

Distr.: General
5 September 2017
Arabic
Original: English



الدورة الحادية والسبعون
البند ١٣٠ من جدول الأعمال
التحقيق في الظروف والملابسات المؤدية إلى الوفاة
المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه

رسالة مؤرخة ٥ أيلول/سبتمبر ٢٠١٧ موجهة من الأمين العام إلى رئيس الجمعية العامة

يشرفني أن أشير إلى قرار الجمعية العامة ٢٦٠/٧١ بشأن التحقيق في الوفاة المأساوية للأمين العام الأسبق داغ همرشولد ومرافقيه في الرحلة الجوية SE-BDY ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وقد قمْتُ، وفقا للفقرة ١ من ذلك القرار، بتعيين السيد محمد شندي عثمان، الرئيس السابق لفريق الخبراء المستقل لعام ٢٠١٥ المعين عملا بقرار الجمعية العامة ٢٤٦/٦٩، شخصية بارزة لاستعراض المعلومات الجديدة المحتملة، بما فيها المعلومات التي قد تتاح من الدول الأعضاء، من أجل تقدير قيمتها الإثباتية؛ وتحديد النطاق الذي ينبغي أن تشملته التحريات أو التحقيقات الإضافية، وإن أمكن، استخلاص استنتاجات من التحقيقات التي سبق إجراؤها، بما في ذلك تحقيقات فريق الخبراء المستقل (انظر A/70/132) ولجنة الحقوق المعنية بالتحقيق في وفاة داغ همرشولد لعام ٢٠١٣ (انظر A/68/800 و Add.1).

وتنفيذا لما طلب في الفقرة ٥ من القرار ٢٦٠/٧١، سأقدم تقريرا عمّا أحرز من تقدم. ويشرفني أن أرفق طي هذه الرسالة نسخة من تقرير الشخصية البارزة الذي يتضمن موجزا تنفيذيا ومرفقا، وكذلك كتاب الإحالة الموجه منه.

وأود أن أعرب عن امتناني العميق للشخصية البارزة لما قام به من عمل ممتاز، شمل استعراض وتحليل كم هائل من المعلومات الجديدة الواردة من الدول الأعضاء والأمم المتحدة والأفراد. ويشكل تقريره خطوة مهمة إضافية في سبيل النهوض بمسؤوليتنا المشتركة تجاه استجلاء الحقيقة.

وقد خلص الشخصبة البارزة في تقريره إلى أن من شبه المؤكد أن داغ همرشولد ومرافقيه لم يتم اغتيالهم بعد هبوط الطائرة وأن ركاب الطائرة قد توفوا متأثرين بالجروح التي لحقت بهم أثناء تحطم الطائرة، إما فورا أو بعد تحطم الطائرة بوقت قصير.



واعتبر الشخصية البارزة أن من غير المستبعد أن يكون هجوم أو تهديد خارجيان سببا لتحطم الطائرة. وارتأى، في هذا الصدد، أن هناك أدلة وفيرة مستقاة من شهود عيان تميل إلى إثبات وجود أكثر من طائرة في الجو وقت اقتراب الطائرة SE-BDY من ندولا وأن أي طائرة كانت موجودة غير الطائرة SE-BDY كانت طائرة نفثة وأن الطائرة SE-BDY كانت النيران مشتعلة فيها قبل اصطدامها بالأرض. وربما تعرضت الطائرة SE-BDY لإطلاق النار عليها أو حدث اشتباك نشيط آخر معها من جانب طائرة أخرى أو أكثر.

وفي هذا الصدد، نظر الشخصية البارزة في المعلومات الجديدة بشأن قدرة قوات كاتانغا على شن هجوم جوي وفي ادعاءات شخصين أنهما كانا على علم بوقوع هجوم محتمل على الطائرة SE-BDY وهو الهجوم الذي أدى إلى تحطمها. وأشار الشخصية البارزة إلى أنه ما زال من المحتمل أن يكون تحطم الطائرة حادثا عارضا ناجما عن خطأ الطيار دون تدخل خارجي وأن من غير المستبعد أن تكون عوامل بشرية، ومنها الإرهاق، قد أدت دورا في تحطم الطائرة. وأخيرا، كان من رأي الشخصية البارزة أن من المستبعد حاليا استنتاج ما إذا كانت الطائرة قد تحطمت بسبب عمل تخريبي. وأشار إلى تعذر الاطلاع على وثائق أصلية بشأن ما يسمى بـ "العملية سيليس" تتصل بفرضية زرع قنبلة في الطائرة SE-BDY أدت إلى تحطمها.

وأود أن أعرب عن امتناني للدول الأعضاء لتعاونها مع الشخصية البارزة واستعدادها لتقديم معلومات إضافية. وأشار إلى أن بعض الدول الأعضاء لم تستجب حتى الآن للطلبات المقدمة من الشخصية البارزة وأن من المحتمل أن تقدم دول أعضاء أخرى مزيدا من المعلومات. وعملا بتوصية الشخصية البارزة، طلبت من وكيل الأمين العام للشؤون القانونية والمستشار القانوني للأمم المتحدة المتابعة مع الدول الأعضاء بشأن المعلومات التي طلبتها الشخصية البارزة ولم تقدم بعد وتلقي أي معلومات جديدة إضافية تقدمها مصادر أخرى وإطاعي على ما يستجد من تطورات.

وأعزمت تقديم تقرير إلى الجمعية العامة بشأن أي معلومات ترد، بما في ذلك مقدار احتمال أن تؤدي أي معلومات جديدة إلى تغيير القيمة الإثباتية للمعلومات التي سبق أن قيّمها الشخصية البارزة أو الفريق المستقل. وفي المستقبل، قد تود الجمعية العامة أن تنظر في اقتراح الشخصية البارزة بأن يكلف شخص مستقل أو أكثر باستلام المعلومات الجديدة ومقارنتها وتقييمها بشكل متواصل وإحالة هذه المعلومات إلى الأمين العام حتى يتسنى له إبقاء الجمعية العامة على علم بالتطورات.

وأشير إلى ما خلص إليه الشخصية البارزة من أنه سيلزم تحري أو تحقيق إضافي لإثبات الحقائق بشكل نهائي وأن "المعلومات التي أتيحت للأمم المتحدة لم تكن كافية للتوصل إلى استنتاجات بشأن سبب أو أسباب تحطم الطائرة وأن وجود معلومات إضافية مهمة يبدو أمرا محتملا". وألاحظ أيضا استنتاجه ذا الصلة أن "عبء الإثبات قد انتقل الآن إلى الدول الأعضاء كي تظهر أنها أجرت استعراضا وافيا للوثائق والمحفوظات التي في عهدها أو حوزتها، بما فيها تلك التي ما زالت سرية، للخروج منها إلى معلومات يحتمل أن تكون مهمة". ولهذا، فيني أؤيد توصية الشخصية البارزة بأن تعين الدول الأعضاء المعنية مسؤولا مستقلا رفيع المستوى لإجراء استعراض داخلي مكثف لمحفوظاتها، وخاصة محفوظاتها الاستخباراتية والأمنية والدفاعية، لتقرير ما إذا كانت تحتوي على معلومات مهمة.

ومتي تم تعيين هؤلاء المسؤولين، سيكون المستشار القانوني للأمم المتحدة على استعداد للتواصل معهم وتلقي أية معلومات ذات صلة، وسوف أقدم تقريرا عن أي تقدم يتم إحرازه في هذا الصدد لكي

تنظر فيه الدول الأعضاء أثناء الدورة الثالثة والسبعين. وأحيط علماً، في هذا الصدد، بتقييم الشخصية البارزة الذي مفاده أنه بالإضافة إلى الدول الأعضاء التي اتصل بها الشخصية البارزة، قد تكون لدى دول أعضاء أخرى معلومات مهمة. وأشجع جميع الدول الأعضاء التي قد تكون لديها معلومات ذات صلة على إجراء هذا الاستعراض الوافي، بغية إتاحة المعلومات ذات الصلة.

وقد سبق أن نزعت الأمم المتحدة طابع السرية عن وثائق ضخمة قد تكون مهمة فيما يتصل بتحطم الطائرة. وعملاً بمسارات التحقيق الجديدة للشخصية البارزة وتوصيته، شرعت الأمم المتحدة في عملية رفع السرية عن وثائق عملية الأمم المتحدة في الكونغو ذات الصلة بوقت تحطم الطائرة.

وعملاً بالفقرة ٤ من قرار الجمعية العامة ٢٦٠/٧١، أود أن أبلغ الجمعية العامة بأن الأمم المتحدة ما زالت تنظر في محفوظات مختلفة، وطنية ومملوكة ملكية خاصة، بهدف استكشاف جدوى إنشاء مستودع مركزي للمحفوظات أو ترتيب شامل آخر. ومن شأن ذلك أن يمكن من الوصول بوسائل إلكترونية أو بوسائل مناسبة أخرى إلى تلك السجلات والمحفوظات الموجودة لدى للأمم المتحدة لكفالة استمرار وتعزيز حفظها وإمكانية الاطلاع عليها.

وما زالت تقع على عاتقنا المسؤولية المشتركة عن السعي إلى معرفة الحقيقة الكاملة للظروف والملايسات التي أدت إلى فاجعة وفاة الأمين العام السابق، داغ همرشولد ومرافقيه. وأعتبر أن هذا واجبنا المقدس تجاه سلفي الشهير والمرموق داغ همرشولد، وسائر أعضاء الفريق المرافق له وأسره.

وأدعو الجمعية العامة إلى أن تبقي هذه المسألة قيد نظرها، وأن تؤيد تقرير الشخصية البارزة وتوصياته، ضماناً لإتاحة إمكانية الاطلاع بشكل شامل على المعلومات ذات الصلة ومعرفة الحقيقة.

