيكا وفرنسا الذي يفيد بأن ليس لهما أي معلومات في ملفاتها وسجلاتها بشأن هذا الأمر.

٢٣٣ - واعتبر الفريق المعلومات التي تدعي ضلوع عنصرين مزعومين من المرتزقة، هما فان ريسغيم وأندريه غيلسون، عديمة القيمة الإثباتية، وذلك على أساس أن التحقيقات التي أجرتها آنذاك السلطات المعنية (حكومة بلجيكا وعمليات الأمم المتحدة في الكونغو على التوالي) أثبتت مكان وجودهما، بحيث كان يتعذر عليهما الضلوع ماديا في الهجوم الجوي على الطائرة SE-BDY.

٢٣٤ - وأسند الفريق قيمة إثباتية ضعيفة للادعاء الذي يفيد بأن عميلا مزعوما لوكالة المخابرات المركزية، رولاند 'بود' كوليجان، أسقط الطائرة SE-BDY بأمر من الوكالة. وأسندت هذه القيمة على أساس الافتقار لمعلومات تؤكد مؤهلات كوليجان وروايته

للأحداث، بما في ذلك ما ادعى أنه أوردته بتفصيل في يومياته، وبناء على رد حكومة الولايات المتحدة على استعلام من الفريق أفادت فيه بأن سجلاتها التي توثق أنشطة وكالة المخابرات المركزية في الفترة المعنية لا ترد فيها أي إشارة لشخص اسمه كوليجان (انظر التذييل ٦).

٢٣٥ - واعتبر الفريق الادعاء الذي يفيد بأن طيارين، أحدهما الرائد ديلين، تفاخرا بإسقاط الطائرة SE-BDY في هجوم جوي خلال حديث دار بينهما وهما مخموران بلغ أسماع أحد الصحفيين، ادعاء عديم القيمة الإثباتية. وأسندت هذه القيمة بالنظر إلى تقاعس صاحب الادعاء عن الإدلاء بشهادته في جلسة استماع للجنة الروديسية حتى توضع روايته بالكامل على محك الاختبار، بالرغم من أنه كان يعلم أنه طلب منه القيام بذلك؛ وبناء على إنكار الرائد ديلين أمام لجنة التحقيق الروديسية بشكل قاطع إبداء تلك الملاحظات.

٢٣٦ - واعتبر الفريق ادعاء شريك الصحافية والكاتبة إيفا أمينوف بأن طيارين بلجيكيين غير مسميين وجه لهما أمر إسقاط الطائرة SE-BDY ادعاء عديم القيمة الإثباتية، وذلك على أساس أن المعلومات المقدمة أقوال منقولة، وأنها غير معاصرة، ولا تشمل تفاصيل يمكن أن تختبر صحتها بمقارنتها بمعلومات أخرى.

٢٣٧ - وأسند الفريق قيمة إثباتية ضعيفة لمعلومات تنزع إلى تأييد طرح استخدام طائرة من طراز Fouga Magister أو De Havilland Dove أو Dornier DO-27 أو DO-28 في هجوم جوي على الطائرة SE-BDY. ذلك أن تلك المعلومات لا تتعلق إلا بقدرات الطائرة التي أعرب عن شكوك بشأنها بالنظر إلى قدراتها المحدودة من حيث العمليات وغير ذلك.

المعلومات الجديدة عن العمل التخريبي

٢٣٨ - اعتبرت القيمة الإثباتية للوثائق التي أتاحتها لجنة الحقيقة والمصالحة في جنوب أفريقيا للعموم في ١٩ آب/أغسطس ١٩٩٨، وتفيد زعما بأن معهد البحوث البحرية في جنوب أفريقيا أصدر أمرا بتنفيذ عملية "Operation Celeste" التي استهدفت "تنحية" هرشولد، قيمة ضعيفة، خاصة لعدم إثبات صحتها؛ وللشك في سلسلة حيازتها؛ وعدم تأكيد وجود أو عدم وجود معهد البحوث البحرية في أيلول/سبتمبر ١٩٦١، وذلك على الرغم من أن محتوياتها تشير إلى تعليمات بزرع قنبلة وزنها ٦ أرطال على متن الطائرة SE-BDY، وهو الأمر الذي كان من الممكن القيام به حينما ظلت الطائرة دون حراسة لمدة ساعة أو أكثر في ليوبولدفيل.