(توقيع) أنطونيو غوتيريش

كتاب الإحالة

رسالة مؤرخة ٢٤ تموز/يوليه ٢٠١٧ موجهة إلى الأمين العام من الشخصية البارزة المعينة عملاً بقرار الجمعية العامة ٢٦٠/٧١

بصفتي الشخصية البارزة المعينة عملاً بقرار الجمعية العامة ٢٦٠/٧١، يشرفني أن أقدم تقريري بشأن الظروف والملايسات التي أفضت إلى الوفاة المساوية للأمين العام السابق داغ همرشولد ومرافقيه، وكذلك أهم النتائج والاستنتاجات والتوصيات التي انتهيتُ إليها. ويأتي بعد هذه الرسالة موجز تنفيذي لتقريري أُعد بقصد قراءته مع التقرير وليكون مقدمةً له.

وفقاً للاختصاصات التي حددتموها لي، بدأت عملي في آذار/مارس ٢٠١٧. وتكلمتُ لعمل فريق الخبراء المستقل لعام ٢٠١٥ المنشأ عملاً بقرار الجمعية العامة ٢٤٦/٦٩، طلبتُ من ثنائي دول أعضاء ومن الأمم المتحدة إجراء عمليات بحث مركزة عن المعلومات في مجالات مواضيعية رئيسية حددها الفريق المستقل. والهدف من عمليات البحث هذه الحصول على فهم أفضل للسياق ذي الصلة الذي وقع فيه حادث التحطم وإيجاد معلومات يحتمل أن تكون جديدة ومهمة. وقد استعرضت القدر الكبير من المعلومات الجديدة التي وردت نتيجة لعمليات البحث هذه، إلى جانب كمية كبيرة من المعلومات التي وردت من باحثين أفراد. وبعد أن تيقنت من أهمية كل معلومة جديدة وصحتها وصدقيتها وموثوقيتها، قدّرتُ قيمتها الإثباتية مصنفًا تلك القيمة بين المنعدمة والضعيفة والمتوسطة والقوية.

وقد حدثت تطورات على مجموع المعرفة ذات الصلة، أبرزها في مجالات عمليات اعتراض اتصالات الأمم المتحدة التي يحتمل أن تكون دول أعضاء قد قامت بها وقدرة قوات كاتانغا المسلحة على شن هجوم محتمل على طائرة الأمين العام. واستطعتُ أن أتوصل إلى بعض استنتاجات، أقدمها هنا لكي تقوموا باستعراضها. وأمكن أيضاً تحديد مدى احتمال أن تكون المحفوظات الاستخباراتية والأمنية والدفاعية للدول الأعضاء مصادر ممكنة لتوليد مزيد من المعلومات الجديدة والمهمة، وهي معلومات قد تكون ذات قيمة كبيرة في بحثنا عن الحقيقة. وكنا كلما تعمقنا في البحث عن المعلومات، عثرنا على المزيد من المعلومات ذات الصلة، دون أن يقرّبنا ذلك من حدود ما يمكن أن نفهمه.

والهدف من التوصيات الثلاث المتوافقة والمتآزرة فيما بينها التي اقترحتها في تقريري هو الإسراع في البحث عن الحقيقة من خلال إجراءات متعددة قد تتخذها الجمعية العامة والدول الأعضاء والأمم المتحدة. وتقدم هذه التوصيات دون المساس بالصلاحيات الممنوحة لكم باعتباركم الأمين العام ودون أن يشكل ذلك حكماً مسبقاً على القرار النهائي للجمعية العامة، وهي تخص متابعة الجوانب المنفصل بعضها عن بعض التي لم يتم استيفائها في التحقيق الحالي، والطلب من الدول الأعضاء المعنية أن يعين كل منها مسؤولاً مستقلاً رفيع المستوى لإجراء استعراض داخلي مكثف لمخفوظاتها الاستخباراتية والأمنية والدفاعية، وإمكانية قيام الأمم المتحدة باستعراض وثائق ومحفوظات محددة موجودة لديها تمهيداً لاحتمال رفع السرية عنها.

وأود أن أعرب عن امتناني لكم على ما أبدىتموه من ثقة في شخصي بتكليفني بهذه المهمة التي أشرفُ كنيراً بالقيام بها. وأنا مدين بالفضل للدعم الذي حصلْتُ عليه من الأمم المتحدة وخاصة من مكتب الشؤون القانونية وقسم إدارة المحفوظات والسجلات بالأمانة العامة. فقد زودني موظفو كلا هذين الكيانين بالمشورة والمساعدة بصورة احترافية في ظروف غلب عليها ضيق الوقت في كثير من الأحيان. كما أعرب عن امتناني للدعم الممتاز الذي قدمه مساعدتي، سايمون توماس.

وأود أن أعرب عن تقديري الكبير للتعاون الذي لقيته من الدول الأعضاء، ولا سيما في إجراء عمليات البحث الموسعة ضمن آجال زمنية قصيرة بالضرورة. وإجمالاً، يبدو أن هذه العملية تتجه نحو المزيد من الشفافية، وأود أن أعرب عن امتناني للجهود التي تبذلها الحكومات في البحث عن المعلومات المتصلة بوفاة الأمين العام الراحل ومرافقيه، وفقاً لقرار الجمعية العامة ٢٤٦/٦٩. وأود أيضاً التنويه بأنني لم أقصد أن أخص بالذكر في تقرير أي دولة من الدول الأعضاء على نحو سلبي - فالجدير بالملاحظة أن الحكومات التي قدمت معظم التعاون هي بالضرورة تلك التي أذكرها كثيراً لدى تحليل المعلومات الجديدة الواردة، لأنها عادة ما تكون مصدر تلك المعلومات.

وأنا مدين بالامتنان للخبراء الذين أسهموا بخبرتهم بسخاء ودون قيود. وأود على وجه الخصوص أن أعرب عن امتناني لماندي بانتون، وجورج بيزوس، وهانز كوريل، والعقيد راؤول داكوستا، وإليزابيث دو كيمولاريا، ويان إلياسون، وستيوارت فليمنغ، وتوربين غولستورف، وسفين هامريغ، والدكتور أكسي هاسلر، واللورد دافيد ليا، ولورد كرونالد، واللورد جوناثان ماركس، ولورد هينلي - أون - تيمس، واللورد جون مونكس، ومايكل س. بولانين، وهانز كريستيان سيمنسين، والسير ستيفن سيدلي، وكريستيل تريبلانش، ودافيد واردروب، وآخرين لم يريدوا أن يُذكروا بالاسم. ولا بد أن أتوجه بشكر خاص لسوسان ويليامز، نظراً للطابع المتميز لإسهاماتها.

وفي الختام، أود مرة أخرى أن أعرب عن إجلالي العميق لأسر أولئك الذين وافتهم المنية وهم في خدمة الأمم المتحدة في ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. فقد تحلت تلك الأسر بصبر جدير بالإعجاب وتستحق التزامنا المتواصل بالسعي للتيقن من حقيقة ما وقع في تلك الليلة المشؤومة.

(توقيع) محمد شندي عثمان

الشخصية البارزة

موجز تنفيذي

مقدمة

١ - في ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، تحطمت طائرة مستأجرة من طراز DC-6 كانت مسجلة تحت اسم الرحلة الجوية SE-BDY وعلى متنها الأمين العام للأمم المتحدة، داغ همرشولد، بعد منتصف الليل مباشرة بالقرب من ندولا، فيما كان يسمى آنذاك روديسيا الشمالية. وقد لقي همرشولد و ١٤ من مرافقيه الخمسة عشر مصرعهم في الحال، وتوفي الناجي الوحيد متأثراً بجراحه بعد الحادث بستة أيام. وهكذا فقدت المنظمة الوليدة، الأمم المتحدة، أمينها العام الثاني - الذي قدر له أن يحصل بعد وفاته على جائزة نوبل للسلام - و ١٥ من النساء والرجال المتفانين الآخرين الذين كانوا في مهمة من أجل السلام في الكونغو.

٢ - وفي الـ ٥٦ عاماً التي انقضت منذ تحطم الطائرة، استكشفت مجموعة من التحقيقات فرضيات مختلفة لحادث التحطم، منها تعرض الطائرة لهجوم جوي أو أرضي أو لتهديد خارجي آخر ("هجوم أو تهديد خارجي") والعمل التخريبي والاختطاف والخطأ البشري. ولم تصل التحقيقات حتى الآن إلى نتائج قاطعة. وعقب التحقيقين اللذين أجرتهما روديسيا في عام ١٩٦١، خلصت لجنة تحقيق تابعة للأمم المتحدة إلى عدم تمكنها من العثور على ما يدعم أو يستبعد أي من الفرضيات المختلفة التي طرحت كسبب لحادث التحطم. ونتيجة لذلك، تركت الجمعية العامة باب مواصلة النظر في المسألة مفتوحاً في عام ١٩٦٢ بطلبها من الأمين العام أن يبلغها بأي أدلة جديدة قد تظهر. وفي عام ٢٠١٣، أدى عمل لجنة الحقوق المعنية بالتحقيق في وفاة داغ همرشولد (لجنة همرشولد)، وهي هيئة طوعية خاصة مؤلفة من أربعة حقوقيين مرموقين، إلى أن تقوم الجمعية العامة بإنشاء فريق خبراء مستقل في عام ٢٠١٥ لفحص وتقدير القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المتصلة بالفاجعة. وعلى الرغم من أن الفريق المستقل قد استبعد فعلياً بعض النظريات، فقد أوصى في النهاية بإجراء مزيد من التحري أو التحقيق. وتحقيقاً لهذه الغاية، تم تعييني كشخصية بارزة في عام ٢٠١٧.

مجالات التحقيق الحالية

٣ - عملاً بقرار الجمعية العامة ٢٦٠/٧١، شمل نطاق الولاية المنوطة بي بصفتي الشخصية البارزة، كما هو الحال مع الفريق المستقل، استعراض المعلومات الجديدة المحتملة المتعلقة بوفاة داغ همرشولد ومرافقيه وتقدير قيمتها الإثباتية. كما تضمن تحديد النطاق الذي ينبغي أن تشملته أي تحريات أو تحقيقات إضافية، وإن أمكن، استخلاص استنتاجات من التحقيقات التي سبق إجراؤها.

٤ - واستجابة لما نص عليه قرار الجمعية العامة ٢٤٦/٦٩ و ٢٦٠/٧١ اللذين شجعت فيها الجمعية العامة الدول الأعضاء على أن تتيح للعلن أي سجلات ذات صلة موجودة بحوزتها، أرسلت في نيسان/أبريل وأيار/مايو ٢٠١٧ طلبات إلى ثماني دول أعضاء والأمم المتحدة وأفراد معينين للحصول على معلومات في مجالات محددة تحظى بالاهتمام. والدول الأعضاء التي حددت بناء على المعلومات الموجودة على أنها صاحبة أقوى احتمال لأن يكون بحوزتها معلومات ذات صلة هي ألمانيا، وبلجيكا، وجنوب أفريقيا، وفرنسا، وكندا، والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية، والولايات المتحدة الأمريكية. غير أنه بالنظر إلى عملية إنهاء الاستعمار والعمليات الجيوسياسية التي كانت دائرة في أفريقيا في

ستينيات القرن الماضي وإلى الدعم المقدم من الدول الأعضاء إلى عملية الأمم المتحدة في الكونغو في ذلك الوقت، فمن المحتمل أن يكون بحوزة دول أعضاء أخرى معلومات ذات صلة أيضا.

٥ - واستنادا إلى ما خلص إليه الفريق المستقل من أنه قد يكون هناك "خيط جدير بالاهتمام" في شهادة الشهود الجديدة وإلى ادعاءات اعتراض الاتصالات فيما يتعلق بحادث تحطم الطائرة والمعلومات المتعلقة بالقدرات الجوية للقوات المسلحة في كاتانغا، طلبت أن تركز عمليات البحث على الفئات التالية غير الجامعة، بقدر ما قد يكون ذا صلة بالحالة في مقاطعة كاتانغا الكونغولية في عام ١٩٦١: (أ) عمليات اعتراض الاتصالات المتعلقة بتحطم الطائرة أو الأحداث المحيطة؛ (ب) قدرات قوات كاتانغا المسلحة، بما في ذلك قواتها الجوية؛ (ج) وجود جنود و/أو أفراد عسكريين أو شبه عسكريين أو غير نظاميين أجنبية (بما في ذلك المرتزقة)؛ (د) وجود أجهزة أو عناصر استخباراتية أجنبية؛ (هـ) الهجمات على عملية الأمم المتحدة في الكونغو؛ (و) التعاون الاستخباراتي و/أو الأمني و/أو التقني و/أو السياسي مع حكومة مقاطعة كاتانغا.

المعلومات الجديدة

٦ - تلقت ردودا على طلبات البحث التي تقدمت بها من ألمانيا وبلجيكا وكندا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة. وأعرب عن امتناني للمساعدة التي تلقيتها، والتي كشفت عن كمية كبيرة من المعلومات القيمة الجديدة. وأستطيع أن أقول بثقة إننا كلما تعمقنا في البحث عن المعلومات، عثرنا على المزيد من المعلومات ذات الصلة. ولذلك فلسنا نستند إلى أساس ضعيف إذا خلصنا إلى أن المزيد من جهود البحث يحتمل أن يؤدي إلى إتاحة معلومات إضافية ذات صلة. وبالإشارة إلى المجالات التي حددها الفريق المستقل على أنها خيوط جديدة بالاهتمام، فقد استفاد هذا التقرير استفادة خاصة من المعلومات الوفيرة الجديدة بشأن اعتراض الاتصالات وقدرات قوات كاتانغا المسلحة في عام ١٩٦١، على النحو الموجز باقتضاب أدناه.

اعتراض الاتصالات

٧ - نظر الفريق المستقل في إفادات اثنين من ضباط الولايات المتحدة زعم كل منهما على حدة أنه قرأ أو سمع إرسالاً بشأن هجوم على الطائرة SE-BDY ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. ومن دواعي الأسف أن أحد هذين الضابطين، وهو تشارلز ساوثول، القائد بسلاح البحرية الذي سبق أن أكدت الولايات المتحدة سجل خدمته، توفي في عام ٢٠١٥. غير أن الضابط الثاني وهو بول أبرام، أحد ضباط خدمات تأمين القوات الجوية للولايات المتحدة، لم تؤكد الولايات المتحدة سجل خدمته إلا في تموز/يوليه ٢٠١٧، مع ظهور معلومات جديدة تطعن في صحة المكان الذي كان فيه أبرام وقت إفادته أنه سمع الإرسال المعترض. ومع أنني لم أستطع حل هذه المسألة قبل اختتام عملي، فإنه بات من المفترض الآن بعد أن أكدت الولايات المتحدة أن أبرام كان عضوا سابقا في إحدى خدماتها، أن يتسنى إجراء تحقيق كامل بشأن ما زعمه.

٨ - وبالإضافة إلى ذلك، تلقت معلومات جديدة من المملكة المتحدة والولايات المتحدة والأمم المتحدة وأفراد يبدو أنها تثبت أن السلطات الروديسية وسلطات المملكة المتحدة قد اعترضت اتصالات الأمم المتحدة في الكونغو في عام ١٩٦١. يضاف إلى ذلك أنني تلقت، للمرة الأولى، تأكيدا من

الولايات المتحدة بشأن وجود عتاد عسكري تابع لها في ندولا وحولها في الليلة المشؤومة، منه ما يتراوح بين طائرة وثلاث طائرات من طراز Dakota. وكان في هذا الطراز من الطائرات معدات اتصالات متطورة أتاحت لها اعتراض الاتصالات وإرسالها وتلقيها على مسافات بعيدة، منها بين القارات. وأنا ممتن أيضا للحصول على معلومات من المملكة المتحدة والولايات المتحدة، يبدو أنها تثبت رسميا للمرة الأولى (في سياق هذا الموضوع) وجود عناصر استخبارية وأمنية ودفاعية تابعة لها في الكونغو وحولها وقت وقوع الحادث. ومع أن هذه المعلومات لا ترقى في حد ذاتها إلى إثبات سبب محتمل أو أسباب محتملة لحادث التحطم مباشرة، فإنها تشير بقوة إلى احتمال احتواء محفوظات الاستخبارات والأمن والدفاع التابعة للدول الأعضاء على معلومات إضافية ذات صلة، منها ما قد يتعلق بسبب أو أسباب التحطم.

المهجوم أو التهديد الخارجي المحتمل، بما في ذلك قدرات قوات كاتانغا المسلحة

٩ - تتضمن فرضية الهجوم أو التهديد الخارجي نظرية تعرض الطائرة لهجوم أو تهديد أو تشتيت للانتباه من جانب طائرة نفثة طراز Fouga Magister كانت تشغلها قوات كاتانغا. ولدى النظر في قدرات هذه القوات، كان مفهوما على ما يبدو لدى التحقيقات التي جرت في ١٩٦٢/١٩٦١ أن قوات كاتانغا لم تكن لديها إلا طائرة واحدة فقط قيد التشغيل من طراز Fouga في الوقت المعني، ولم يكن لديها إلا طيار واحد قادر على الطيران بها. ولكن المعلومات الجديدة تتناقض مع هذا الفهم. ففيما يتعلق بوجود طائرات نفثة من طراز Fouga، نظر الفريق المستقل في ادعاء ديفيد دويل، الذي أكدت الولايات المتحدة أنه كان من ضباط وكالة الاستخبارات المركزية (CIA) السابقين أن "الفرنسيين" وفروا ثلاث طائرات من طراز Fouga بـ "مساعدة من وكالة الاستخبارات المركزية" في عام ١٩٦١. ومع أن الولايات المتحدة قد أفادت في عام ٢٠١٥ أنها ليست على علم بتسليم طائرات من طراز Fouga إلى كاتانغا، فقد وفرت الولايات المتحدة ومصادر أخرى في عام ٢٠١٧ معلومات يبدو أنها تثبت أنه في ٦ شباط/فبراير ١٩٦١ أو في وقت قريب من ذلك اليوم قامت حاملة طائرات تجارية تابعة للولايات المتحدة بتسليم ثلاث طائرات من طراز Fouga مشتتة من فرنسا إلى كاتانغا رغم اعتراضات حكومة الولايات المتحدة على ذلك التسليم. وقد قدرث القيمة الإثباتية لتلك المعلومة على أنها قوية.

١٠ - وبالإضافة إلى ذلك، تشير المعلومات الجديدة الواردة من الولايات المتحدة والأمم المتحدة إلى أن طائرتين على الأقل من طراز Fouga ربما كانتا قيد التشغيل حول كاتانغا في ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وما زال هذا الأمر ينتظر التثبت من صحة مزيد من الوقائع كي يتم حسمه نهائيا. وقد تلقيت أيضا معلومات من الولايات المتحدة تشير إلى أنه ربما تم في الوقت المعني استخدام طائرة من طراز Fouga في هجمات جو - جو، بما في ذلك ضد طائرات تابعة للولايات المتحدة في كاتانغا، وهو أمر لا شك في أنه كان سيكون موضع اهتمام من جانب وكالات الدفاع التابعة للولايات المتحدة. وتشير معلومات واردة أخرى إلى أن طائرتين (طائرات) من طراز Fouga قد أقلعت (لا) ليلا من أماكن إقلاع وهبوط غير ممهدة في كاتانغا، وهذان أمران يشيران إلى أن الطيارين هناك كانوا قادرين على استخدام تلك الطائرة خارج قدراتها المعتادة.

١١ - وفي ما يتعلق بتوافر واستخدام أنواع أخرى من الطائرات في كاتانغا، نظر الفريق المستقل في معلومات تشير إلى أن كاتانغا ربما كانت متاحة لها أيضا طائرات من طراز De Havilland Dove وطراز Dornier DO-27/DO-28. وتلقيت أيضا معلومات من ألمانيا وأحد الباحثين في عام ٢٠١٧ تؤكد أنه تم

على ما يبدو توريد طائرة واحدة على الأقل من طراز Dornier DO-28 على أساس تجاري إلى كاتانغا من ألمانيا الغربية قبل ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ وأن الطائرة ربما أُخضعت لتعديل لتمكينها من تنفيذ هجمات وعمليات قصف جوية أثناء النهار والليل. ولم أستطع استبعاد احتمال وجود طائرة أخرى غير تابعة لكاتانغا في الجو في تلك الليلة. وفي حالة وجود محفوظات استخبارية وأمنية ودفاعية لروديسيا الشمالية منقولة في المملكة المتحدة، فرمما كانت فيها معلومات إضافية بشأن هذا الموضوع.