٢٣٩ - وتندعم القيمة الإثباتية للادعاء الذي ذهب في عام ٢٠١٥ إلى أن موظفين في سفارة أجنبية (رومانيا) في ليوبولد فيل ضلعوا في زرع جهاز متفجر على متن الطائرة SE-BDY حينما كانت رابضة في مدرج مطار ليوبولد فيل يوم ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، وذلك لمجرد أن موظفيها أعلن أنهم، وفقا للادعاءات، أشخاص غير مرغوب فيهم في ذات اليوم.

٢٤٠ - واعتبر دليل مادي محتمل في شكل قطعة معدنية عثر عليها موظف سابق في الأمم المتحدة في موقع تحطم الطائرة في عام ١٩٧٥ عديم القيمة الإثباتية، حيث قدر المجلس الوطني لسلامة وسائل النقل في الولايات المتحدة أنها ليست على الأرجح قطعة من طائرة، وفيما يتعلق بالثقوب التي تتخللها، قدر خبراء داغريكيون في مجال القذائف بأن حجم ومظهر الثقوب لا يتفقان وخصائص الاختراق بواسطة طلقات الرصاص.

٢٤١ - واعتبر ادعاء ورد في مقال صحفي نشر في ٣ تموز/يوليه ١٩٧٨ ومفاده أن الجهاز المتفجر في الطائرة SE-BDY كان "من نوع القنابل الحارقة التي تصممها لجنة أمن الدولة في الاتحاد السوفياتي" ادعاء عديم القيمة الإثباتية، وذلك لغياب مصدر تلك المعلومات وما يدل على صحتها وانعدام تفاصيل يمكن التحقق منها.

معلومات جديدة عن خطف الطائرة

٢٤٢ - اعتبرت المعلومات الجديدة التي تفيد بتهريب محتطف طائرات إلى داخل الطائرة SE-BDY يوم ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، قبل مغادرتها ليوبولد فيل، من أجل حملها على تحويل مسارها إلى وجهة غير محددة، وبالتالي الحيلولة دون إجراء مفاوضات وقف إطلاق النار التي كان من المتوقع إجراؤها بين همرشولد وتشومي في ندولا، معلومات عديمة القيمة الإثباتية.

٢٤٣ - والمعلومات الجديدة التي أوردها موظفان من كبار موظفي الأمم المتحدة سابقا، ومفادها أنه بعيد سقوط الطائرة أوماً رئيس وزراء روديسيا الشمالية ونياسالاند، روي ويلينسكي، إلى إمكانية وجود شخص "إضافي" على متن الطائرة SE-BDY، معلومات عديمة القيمة الإثباتية نظرا إلى أنها أقوال منقولة، وتفتقر للتفاصيل، ولأن هوية جميع ركاب الطائرة البالغ عددهم ١٦ فردا قد حددت بما لا يدع مجالا للشك فور وقوع الحادث المأساوي، واعتبارا لكم الكبير من الأسئلة التي لا يمكن الإجابة عليها بشأن الطابع المحتمل لهذه الخطة.

معلومات جديدة عن العوامل البشرية

٢٤٤ - أسند الفريق قيمة إثباتية متوسطة لمعلومات تفيد بأن ثلاثة من أصل أربعة أفراد من طاقم الطائرة قاموا برحلة جوية لمدة تصل إلى ١٦,٨ ساعة، معظمها ليلاً، خلال الأربعة والعشرين ساعة السابقة للحدث، ولم تتسن لهم بالتالي فيما يبدو فرصة للاستراحة بالقدر الكافي. وهذه المعلومات وردت في تحليل معاصر أجراه موظفون مؤهلون يعملون لدى السلطات السويدية المختصة، استناداً إلى سجلات شركة ترانس إير، الشركة المشغلة للطائرة SE-BDY.