١٢ - وتلقيت أيضا معلومات من الولايات المتحدة والأمم المتحدة تشير إلى أنه ربما كانت هناك مطارات في كاتانغا وحولها في الوقت المعني أكثر مما كان مفهوما في بادئ الأمر وأن قوات كاتانغا لم تكن فيما يبدو تقتصر على استخدام المطارات التي كانت موجودة في كاتانغا. وبفضل مساعدة مفيدة جدا تلقيتها من قسم المعلومات الجغرافية المكانية في إدارة الدعم الميداني بالأمانة العامة، أرفقتُ بتقريرتي خريطتين تبينان هذه المعلومات في شكل تصويري.

١٣ - وتلقيت أيضا معلومات بشأن ادعاء غير موثق لطيار بلجيكي، يسمى "بوكيلز" ذكره لكلود دو كيمولاريا في عام ١٩٦٧ بأن بوكيلز هو الذي تسبب في تحطم الطائرة SE-BDY بإطلاق النار عليها أو بإجبارها بطريقة أخرى على التحطم. وأثناء قيامي بعملتي، أتيحت لي لأول مرة الاطلاع على أصول مفكرات دو كيمولاريا وكثير من وثائقه الشخصية، وهي تؤكد فيما يبدو اجتماعه مع "بوكيلز" ومرترقة آخرين في عام ١٩٦٧. واستعرضتُ أيضا خطابات دو كيمولاريا التي أظهرت أنه ذهب إلى السلطات الفرنسية والسويدية بشأن ادعاء بوكيلز في وقت أسبق بكثير مما كان مفهوما من قبل. غير أنني لا أستطيع، بغير مزيد من المعلومات، التأكد من جوانب أخرى في هذا الادعاء، بما في ذلك الجانب الأبرز وهو هوية "بوكيلز".

احتمال حدوث عمل تخريبي

١٤ - طُرحت نظرية مفادها أنه تم قبل هبوط الطائرة SE-BDY تنشيط قنبلة كانت مزروعة فيها مما أدى إلى تحطمها، في إطار مؤامرة لـ "التخلص من" هرشولد. ولتقييم هذه الفرضية، حاولت الحصول من جنوب أفريقيا على وثائق "العملية سيليست"، التي تخص هذا الادعاء. ومع أن الجمعية العامة قد خصصت أموالا لإخضاع الوثائق ذات الصلة للفحص بمعرفة خبراء الطب الشرعي وأنني قمت بتحديد اختصاصات خبير مرموق لإجراء هذا التحليل، لم يتم حتى وقت إعداد التقرير تمكينني من الاطلاع على الوثائق.

الخطأ البشري

١٥ - عُرضت عليّ معلومات جديدة يدّعي فيها أن استهلاك طاقم الطائرة للكحوليات أو المخدرات ربما كان له تأثير مسبّب للحادث المأساوي. ومع ذلك، واستنادا إلى التقارير الطبية الأولية، بما في ذلك استنتاجاتها المتعلقة بالسُميّة وإلى آراء الخبراء المستقلين التي طلبتها في عام ٢٠١٧، لا يوجد دليل يثبت هذا الادعاء.

المسائل الأخرى ذات الصلة

١٦ - أُجري تقييم للمعلومات الجديدة المتعلقة بتأخر نشر مقاتلات نفائة من إثيوبيا إلى الكونغو كان قد طلبها الأمين العام همرشولد في أيلول/سبتمبر ١٩٦١ قبل مغادرته إلى ندولا، وأريد بها التصدي للهجمات الجوية التي كانت تشنها الطائرات طراز Fouga ضد عملية الأمم المتحدة في الكونغو؛ وما يدعى من تأثير المملكة المتحدة على لجنة التحقيقات التابعة للأمم المتحدة؛ وحالات عدم التطابق بين إفادات شتى للشهود في التحقيقات المبكرة والوثائق الرسمية لحكومات مختلفة. ولم يثبت عندي أن هذه المعلومات الجديدة ترقى إلى أي نوع من التستر أو التواطؤ بشأن الحادث المأساوي.

الاستنتاجات والتوصيات

١٧ - مع أن تقرير لي ليس المقصود منه الحكم على التحقيقات الرسمية السابقة، فإنني أعتقد أن من الممكن إثبات أن التحقيقات التي جرت في الفترة ١٩٦١/١٩٦٢ قد اعترتها أوجه قصور رغم ما قدمته من إسهامات كبيرة. فعلى وجه الخصوص، ضاعت فرصة واعدة بعدم إعطاء شهادات الشهود المحليين الاعتبار الواجب. وقطعت التحقيقات التي أجريت بعد ذلك بفترة شوطاً ما بمحاولتها الاستماع إلى أدلة إضافية متاحة استُقيت من شهود محليين باقين على قيد الحياة. فربما كان لذلك، هو والبخس العام لقيمة شهادة هارولد جوليان، الناجي الوحيد، ولو مؤقتاً، من حادث التحطم، تأثير على مدى شمولية نظر التحقيقات المبكرة في الفرضيات المحتملة وخصوصاً فرضية تسبب هجوم أو تهديد خارجي في تحطم الطائرة.

١٨ - واستناداً إلى مجمل المعلومات الموجودة لدينا، يبدو من غير المستبعد أن يكون هجوم أو تهديد خارجي سبباً لتحطم الطائرة، سواء عن طريق الهجوم المباشر المؤدي إلى تحطم الطائرة SE-BDY أو التسبب في تشتت لحظي لانتباه الطيارين. وهذا التشتت لم يكن يحتاج - لكي يصبح بإمكانه القتل - إلا لجذب انتباه الطيارين لثوانٍ في الوقت الحرج الذي كانا يهبطان فيه بالطائرة. وهناك قدر كبير من الأدلة المستقاة من شهود العيان تفيد بأنهم شاهدوا أكثر من طائرة واحدة في الجو و/أو أن الطائرة الأخرى ربما كانت طائرة نفائة و/أو أن الطائرة SE-BDY كانت النيران مشتعلة فيها قبل تحطمها و/أو أن الطائرة SE-BDY تعرضت لإطلاق النار أو حدث اشتباك مؤثر معها بطريقة أخرى من جانب طائرة أخرى. وليس من السهل استبعاد هذه الأدلة في جملتها.

١٩ - وقد استُبعدت استناداً إلى أسس سليمة - في رأيي - النظريات التي تفيد بأنه ربما كان هناك عطل ميكانيكي أو عطل ملموس آخر، بما في ذلك تعطل أجهزة قياس الارتفاع، أو أنه تم نقل قراءة خاطئة للارتفاع أو استخدام خرائط هبوط خاطئة. وبطبيعة الحال لا يزال من الممكن تصور أن الحادث نجم عن خطأ الطيار، رغم خبرة الطاقم والظروف العادية التي سبقت الاقتراب من الهبوط. غير أنه سيلزمننا، قبل الخلوص إلى هذه النتيجة، أن نتيقن من أن جميع الأدلة المحتملة قد تم استعراضها. وهو أمر لم يحدث، كما أن عدم قيام دول أعضاء بالتحديد الكامل لجميع المعلومات ذات الصلة التي قد تكون بحوزتها بات في حد ذاته الآن حقيقة مهمة ذات صلة بالموضوع في هذه المسألة. وبالاقتراح مع الأدلة التي نوقشت أعلاه فيما يتعلق بإمكانية تعرض الطائرة لهجوم أو تهديد خارجي، فإن هذه المسائل تشير إلى أنه يمكن ويجب فعل المزيد لكي يكون نظراً في هذه المسألة وافيًا. والمطلوب بشدة هو أن تستعرض جميع الدول الأعضاء التي قد يكون لديها معلومات ذات صلة سجلاتها الاستخباراتية والأمنية والدفاعية

استعراضا وافيا وأن تكشف أو على الأقل أن تؤكد وجود أي مواد ذات صلة أو أن تصدر، في حالة عدم وجود مواد ذات صلة من هذا القبيل، بيانا صريحا لا لبس فيه في هذا الشأن.

٢٠ - ولم أستطع، في الوقت الذي كان متاحا لي وبسبب ظهور أمور جديدة تتطلب مزيدا من التيقن من الوقائع و/أو الحصول على رأي الخبراء، أن أنتهي من جميع جوانب عملي. ولذلك، فإن توصيتي الأولى هي أن يتابع الأمين العام و/أو الشخص المستقل المكلف منه الجوانب المنفصل بعضها عن بعض غير المستوفاة التي جرى تحديدها بشكل خاص في التحقيق الراهن. وقد أدرجت في تقريرتي ما أعتقد أنه مجالات قابلة للتنفيذ، بما في ذلك متابعة الطلبات المقدمة إلى الدول الأعضاء التي لم ترد بعد بأن تجري المزيد من عمليات البحث.

٢١ - وفي ضوء التحليل الوارد في تقريرتي، يبدو معقولا في نظري أن عبء الإثبات قد انتقل الآن إلى الدول الأعضاء كي تظهر أنها أجرت استعراضا وافيا للوثائق والمحفوظات التي في عهدها أو حوزتها، بما فيها تلك التي ما زالت سرية، للخروج منها إلى معلومات يحتمل أن تكون مهمة. ولذلك فإن توصيتي الثانية هي أن يُطلب إلى كل دولة من الدول الأعضاء المعنية أن تعين مسؤولا مستقلا رفيع المستوى لإجراء استعراض داخلي مكرس لمحفوظاتها الاستخبارية والأمنية والدفاعية لتقرير ما إذا كانت توجد معلومات مهمة. ومجال الاهتمام الرئيسي هو ذلك المتعلق باعتراض الإرسال اللاسلكي وما يتصل بذلك من سجلات (بما في ذلك، على سبيل المثال، الشرائط والنصوص الخطية والمعلومات المستقاة من مصادر ثانوية/من مصادر نقلتها عن مصادر ثانوية، وغير ذلك من المواد)، وعلى الأخص ما يتعلق باحتمال حدوث اتصالات من جانب - أو بين - الطائرة SE-BDY وأي طائرة أخرى وقوات أرضية ومراقبة الحركة الجوية. ومن المحتمل أن تؤدي أي معلومات من هذا القبيل بشأن ما وقع أثناء الدقائق الأخيرة للطائرة SE-BDY، إذا كانت قابلة للتحقق منها، إلى إثبات أو نفي فرضية أو أكثر من الفرضيات الموجودة، مما يقربنا أكثر إلى نهاية المهمة.

٢٢ - وتوصيتي الثالثة، التي أقدمها ابتغاء أن تكون الأمم المتحدة قدوة جديدة بالاحتذاء، هي أن تستعرض المنظمة سجلاتها ومحفوظات الخاصة بما تمهيدا لاحتمال رفع السرية عن المزيد منها. ويشمل ذلك سجلات الشخصية البارزة وسجلات عملية الأمم المتحدة في الكونغو التي تشير إليها توصيتي الأولى، فضلا عن جميع السجلات المتصلة بالحادث المأساوي، تمهيدا لاحتمال رفع السرية عنها.

٢٣ - وأنوه هنا إلى أنه قد يكون من المفيد لهذا الأمر أن يتم تكليف شخص محدد أو أكثر بأن يتلقى ويقارن المعلومات الجديدة باستمرار لإحالتها إلى الأمين العام. وسيكون من المفيد، في رأيي، أن يقوم ذلك الشخص أو أكثر، مهتديا بالاستنتاجات الواردة في هذا التقرير، بإجراء تقييمات متفرقة للدرجة التي تضيف بها أي معلومات جديدة إلى معرفتنا بالظروف والملابسات التي أدت إلى الحادث المأساوي، حتى يتسنى للأمين العام أن يُطلع الجمعية العامة على تلك التطورات أولا بأول.

٢٤ - فذلك الحادث، حيث تشير فرضية أو أكثر إلى أن عملا مناوئا أو معاديا أو أكثر ربما كان له ضلع في تحطم طائرة كانت تُقل الأمين العام للأمم المتحدة، مسألة تحظى بأقصى درجات الاهتمام من قبل الجمهور. وبعد مرور ٥٦ عاما تقريبا على تحطم الطائرة SE-BDY، بتنا الآن في وقت قامت بمجاوله الحكومات برفع السرية جزئيا عن مواد كانت في تلك الفترة سرية للغاية، إدراكا منها أنها تخص أحداثا بل عالما مضى منذ زمن طويل. وقد أحرزنا تقدما في فهم الحقيقة الكاملة بشأن الظروف والملابسات المؤدية

إلى الوفاة المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه. وينبغي تسخير الزخم الموجود حالياً في اتجاه الوقوف المشترك على الحقيقة لتشجيع المشاركة المجدية من جانب الدول الأعضاء المهمة في تحديد المواد ذات الصلة بالحادث المأساوي، وهو أمر بات الآن ضرورياً أكثر منه في أي وقت مضى لتمكيننا من سد الثغرات المتبقية في تحقيقاتنا. وهذه خطوة لا بد من اتخاذها حتى نحسم هذه المسألة، وتستريح ذكري الذين قضوا نحبهم في رحلة الطائرة SE-BDY بينما كانوا يؤدون عملهم في خدمة المنظمة.

تقرير الشخصية البارزة المعنية عملاً بقرار الجمعية العامة ٢٦٠/٧١

المحتويات

الصفحة

١٥	أولا - مقدمة	١٥
١٥	ألف - معلومات أساسية - التحقيقات والتحريات السابقة	١٥
١٦	باء - الولاية والتعاريف	١٦
١٧	جيم - المنهجية والأنشطة	١٧
١٩	دال - هيكل التقرير	١٩
١٩	ثانيا - موجز لأهم النتائج التي توصل إليها الفريق المستقل	١٩
١٩	ألف - ملاحظة تمهيدية عن النتائج التي توصل إليها الفريق المستقل	١٩
٢٠	باء - موجز النتائج الرئيسية التي توصل إليها الفريق المستقل	٢٠
٢١	ثالثا - البحث الموسع عن المعلومات: الدول الأعضاء والأمم المتحدة	٢١
٢١	ألف - مقدمة	٢١
٢٢	باء - طلب البحث الموسع: الردود الواردة من الدول الأعضاء	٢٢
٢٤	جيم - طلب البحث الموسع: رد الأمم المتحدة	٢٤
٢٥	دال - ملاحظات بشأن القيود المفروضة على عمليات البحث	٢٥
٢٦	رابعا - المعلومات الجديدة بشأن الأسباب المحتملة لتحطم الطائرة	٢٦
٢٦	ألف - الهجوم الجوي أو الأرضي أو التهديد الخارجي الآخر	٢٦
٤١	باء - العمل التخريبي - العملية سيليست/معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية	٤١
٤٣	جيم - العوامل البشرية	٤٣
٤٥	خامسا - المعلومات الجديدة الأخرى	٤٥
٤٥	ألف - أعمال المسؤولين المحليين والسلطات المحلية	٤٥
٤٧	باء - البحث والإنقاذ	٤٧
٤٧	جيم - اعتراض الاتصالات	٤٧
٥٢	دال - مسائل أخرى	٥٢
٥٤	سادسا - النتائج والاستنتاجات	٥٤
٥٤	ألف - أوجه القصور التي اعترت التحقيقات الأولى	٥٤

٥٧	باء - سبب أو أسباب تحطم الطائرة
٦٥	جيم - مسائل أخرى
٦٨	سابعاً - التوصيات وخاتمة
٦٨	ألف - أساس التوصيات
٧٠	باء - التوصيات
٧٢	مرفق

أولا - مقدمة

ألف - معلومات أساسية - التحقيقات والتحريات السابقة

١ - كان مجلس التحقيق التابع لإدارة الطيران المدني للحكومة الاتحادية لروديسيا ونياسالاند (مجلس التحقيق الروديسي) أول جهة تتناول الأحداث المساوية بالتمحيص رسميا في الفترة من ١٩ أيلول/سبتمبر إلى ٢ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٦١. وفي وقت لاحق، أنشئت لجنة تحقيق اتحادية بموجب قانون لجان التحقيق الاتحادية لعام ١٩٥٥ (لجنة التحقيق الروديسية). وبعد ذلك، أنشأت الجمعية العامة للأمم المتحدة لجنة الأمم المتحدة للتحقيقات لعام ١٩٦١ (لجنة عام ١٩٦١) بموجب القرار ١٦٢٨ (د-١٦)، لإجراء تحقيق دولي في الظروف والملابسات المؤدية إلى الوفيات المساوية. وعلى نحو ما سبقت الإشارة إليه، لم تستطع لجنة عام ١٩٦١ إيجاد أي دعم لأي من الفرضيات المتعلقة بأسباب التحطم أو استبعاد أي فرضية منها. ومن ثم، وفي أعقاب نشر تقرير لجنة عام ١٩٦١ (A/5069)، أحاطت الجمعية العامة في قرارها ١٧٥٩ (د-١٧) علما بالتقرير وطلبت إلى الأمين العام إبلاغها بأي أدلة جديدة تنمو إلى علمه.

٢ - وفي عام ٢٠١٣، قامت هيئة طوعية خاصة تسمى لجنة الحقوق المعنية بالتحقيق في وفاة داغ همرشولد (لجنة همرشولد) بإصدار تقرير عما إذا كان هناك ما قد يبرر استئناف الأمم المتحدة فحص الظروف والملابسات المؤدية إلى الفاجعة. وكانت لجنة همرشولد تتألف من أربعة حقوقيين دوليين مرموقين استعرضوا طائفة واسعة من المواد وأبلغوا عنها، بما في ذلك العمل الهام الذي قام به باحثون فرادى مثل سوسان ويليامز، مؤلفة الكتاب الصادر في عام ٢٠١١ تحت عنوان *Who Killed Hammarskjöld?* *The UN, the Cold War and White Supremacy in Africa* (من قتل همرشولد؟ الأمم المتحدة والحرب الباردة ونعرة تفوق العرق الأبيض في أفريقيا). واختتمت لجنة همرشولد تقريرها برأي مؤداه أن هناك فعلا ما يبرر قيام الأمم المتحدة بإعادة فتح التحقيق الذي أجرته لجنة عام ١٩٦١ لأن هناك أدلة كافية تستحق المزيد من التحري عما إذا كانت الطائفة قد أجبرت على الهبوط بفعل شكل ما من أشكال الأعمال العدائية.

٣ - وفي ٢١ آذار/مارس ٢٠١٤، قدم الأمين العام للأمم المتحدة آنذاك، السيد بان كي - مون، تقرير لجنة همرشولد إلى الجمعية العامة، مشفوعا بمذكرة يعرض فيها تقييمه الذي رأى فيه أن التقرير يتضمن أدلة جديدة (A/68/800 و Add.1). واستنادا إلى التقرير والتقييم الذي أورده الأمين العام، اتخذت الجمعية العامة في ٢٩ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٤ القرار ٢٤٦/٦٩ الذي طلبت فيه إلى الأمين العام أن يعين فريقا مستقلا من الخبراء لدراسة المعلومات الجديدة وتقدير قيمتها الإثباتية. وفي ذلك القرار، شجعت الجمعية العامة أيضا الدول الأعضاء على الإفراج عن أي وثائق يجوز لها صلة بالموضوع وأن تقدمها إلى الأمين العام.