٢٤٥ - واعتبر الفريق أن معلومات واردة من مصدر آخر تدعي أيضاً أن الطاقم كان مرهقاً نتيجة عدد ساعات الطيران المفرط لمعلومات ذات قيمة إثباتية ضعيفة، واستند في ذلك إلى كون مصدرها ثانوياً وإلى عدم تمكن الفريق من سجل معاصر يضم تحليل تحطم الطائرة SE-BDY الذي أجراه صاحب الادعاء بناء على تكليف مزعوم.

معلومات جديدة عن أنشطة المسؤولين والسلطات المحلية

٢٤٦ - تتسم معلومات جديدة أفاد شاهدان وفقها بأن حطام الطائرة عثرت عليه سلطات روديسيا الشمالية قبل الساعة ١٠:١٥، وهو التوقيت الوارد في روايتها الرسمية، بقيمة إثباتية متوسطة.

٢٤٧ - والمعلومات الجديدة التي أوردتها شاهد زار موقع الطائرة SE-BDY بعيد تحطمها ومفادها أنه رأى خلال وجوده هناك ستة أو ثمانية رجال يرتدون زياً شبه عسكري، ربما كانوا عناصر من الجيش أو الشرطة، معلومات لها قيمة إثباتية ضعيفة، لأنها في جملة اعتبارات أخرى، تضع موضع التساؤل توقيت معاينة مكان الحادث لأول مرة من قبل فرد من أفراد فريق البحث الجوي أفاد بأنه لمح الحطام جواً، والرواية الرسمية لسلطات روديسيا الشمالية التي تفيد بأن الشرطة وصلت إلى موقع الحادث حوالي الساعة ١٠:١٥.

٢٤٨ - والمعلومات الجديدة التي أتاحها اللورد ألبورت في عام ١٩٩٥، ومفادها أنه على إثر وصوله إلى سالزبوري في الساعة ١٤:٠٠ يوم ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ أخبره اللورد لاندسدون بأنه عثر على طائرة همرشولد وأن همرشولد لقي مصرعه، وهو توقيت سابق للتوقيت الرسمي للعثور على الحطام، معلومات ذات قيمة إثباتية متوسطة.

٢٤٩ - والمعلومات الجديدة التي أتاحها رقيب سابق في الجيش يعمل في القاعدة الجوية كامينا في كاتانغا الخاضعة لمراقبة عملية الأمم المتحدة في الكونغو، ومفادها أن برج المراقبة في ندولا نقل إلى الطائرة SE-BDY معايير خاطئة لمقياس الارتفاع، مما كان من شأنه أن

يؤدي إلى هبوط الطائرة إلى علو منخفض على نحو خطير، معلومات عديمة القيمة الإثباتية، وذلك لأن هذا الادعاء لم يبلغ في حينه أو لم يبلغ أبداً إلى الأمم المتحدة أو إلى البلد المساهم بقوات الذي ينتمي إليه المعني بالأمر إلى أن قام بكشفه لاحقاً في مذكراته.

٢٥٠ - وأسند الفريق قيمة إثباتية متوسطة للمعلومات الجديدة التي تفيد بأن الاتصالات بواسطة جهاز التشفير CX-52 الذي استخدمه همرشولد خلال زيارته إلى الكونغو قد اعترضتها وكالات المخابرات بناء على المعلومات الأولية التي قدمت إلى لجنة همرشولد في ٦ آذار/مارس ٢٠١٣ من قبل صهر مؤسس الشركة السويسرية Crypto AG التي كانت تنتج الجهاز.

الاستنتاجات

٢٥١ - لا تنتقص طائفة المعلومات الجديدة وما لها من قيمة إثباتية فيما يتعلق بالأسباب المحتملة لوفاة همرشولد وبعض مرافقيه من سلامة الفحص التشريحي الأصلي الذي أجري لجثث ركاب الطائرة SE-BDY ومن النتائج والاستنتاجات التي توصل إليها.

٢٥٢ - والفريق يرى أنه، إذا وافقت الجمعية العامة على مواصلة أي تحقيقات بشأن هذه المسألة، فلن يسفر طرح المزيد من الأسئلة على الشهود الباقين على قيد الحياة المقيمين في زامبيا عن نتائج ذات شأن. فشهاداتهم، باعتبارها الآن جزءاً من سجلات الأمم المتحدة الرسمية، ستظل متاحة لتمحيصها بمقارنتها بطائفة المعلومات المتاحة حالياً وبأي معلومات يمكن أن تكشف في المستقبل.

٢٥٣ - وأوصت لجنة همرشولد بأن يكون الغرض الأصلي من إعادة فتح تحقيق لجنة الأمم المتحدة للفترة ١٩٦١-١٩٦٢ هو القيام، بناء على كشف سجلات الاتصالات المعترضة، بتأكيد أو نفي الأدلة التي تشير إلى أن سقوط الطائرة SE-BDY كان نتيجة هجوم أو تهديد جوي اتخذ شكلاً من الأشكال. واعتبرت لجنة همرشولد على الخصوص أن من المهم أن يسعى الفريق لدى حكومة الولايات المتحدة من أجل الكشف عن الوثيقتين اللتين أفادت وكالة الأمن الوطني بأنهما ”تستجيان“ لطلبها ولكن لم يكشف النقاب عنهما بسبب صفتها السرية. وأتيح لفرد واحد من الفريق الاطلاع الكامل على الملفين المذكورين وقدر بأن المعلومات الواردة فيهما لن تساعد في إثبات حقائق أسباب تحطم الطائرة أو سبب أو أسباب الوفاة المفجعة لراكبيها. وقدر عضو الفريق أيضاً أنهما لا يتضمنان أي معلومات تتعلق باعتراض اتصالات تتعلق بهجوم على الطائرة SE-BDY. ورغم تقديم الفريق لطلبات تتعلق بمعلومات محددة أخرى إلى دول أعضاء معينة، أشارت الدول التي ردت على الطلبات

إلى أنها لم تعثر على أية وثائق تتضمن المعلومات المطلوبة. ولكن الفريق يعتبر أن حيط التحقيق هذا لم يستنفذ بعد.

٢٥٤ - ومنذ اختتام تحقيق لجنة الأمم المتحدة، راجت عدة ادعاءات لعناصر من المرتزقة أو محاوريههم وغيرهم من العملاء تفيد إسقاطهم الطائرة SE-BDY بإطلاق النار عليها أو بإجبارها بطريقة أخرى على الاتجاه نحو الأسفل في هجوم جوي. ومعظم المعلومات الجديدة المتاحة للفريق في هذا الشأن معلومات تفتقر للمصداقية.

٢٥٥ - وبناء على المعلومات التي استعرضها الفريق خلال مدة ولايته، يبدو أن مصادر معلومات الأمم المتحدة لم تقدر مستوى الموارد المتاحة لكاتانغا في تاريخ أحداث ١٧-١٨ أيلول/سبتمبر حق قدره، بما في ذلك فيما يتعلق بعدد وأنواع الطائرات المستخدمة. ومع ذلك، فإن لا وجاهة للمعلومات المتعلقة بطائرات Fouga Magister و De Havilland Dove و Dornier DO-27 و DO-28 إلا من حيث قدرة تلك الطائرات على تنفيذ هجوم أو تهديد جوي. ولا تساعد تلك المعلومات في تأييد الطرح القائل إن طائرة من أحد تلك الطرز شاركت فعلا في هجوم أو تهديد جوي على الطائرة SE-BDY في الليلة المعنية.