٤ - وفي ١٦ آذار/مارس ٢٠١٥، أعلن الأمين العام أنه عين فريقا مستقلا من الخبراء (الفريق المستقل) لدراسة المعلومات الجديدة وتقدير قيمتها الإثباتية، وفقا لما طلبته الجمعية العامة. وقام بتعييني أنا، محمد شندي عثمان، رئيسا للفريق وكنت آنذاك رئيس المحكمة العليا في جمهورية تنزانيا المتحدة، وبتعيين خيرة في سلامة الطيران، كيرين ماكولاي (أستراليا)، وخبير في علم القذائف، هنريك لارسن (الدانمارك). واضطلع الفريق المستقل بعمله طيلة ١٠ أسابيع، وقدم تقريره إلى الأمين العام في

١٢ حزيران/يونيه ٢٠١٥. وترد في الفرع الثاني أدناه مناقشة أكثر تفصيلاً للنتائج التي توصل إليها الفريق المستقل. وبعد تلقي التقرير الذي أعده الفريق المستقل، كان ضرورياً أن يتابع الأمين العام بعضاً من طلبات تقديم معلومات التي تقدم بها الفريق المستقل إلى دول أعضاء لم تكن قد ردت بعد وقت إعداد تقرير الفريق. وقد قام بذلك، وقدم تقريره إلى الجمعية العامة في ١٦ آب/أغسطس ٢٠١٦ (A/70/1017). وبعد أن نظرت الجمعية العامة في مذكرة الأمين العام، اتخذت القرار ٢٦٠/٧١ في ٢٣ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٦. وقد طلبت الجمعية العامة في ذلك القرار إلى الأمين العام، في جملة أمور، أن يعيّن شخصياً بارزة لاستعراض المعلومات الجديدة المحتملة وتقدير قيمتها الإثباتية، وتحديد النطاق الذي ينبغي أن تشمله أي تحريات أو تحقيقات إضافية، وإن أمكن، استخلاص استنتاجات من التحقيقات التي سبق إجراؤها.

باء - الولاية والتعاريف

٥ - تتمثل الولاية المنوطة بالفريق المستقل في دراسة وتقدير القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المتعلقة بالظروف والملايسات التي أفضت إلى الوفاة المأساوية للأمين العام السابق داغ همرشولد ومرافقيه. وكُلف الفريق المستقل خصوصاً 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 الذين يمكنهم توثيق أو تفسير الجوانب التقنية لتلك المعلومات؛ وزيارة موقع الحادث، متى كان ذلك ضرورياً ومناسباً؛ وإعداد تقرير بالنتائج التي توصل إليها، يضمّن فيها الإفادات الجديدة المستقاة من الشهود الذين قام الفريق المستقل بسؤالهم وأي سجلات أو معلومات جديدة مقدمة من الدول الأعضاء أو من مصادر أخرى. وقد اختتم الفريق المستقل أعماله وفقاً لهذه الولاية في عام ٢٠١٥. وفيما يلي موجز للاستنتاجات الرئيسية التي خلص إليها.

٦ - يبيّن دور الشخصية البارزة على العمل الذي قام به الفريق المستقل ويمضي خطوات إضافية. وعملاً بقرار الجمعية العامة ٢٦٠/٧١، تشمل ولاية الشخصية البارزة، شأنها شأن ولاية الفريق المستقل، استعراض المعلومات الجديدة المحتملة، بما فيها المعلومات التي قد تتاح من الدول الأعضاء، وتقدير قيمتها الإثباتية. كما تشمل ولاية الشخصية البارزة تحديد النطاق الذي ينبغي أن تشمله أي تحريات أو تحقيقات إضافية، وإن أمكن، استخلاص استنتاجات من التحقيقات التي سبق إجراؤها. وهناك تحفظ يلزم الانتباه إليه فيما يتعلق بولاية الشخصية البارزة وهو أن تلك الولاية، شأنها شأن ولاية الفريق، ليست تحقيقاً أو تحرياً شاملاً في الفاجعة.

٧ - وقد حدد الفريق المستقل فئتين عريضتين من "المعلومات الجديدة" بشأن الحادث المأساوي. الفئة الأولى هي المعلومات التي لم تكن، بسبب محتواها أو توقيت توافرها، متاحة للجنة عام ١٩٦١. والفئة الثانية هي المعلومات التي ربما كانت متاحة للجنة عام ١٩٦١ ولكن يمكن رؤيتها في ضوء جديد بسبب ظهور تطورات مادية أو علمية أو تقنية جديدة أو ممارسة مثلى. وقد اعتمدتُ نهجاً مماثلاً في وضع هذه التعاريف، كما أدرجتُ مواد أصبحت متاحة في العامين الماضيين منذ تقرير الفريق المستقل. وتطلبتُ ولايتي

الحالية أيضا، وهي أوسع من ولاية الفريق المستقل، أن أعيد النظر في المعلومات التي حلتها لجنة همرشولد والفريق المستقل، في ضوء المعلومات الجديدة التي ظهرت منذ أن أنهى كل منهما عمله.

٨ - وتعاملت مع مصطلح "القيمة الإثباتية" وفق نفس تعريفه لدى الفريق المستقل؛ أي ما إذا كان من شأن المعلومات قيد النظر، بذاتها أو بالاقتران مع معلومات أخرى، أن تثبت أو تنفي - وإلى أي حد - وجود أو عدم وجود واقعة أو وقائع ذات صلة. وفي حالة كل معلومة جديدة محتملة، نظرت في المعايير غير الجامعة التالية: صحة المعلومات (بما في ذلك مدى اتساقها ومعاصرتها للحادث)، ونوع المعلومات (أهي مثلا مستقاة من مصادر أولية أو ثانوية أو سماعية أو ظرفية)، ومصادقيتها (بما في ذلك اتساقها مع غيرها من المعلومات أو الوقائع الثابتة)، وأي تقييمات تقنية للخبراء ومدى توافر مواد أخرى تعززها.

جيم - المنهجية والأنشطة

١ - وصف المنهجية والأنشطة

٩ - اقتضى اضطلاعي بمسؤوليات ولايتي أن أقوم باستعراض التقارير التي انتهت إليها عمليات التحقيقات الرسمية السابقة، وبفحص وتقييم المعلومات التي تم الحصول عليها لاحقا من الدول الأعضاء والأفراد، والرجوع إلى الحكومات ومصادر أخرى للمعلومات، وسؤال الشهود، بما فيهم الشهود الخبراء.

١٠ - وقد خصص الفريق المستقل لكل معلومة جديدة قام بتقدير قيمتها الإثباتية واحدة من أربع فئات وهي: القيمة الإثباتية المنعدمة والضعيفة والمتوسطة والقوية. ولا أرى داعيا للخروج عن هذه الفئات، وأشار هنا مرة أخرى إلى أن تقدير القيمة الإثباتية لمعلومة أو مجموعة من المعلومات ليس بالضرورة تقديرا نهائيا، إذ يمكن أن يتغير حسبما يستجد من معلومات إضافية جديدة في تاريخ لاحق. فمثلا، تصنيف معلومة ما على أنها ضعيفة من حيث القيمة الإثباتية لا يعني بالضرورة أن الفرضية التي تتصل بها قد ثبت عدم صحتها. ولكن التقدير يتصل بالأحرى على وجه التحديد بتلك البيئة بالذات وبما إذا كان من شأنها أن تثبت أو تنفي صحة الواقعة قيد النظر.

١١ - ولدى النظر في المعلومات الجديدة المحتملة، بحثت في هذا التقرير ما إذا كان ينبغي أم لا تتبع أي شائعة أو رواية جديدة بشأن الظروف والملابسات المتصلة بالفاجعة. وتجدد الإشارة إلى أن لجنة عام ١٩٦١ قد نظرت أيضا في شائعات لدى دراسة الأسباب المحتملة للحادث. ونظرا لمرور سنوات عديدة على وقوع الحادث، وإمكانية الاستناد إلى المعلومات المتاحة حاليا لتعمد اختلاق روايات كاذبة أو مضللة، والاهتمام الأساسي بالبحث عن الحقيقة كاملة الذي يشكل الدافع لهذا التقرير، فلني أرى أن أي معلومات جديدة مدعاة يتم تقديمها ينبغي أن تستند - على الأقل - إلى بعض الأسس أو المواد (الوقائعية أو القانونية أو الظرفية أو الاستدلالية)، مهما كانت ضعيفة، لكي تكون مؤهلة لمزيد من الدراسة. وليس القصد من ذلك إغلاق الباب أمام تلقي معلومات جديدة، بل بالأحرى التأكد من عدم وجود احتمال حقيقي لورود روايات لا أساس لها أو صعوبة التصديق.

١٢ - وقد طرأت تطورات على معرفتنا بالسياق ذي الصلة في الكونغو وحولها في مطلع الستينيات، من حيث احتمال إثرائها لفهمنا للحادث المفجع. ويرجع هذا إلى حد كبير إلى العمل الذي أنجزته لجنة همرشولد والفريق المستقل والباحثون الخاصون في السنوات الأخيرة. وكلما أجريت عمليات بحث

أو أتيحت معلومات للجمهور، زاد احتمال ظهور معلومات جديدة و/أو ذات صلة. ونتيجة لذلك، تم أيضا بالضرورة توسيع نطاق طلبات الحصول على معلومات جديدة وإجراء عمليات بحث جديدة.

١٣ - وبناء على ذلك، وعملا بقراري الجمعية العامة ٢٤٦/٦٩ و ٢٦٠/٧١ اللذين شجعت فيهما الجمعية الدول الأعضاء على الإفراج عن أي سجلات ذات صلة في حوزتها، وتقديم المعلومات ذات الصلة إلى الأمين العام، أرسلت في نيسان/أبريل وأيار/مايو ٢٠١٧، طلبات للحصول على معلومات من الدول الأعضاء التالية: ألمانيا وبلجيكا وجنوب أفريقيا وفرنسا وكندا والمملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية. وتناقش عمليات البحث هذه بمزيد من التفصيل في الفرع الثالث أدناه.

١٤ - ومنذ اختتام أعمال الفريق المستقل، تلقى الأمين العام رسائل من أفراد (انظر A/70/1017) فيما يتصل بهذه المسألة. وبعد أن تلقت الوثائق من الأمين العام، اتصلت بمؤلاء الأفراد أثناء عملي وقيمت بتحليل المعلومات ذات الصلة التي تلقيتها منهم ومن أفراد آخرين قدموا معلومات بطريقة طوعية. وتناقش هذه المعلومات أيضا في الفرع الثالث أدناه.

١٥ - وأثناء قيامي بعملتي، عقدت عدة اجتماعات في نيويورك، مع أشخاص من بينهم ممثلون عن دول أعضاء مختلفة والأمانة العامة للأمم المتحدة وممثل عن أسر الضحايا. كما التقيت في المملكة المتحدة باللورد دافيد لي، لورد كرونندال، رئيس الصندوق الاستئماني الخاص بالتحقيق في وفاة همرشولد. واجتمعت أيضا مع الرئيس السابق للجنة همرشولد، السير ستيفن سيدلي والأكاديمية والمؤرخة سوسان ويليامز، التي كان عملها عام ٢٠١١ عاملا أساسيا في إحياء الاهتمام بهذه المسألة. وفضلا عن ذلك، تراسلت مع باحثين طوعيين شتى وأطراف مهتمة متنوعة.

١٦ - واستعنت في إعداد تقريرتي بأراء خبراء وتقييمات تقنية من أفراد شتى تطوعوا بتقديم المساعدة. وأعرب عن امتناني الشديد لما قاموا به من عمل وما قدموه من إسهامات في ظروف اتسمت بضيق شديد في الوقت. وبالنسبة لتقييمات الخبراء المتصلة بالمعلومات الطبية القانونية، تلقت مساعدة من رئيس أخصائي باثولوجيا الطب الشرعي في أونتاريو وأستاذ الطب المختبري وبيولوجيا الأمراض في جامعة تورونتو، مايكل س. بولال، ومدير مركز الطب الشرعي والقانوني في جامعة دوندي، ستيفن فليمينغ. وبالنسبة لتقييمات الخبراء المتصلة بالطائرات، تلقت مساعدة من طيارين مقاتلين سابقين، العقيد (متقاعد) راؤول داكوستا، رئيس أركان القوات الجوية السنغالية السابق، وسفين هامبرغ، محقق الحوادث.

٢ - التحديات والقيود

١٧ - لم يكن أمام الفريق المستقل إلا فترة قصيرة لإنجاز عمله، الذي شمل استعراض كميات هائلة من المواد التي أتيحت له. وقام الفريق، وفقا لولايته، بتقييم المعلومات الجديدة التي رُود بها وتصنيفها من حيث قيمتها الإثباتية. وحاول أيضا، قدر الإمكان، تلخيص المعلومات ذات الصلة وتقييم أصالتها وصدقيتها. وفي الوقت نفسه، ونظرا لضخامة مهمة الفريق وضيق الوقت المتاح له ومحدودية موارده، لم يتمكن من التحقق من صحة كل جانب من جوانب المعلومات.

١٨ - وقد صادفت أثناء عملي قيودا مماثلة من حيث الوقت والموارد. وعلاوة على ذلك، فإن كل معلومة جديدة لها قيمة إثباتية تنطوي على إمكانية فتح أبواب جديدة لمسارات تحقيق إضافية. ولهذا

الأسباب، لا يمكن الزعم بأن التقرير الحالي، حتى عند قراءته مع التقارير التي سبقته، قد تناول الموضوع بشكل وافٍ؛ ولكنه يمثل بالأحرى جزءاً من مسار في جهود البحث عن الحقيقة الكاملة لا يكف عن إضافة الجديد إلى تحقيقات لا تفتأ تتطور. وفيما يتعلق بالسؤال النهائي، ما هو سبب الطائفة، فلا أعتقد أننا أطلعنا على جميع المواد ذات الصلة الموجودة. غير أن من الممكن التوصل إلى عدد من النتائج والخلوص إلى استنتاجات معينة على أساس الكم الموجود من المعلومات، وترد تلك النتائج والاستنتاجات في الفرع السادس أدناه.

دال - هيكل التقرير

١٩ - بالنظر إلى أن هذا التقرير يمثل استمراراً للعملية التي اضطلع بها مؤخراً الفريق المستقل، يرد في الفرع الثاني أدناه تناول موجز للاستنتاجات الرئيسية التي خلص إليها الفريق. ويتضمن الفرع الرابع والخامس موجزاً وتقديراً للقيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة ذات الصلة التي وردت في فترة السنتين التي انقضت منذ اختتام أعمال الفريق المستقل في عام ٢٠١٥. ويتضمن الفرع السادس نتائج التقرير الحالي واستنتاجاته. أما الفرع السابع فيتضمن توصياتي وملاحظات الختامية.

٢٠ - وتجدر الإشارة إلى أن المعلومات الجديدة قد أُوردت تحت عناوين فرعية تحاكي بشكل عام العناوين الفرعية التي استخدمتها التحقيقات الرسمية السابقة، بما في ذلك أحدث هذه التحقيقات، التي يتناولها تقريراً لجنة همرشولد والفريق المستقل. وهذا النهج في ترتيب أجزاء التقرير لا يشكل في حد ذاته تصديقاً على الاحتمالية النسبية لأي فرضية معينة لسبب أو أسباب تحطم الطائرة. ولكن الغرض منه هو إتاحة الاتساق لتسهيل الإحالة بين هذا التقرير والتقارير السابقة، بالنظر إلى أن المعالجة المناسبة للموضوع تتطلب قراءة كل هذه التقارير معاً.

ثانياً - موجز لأهم النتائج التي توصل إليها الفريق المستقل

ألف - ملاحظة تمهيدية عن النتائج التي توصل إليها الفريق المستقل

٢١ - قدر الفريق المستقل القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المتاحة؛ ولكن بالنظر إلى الطابع المقيّد لولاية الفريق، لم يكن تقديره للقيمة الإثباتية للمعلومات تقييماً قطعياً لأي من الفرضيات التي تستند إليها تلك المعلومات. فعندما كان الفريق المستقل يخلص إلى انعدام القيمة الإثباتية في حالة ما، فإن ذلك كان تقييماً منه لادعاء معين تم طرحه، وكان يستند في هذا التقييم إلى الأدلة التي سيقى لتأييده. وفي بعض الحالات، لم تكن تطرح أدلة على الإطلاق، بل مجرد سرد عارٍ من الأدلة لادعاء ما. ومن ثم، فإن خلوص الفريق إلى أن القيمة الإثباتية لادعاء ما منعدمة أو ضعيفة أو متوسطة أو قوية ليس معناه أن الادعاء صحيح أو غير صحيح، ولكنه تقييم يستند إلى عوامل من بينها جودة الدليل المعروض لدعم الادعاء. وفيما يلي موجز للنتائج الرئيسية التي خلص إليها الفريق المستقل فيما يتعلق بالمعلومات التي قيّمها على أن لها قيمة إثباتية متوسطة، فضلاً عن تلك التي قيّمها على أن لها قيمة إثباتية ضعيفة، ولكن ورد بشأنها مزيد من المعلومات منذ ذلك الحين. ولا غنى عن تقرير الفريق المستقل إذا أريد الاطلاع على مناقشة كاملة للادعاءات التي استعرضها الفريق.

باء - موجز النتائج الرئيسية التي توصل إليها الفريق المستقل

٢٢ - فيما يتعلق بسبب وفاة طاقم وركاب الطائرة SE-BDY، تأكد الفريق المستقل من أن النتائج والاستنتاجات التي خلص إليها التشريح الأصلي لجثث المتوفين الذي أجره الدكتور روس وستيفنس وسميث في عام ١٩٦١ تستند إلى أسس سليمة. أي أن المعلومات المعاصرة للحادث والمعلومات الجديدة أيدت الاستنتاج الذي مفاده أن جميع الركاب قد ماتوا متأثرين بجراح أصيبوا بها أثناء تحطم الطائرة، إما فوراً أو بعد الحادث بفترة وجيزة. وبالتالي، خلص الفريق المستقل إلى أن الادعاءات الأخرى بشأن أسباب الوفاة، ومنها أن داغ همرشولد قد اغتيل قبل تحطم الطائرة أو بعد نجاته منه، ليس لها قيمة إثباتية.

٢٣ - وفيما يتعلق بالمعلومات عن المراحل النهائية لرحلة الطائرة SE-BDY، فقد نظر الفريق في المعلومات الجديدة المستقاة من شهود العيان. واعتبر المعلومات التي قدمها تسعة من شهود العيان الاثني عشرة الجدد ذات قيمة إثباتية متوسطة لأنها ساعدت في إثبات مسألة واحدة أو أكثر تتعلق بالهجوم الجوي أو الأرضي أو تهديد خارجي آخر. وترد أدناه مناقشة أكثر تفصيلاً لهذه المعلومات. وأسند الفريق قيمة إثباتية متوسطة أيضاً لادعاءات ساقها شخصان - تشارلز ساوثول وبول أبرام - ذكر فيها كل منهما على حدة أنهما استمعا أثناء خدمتهما في القوات المسلحة للولايات المتحدة إلى مقطع معترض من رسائل لاسلكية - أو قرءا نصه - في ليلة الحادث يتصل بما اعتقدا أنه هجوم على الطائرة SE-BDY أدى إلى تحطمها.

٢٤ - وخلص الفريق المستقل إلى أن الوثائق التي زُعم أن معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية قد أصدرها وبها أمرٌ بإنشاء "العملية سيليس"، التي استهدفت "التخلص من" همرشولد، ليس لها قيمة إثباتية. وتستند هذه النتيجة في معظمها إلى استحالة إثبات أصالة هذه الوثائق وعدم اليقين إزاء تسلسل حيازتها وعدم التأكد مما إذا كان ذلك المعهد موجوداً أم لا في أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وسنحت مرة أخرى إمكانية تلقي معلومات جديدة إضافية بشأن هذه الوثائق عندما أبلغت جنوب أفريقيا الأمم المتحدة في عام ٢٠١٦ أنها ربما عثرت على وثائق بشأن هذه المسألة لم يتم الاطلاع عليها بعد. وترد مناقشة إضافية لهذا الأمر في الفرع الرابع أدناه.