٢٥٦ - ولا تدعم طائفة المعلومات الجديدة إلا بشكل ضعيف الادعاء المتعلق باحتمال تنفيذ عمل تخريبي استهدف الطائرة SE-BDY عن طريق تركيب أو زرع متفجرات أو أجهزة حارقة أخرى.

٢٥٧ - ولم يسفر فحص الفريق جماعيا لكل المعلومات الجديدة المتعلقة بخطف الطائرة ولقيمتها الإثباتية عن دعم أو تعزيز فرضية تعرض الطائرة SE-BDY للخطف خلال رحلتها من ليوبولدفيل إلى ندولا.

٢٥٨ - وفيما يخص احتمال تواطؤ رسمي لدولة أو عدة دول أو لموظفيها، لا تمثل القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المتاحة للفريق سندا لوجود ذلك التواطؤ. وفي الوقت نفسه، لا تستبعد أو تطرح جانبا هذه الإمكانية اعتبارا للأسئلة التي لا تزال دون جواب في هذا الشأن.

٢٥٩ - ورغم أن لجنة الأمم المتحدة نظرت بعض الشيء في آثار الإرهاق على أداء طاقم الطائرة، إلا أن نظرها في هذه المسألة كان غير كاف بحسب معايير التحقيق المعاصرة. ولكن الدور الممكن لشعور الطاقم بالإرهاق لا يفسر في حد ذاته سبب سقوط الطائرة ولا مدى إسهام عامل الإرهاق، إن كان هناك إرهاق فعلا، في سقوط الطائرة في إطار واحد أو أكثر من فرضيات الأسباب المحتملة.

٢٦٠ - وعند النظر في المعلومات الجديدة برمتها، وبصرف النظر عن اكتشاف وثائق طبية أولية وثانوية، لا تدعم أي أدلة مادية تلك المعلومات سوى دعما هامشيا.

٢٦١ - وفيما يخص أجزاء المعلومات الجديدة المتعلقة بهجوم أو تهديد جوي وقيمتها الإثباتية التي اعتبرت متوسطة، فإن بيانات الشهود التي تفيد أنهم شاهدوا أكثر من طائرة واحدة في السماء في نفس وقت اقتراب الطائرة SE-BDY إلى ندولا أو شاهدوا طائرات نفثة، أو أن النار كانت مشتعلة في الطائرة SE-BDY قبل أن ترتطم بالأرض، أو أن النار أطلق على الطائرة أو اشتبكت معها طائرة أخرى فعليا؛ وادعاء استماع شاهدين اثنين لاتصالات لاسلكية عن الحادث أو قراءة محضر لتلك الاتصالات؛ والمعلومات الإضافية التي برزت بشأن القدرات الجوية لحكومة كاتانغا الإقليمية في عام ١٩٦١ واستعانتهما بأفراد عسكريين أو شبه عسكريين أجنب، كلها عناصر يمكن أيضا أن تتيح خيوطا قيمة في السعي إلى معرفة حقيقة السبب المحتمل أو الأسباب المحتملة لسقوط الطائرة ولوفاة راكبيها المساوية.

عاشرا - التوصيات

٢٦٢ - يقدم الفريق التوصيات التالية:

أ - يلاحظ الفريق أن السجلات والمحفوظات المتضمنة للمعلومات المتعلقة بالظروف والملابسات التي أفضت إلى الوفاة المساوية للأمين العام السابق داغ همرشولد ومرافقيه، بما في ذلك المواد الطبية الأولية والثانوية مثل صور الأشعة السينية الأصلية وتقارير الفحص الطبي التشريحي للضحايا والتحليلات والبيانات الباثولوجية وغير ذلك من المعلومات الطبية البالغة الأهمية، محفوظة لدى جهات خاصة وعامة وتوجد في دول مختلفة (كندا والسويد والمملكة المتحدة) ومؤسسات متنوعة (مكتبة بودليان في جامعة أكسفورد، والمحفوظات الوطنية السويدية، ومكتب كبير أخصائي باثولوجيا الطب الشرعي في أونتاريو، والمكتبة الملكية في السويد، وجامعة دوندي، والأمانة العامة للأمم المتحدة). ويوصي الفريق أن يستكشف الأمين العام، بالتعاون مع حائزي تلك المحفوظات من الدول الأعضاء والمؤسسات والأفراد، جدوى إنشاء مستودع مركزي للمحفوظات أو ترتيب شامل آخر يتيح للأمم المتحدة وأي أطراف أخرى مأذون لها الاطلاع بالوسائل الإلكترونية أو بوسائل مناسبة أخرى على تلك السجلات والمحفوظات، وذلك بغرض كفالة دوام وتحسين حفظها والاطلاع عليها.

ب - يوصي الفريق الأمين العام بأن يواصل حث الدول الأعضاء على أن تكشف المعلومات التي قد تكون في حوزتها فيما يتعلق بالظروف والملابسات التي أفضت إلى الوفاة

المأساوية أو أن ترفع صفة السرية عنها أو أن تتيح للأمين العام إمكانية تفضيلية للاطلاع عليها. وفي هذا الصدد، يدعو الفريق الأمين العام إلى متابعة الجوانب غير المستجاب لها من طلبات الفريق الموجهة إلى الدول الأعضاء للحصول على معلومات محددة متصلة بالحادث.

ج - يوصي الفريق بأن يقوم الأمين العام أو جهاز مستقل، إن استحسن إنشاء جهاز، مسترشدا بنتائج واستنتاجات الفريق، ولدى تلقيه أي معلومات إضافية من الدول الأعضاء أو من مصادر أخرى تزيد من القيمة الإثباتية لأي من المعلومات المتاحة حالياً، بفحص مركز ومنسق لمدى إثبات تلك المعلومات للظروف والملابسات التي أفضت إلى الوفاة المأساوية للأمين العام السابق داغ همرشولد ومرافقيه. ويوصي الفريق كذلك بأن يبلغ الأمين العام الجمعية العامة بتلك المعلومات الجديدة وبنائج فحصها، بما يشمل مدى ما تحدثه من تغيير في القيمة الإثباتية للمعلومات التي تم النظر فيها في هذا التقرير أو لمعلومات لجنة الأمم المتحدة.

٢٦٣ - والكشف التام عن الحقيقة الكاملة بشأن الظروف والملابسات التي أفضت إلى الوفاة المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه لا يزال يقتضي أن تبذل الأمم المتحدة مزيداً من الجهود الجادة، في إطار الاستمرارية وعلى سبيل الأولوية، لسد ما تبقى من ثغرات في المعلومات، بما في ذلك ما يتعلق بالمواد والمعلومات السرية التي بحوزة الدول الأعضاء ووكالاتها، والتي قد تسلط مزيداً من الضوء على هذه الفاجعة وسببها أو أسبابها المحتملة.

(توقيع) محمد شندي عثمان

رئيس الفريق

(توقيع) هنريك لارسن

عضو

(توقيع) كيرين ماكولي

عضو

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-001

8 April 2015

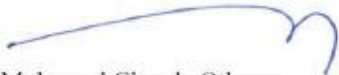
Excellency,

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

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

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-004

23 April 2015

Excellency,

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

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

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

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

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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



Représentation Permanente du Royaume de Belgique
auprès des Nations Unies

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

Réf.: NYK UNO/JUR.01/NV/KC/2015/223

CONFIDENTIEL

Annexes : 2

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

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

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

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

/...

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

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

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

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

New York, le 1^{er} mai 2015



United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-008

23 April 2015

Excellency,

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



MISSION PERMANENTE DE LA FRANCE AUPRES DES NATIONS UNIES

L'Ambassadeur, Représentant Permanent

New York, le 2 juin 2015

BC/ng

N° 2015 - 515 444

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

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

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

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

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

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

François Delattre

Secrétariat des Nations Unies
Secrétariat du panel Dag Hammarskjöld

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

UNOFFICIAL TRANSLATION

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

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

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

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

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

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

François Delattre

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-006

23 April 2015

Excellency,

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

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

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

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

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

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

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

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



Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



The Dag Hammarskjöld Panel

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

08/06/2015 12:41 PM

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

History: This message has been replied to and forwarded.

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

Best,

Till Knorn

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-007

23 April 2015

Excellency,

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

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

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

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

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

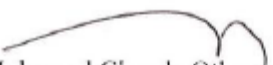
Cooper (nationality unspecified) alleged to the Norwegian police, in 2005, that a South African national by the name of Swanepoel told him during a stay in Elisabethville that Swanepoel, among others, had been posted in the bush to wait for Dag Hammarskjöld's plane and, once it had crashed, shot and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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-009

23 April 2015

Excellency,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

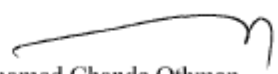
A New York Times article published in 20 September 1961 quotes former President Harry S. Truman as stating, "Dag Hammarskjöld was on the point of getting something done when they killed him. Notice that I said 'When they killed him'." The Panel respectfully requests the competent US authorities to search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

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

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

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

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



Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-017

28 May 2015

Excellency,

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

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

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

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

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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



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

UNITED STATES MISSION TO THE UNITED NATIONS

June 9, 2015

Dear Chief Justice Othman,

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

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

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

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

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

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

Page | 2

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

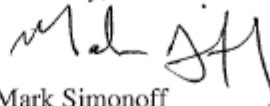
Regarding your May 28 letter, the CIA reviewed its records documenting CIA activities during the time in question and found no reference to Mr. Culligan. Likewise, the CIA has conducted a search and has found no documents regarding the presence of Fouga Magister aircraft in the Katanga region around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

Page | 4

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

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

Sincerely,

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

Mark Simonoff
Minister Counsellor
Legal Affairs

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

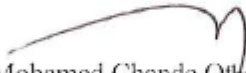
REFERENCE: 2015-DHP-005

23 April 2015

Excellency,

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

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


Mohamed Chande Osman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

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

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DEIP-003

23 April 2015

Dear Madam,

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

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

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

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

Dr. Cornelia Sorabji
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office
London

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

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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-010

27 April 2015

Dear Sir,

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

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

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

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

Mr. Robert Deane
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office
London

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

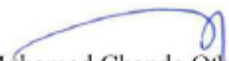
- a. FCO 371/161548 - Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld, UN Secretary General – 1962
- b. FCO 371/161549 – Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld
- c. FO 371/155003 - Activities of mercenaries in Belgian Congo - 1961
- d. FO 371/155015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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP/011

27 April 2015

Dear Sir,

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

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

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

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

Mr. Martin Tucker
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office
London

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

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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-012

27 April 2015

Dear Sir,

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

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

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

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

Mr. Patrick Salmon
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office
London

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

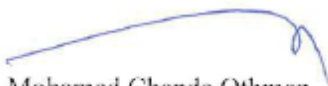
- a. FCO 371/161548 - Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld, UN Secretary General – 1962
- b. FCO 371/161549 – Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld
- c. FO 371/155003 - Activities of mercenaries in Belgian Congo - 1961
- d. FO 371/155015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

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

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

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

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



Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



Foreign &
Commonwealth
Office

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

Head of Knowledge
Management Department and
Departmental Records Officer

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

10 June 2015

Dear Mr Chande

DAG HAMMARSKJÖLD PANEL

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

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

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

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

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

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

Yours sincerely,


R. DORRIS

Head of Knowledge Management Department and Departmental Records Officer