٢٥ - وأسند الفريق المستقل قيمة إثباتية متوسطة للمعلومات القائلة بأن ثلاثة من أعضاء طاقم الطائرة الأربعة لم يكن لديهم - فيما يبدو - فرصة كافية للحصول على قدر مناسب من الراحة قبل رحلة الطائرة SE-BDY. وهذه المعلومات هي عبارة تحليل معاصر للحادث أجره موظفون مؤهلون كانوا يعملون لدى السلطات السويدية المختصة، استندوا فيه إلى سجلات شركة ترانس إير، الشركة المشغلة للطائرة SE-BDY.

٢٦ - وأسند الفريق المستقل قيمة إثباتية متوسطة للمعلومات الجديدة التي تشير إلى أن حطام الطائرة قد اكتشفتها سلطات روديسيا الشمالية قبل الموعد المعلن رسمياً وهو الساعة ١٥:١٠. وأنت هذه المعلومات من شاهدي عيان، وكانت تتصل بمعلومات أفادت بأن اللورد ألبورت، المفوض البريطاني السامي لدى اتحاد روديسيا ونياسالاند قد علم بتحطم الطائرة لدى وصوله إلى سالزبوري في الساعة ١٤:٠٠ يوم ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩١٦، وهي معلومات قُدرت أيضاً قيمتها الإثباتية بأنها متوسطة.

٢٧ - وأسند الفريق المستقل قيمة إثباتية متوسطة للمعلومات التي تفيد بأن الاتصالات المشفرة للأمم المتحدة قد اعترضتها أجهزة استخبارات المملكة المتحدة والولايات المتحدة. وقد قدم هذه المعلومات

صهر مؤسس شركة Crypto AG السويسرية التي أنتجت آلة التشفير من طراز CX-52 التي استخدمها همرشولد أثناء زيارته للكونغو.

ثالثا - البحث الموسع عن المعلومات: الدول الأعضاء والأمم المتحدة

ألف - مقدمة

٢٨ - في عام ٢٠١٥، طُلب إلى الدول الأعضاء البحث في سجلاتها ومحفوظاتها عن معلومات قد تلقي الضوء على الحادث المأساوي. ورغم عدم استخلاص معلومات قطعية بشأن سبب التحطم، كما تقدم، فقد استطاع الفريق المستقل أن يحلل معلومات ذات درجات متفاوتة من القيمة الإثباتية. ومن ثم، فقد طلبت في عام ٢٠١٧ إلى عدد من الدول الأعضاء مواصلة بحثها ضمن نطاق مركّز من المجالات المواضيعية. والهدف من عمليات البحث هذه الحصول على فهم أفضل للسياق ذي الصلة الذي وقع فيه حادث التحطم وإيجاد معلومات يحتمل أن تكون جديدة ومهمة. وطلبت أيضا من الأمم المتحدة أن تبحث في سجلاتها ومحفوظاتها بطريقة مماثلة.

٢٩ - وتقدمت بطلباتي إجراء المزيد من البحث إلى الأمم المتحدة وثمانى دول أعضاء هي الاتحاد الروسي وألمانيا وبلجيكا وجنوب أفريقيا وفرنسا وكندا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة. وطلبت معلومات في الفئات التالية، من حيث صلتها بالحالة في مقاطعة كاتانغا أو حولها في عام ١٩٦١:

- (أ) اعتراض الاتصالات المتعلقة بتحطم الطائرة أو الأحداث المحيطة؛
- (ب) قدرات القوات المسلحة لحكومة مقاطعة كاتانغا، بما في ذلك قواتها الجوية؛
- (ج) وجود جنود و/أو أفراد عسكريين أو شبه عسكريين أو غير نظاميين أجانب (بما في ذلك المرتزقة)؛
- (د) وجود أجهزة أو عناصر استخباراتية أجنبية؛
- (هـ) الهجمات على عملية الأمم المتحدة في الكونغو؛
- (و) التعاون الاستخباراتي و/أو الأمني و/أو التقني و/أو السياسي مع حكومة مقاطعة كاتانغا؛
- (ز) معلومات بشأن الدور المحتمل للشركة البلجيكية المعروفة باسم Union Minière أو Union Minière du Haut Katanga (المعروفة أيضا بالاختصار UMHK) في أحداث ١٧ و ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦٦؛

(ح) معلومات عن معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية.

٣٠ - وبطبيعة الحال، لا تمثل مجالات المعلومات المذكورة أعلاه قائمة جامعة للمجالات التي قد تكون جديرة بالنظر، كما أن الدول الأعضاء التي توجهت بهذه المجالات إليها ليست الأماكن الوحيدة التي يمكن العثور على تلك المعلومات فيها. غير أنني اعتبرت، مستندا إلى العمل الذي قام به الفريق المستقل وإلى التحقيقات السابقة، أن تلك المجالات تمثل مسارات تحقيق لم يتم استكشافها بالكامل أو أظهرت احتمال أن يكون لها أهمية إضافية نتيجة لتطور معرفتنا بالأحداث. وقد اخترت طلب المساعدة من الدول الأعضاء المشار إليها أعلاه لأن السجلات الموجودة أظهرت أنها صاحبة أقوى احتمال لأن تكون

بحوزتها معلومات ذات صلة مباشرة بالحادث. ودون تقييد وبالنظر إلى إنهاء استعمار الكونغو وإلى وضعها الجيوسياسي في الستينيات والإسهامات التي قُدمت إلى عمليات الأمم المتحدة، قد تكون هناك أيضا معلومات ذات صلة لدى الدول الأعضاء التالية: إثيوبيا وأنغولا والبرتغال وجمهورية الكونغو الديمقراطية والهند، وغيرها أيضا.

٣١ - وأشير هنا، على سبيل الملاحظة الإضافية، أنني عندما كنت أطلب البحث عن معلومات كنت أتراسل مع الدول الأعضاء بطريقة أقل اتصافا بالطابع الرسمي من الطريقة التي اتبعت في عمل الفريق المستقل، وذلك للسماح بنقل الرسائل بكفاءة. وبناء على ذلك، ولأغراض الوضوح والإيجاز، لم أرفق المراسلات مع الدول الأعضاء باعتبارها مرفقات لهذا التقرير؛ وإن كنت قد ضمنت موجزا للمعلومات ذات الصلة الواردة فيها.

باء - طلب البحث الموسع: الردود الواردة من الدول الأعضاء

١ - الدول الأعضاء التي ورد منها رد بحلول تموز/يوليه ٢٠١٧

بلجيكا

٣٢ - في أيار/مايو ٢٠١٧، تقدمت بطلبات خطية أن تجري حكومة بلجيكا عمليات البحث الإضافية المشار إليها أعلاه. وذكر أيضا في أحد طلباتي أنه:

نما إلى علمي أن الأسئلة التي وجهت إلى البرلمان البلجيكي في العام الماضي ربما تناولت مسائل تتصل بهذا الموضوع. وعلى وجه الخصوص، فقد استلمت نسخة (مرفقة بهذه الرسالة) من "طلب إحاطة برلماني" والرد عليه، رقم ٥٤-١-١٥٤٨-٠٠ المسجل في ٢٢ تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٦، بشأن موضوع "تحقيقات الأمم المتحدة - إتاحة محفوظات جهاز أمن الدولة". ويبدو من الإجابة على "طلب الإحاطة البرلماني" هذا أنه ربما لم يجر الاطلاع على محفوظات أمن الدولة البلجيكية وقت الرد الذي قدمته حكومة بلجيكا في عامي ٢٠١٥ و ٢٠١٦ على الأسئلة التي طرحها فريق الخبراء المستقل في عام ٢٠١٥. فإذا لم يكن قد جرى البحث في محفوظات أجهزة الأمن و/أو الاستخبارات البلجيكية عند إعداد الردود على الاستفسارات التي قدمها الفريق المستقل في عام ٢٠١٥، فيإني أطلب إجراء هذا البحث الآن، وأن يعاد النظر في الردود إذا لزم الأمر. وفيما يتعلق بولاية الشخصية البارزة، وعلى النحو المشار إليه في رسالتي إليكم المؤرخة ١٦ أيار/مايو ٢٠١٧، أود أن أطلب الرجوع أيضا إلى محفوظات أمن الدولة البلجيكية فيما يتعلق بعمليات البحث المحددة المطلوبة في تلك الرسالة.

٣٣ - وفي ١٥ حزيران/يونيه ٢٠١٧، تلقت ردا من بلجيكا، إلى جانب ١٠ وثائق أخرى. وأكد لي الرد على وجه التحديد أنه تم البحث في محفوظات الدفاع وأمن الدولة، فضلا عن المحفوظات الدبلوماسية ("أجرت هيئة محفوظات الدفاع وأمن الدولة (تتبع الأخيرة وزير العدل) بحثا في محفوظاتها وأسهمت أيضا في الرد الحالي. وأجري بحث جديد في المحفوظات الدبلوماسية لوزارة الخارجية"). وأعرب عن امتناني لبلجيكا للبحث الذي أجرته ولإعدادها نتائج البحث وتقديمها معلومات إضافية. وترد مناقشة للمعلومات الجديدة الآتية من بلجيكا تحت العناوين ذات الصلة أدناه.

كندا

٣٤ - في أيار/مايو ٢٠١٧، طلبت إلى كندا، عن طريق مراسلات خطية، إجراء عمليات البحث المشار إليها أعلاه وتلقيت منها ردا في ١٤ تموز/يوليه ٢٠١٧. وأعرب عن امتناني لكندا للبحث الذي أجرته ولإعدادها نتائج البحث وتقديمها معلومات إضافية.

ألمانيا

٣٥ - في نيسان/أبريل وأيار/مايو ٢٠١٧، طلبت في اجتماع شخصي، تلتها مراسلة خطية، إلى ألمانيا إجراء عمليات البحث المشار إليها أعلاه وتلقيت ردا في ١٥ حزيران/يونيه ٢٠١٧، مرفقا به قوائم بوثائق ذات صلة موجودة في محفوظات وزارة الخارجية الاتحادية (المحفوظات السياسية لوزارة الخارجية الاتحادية) ومكتب المفوض الألماني الاتحادي لوثائق وزارة أمن الدولة ودائرة الاستخبارات الاتحادية. وذكر أن القوائم تمثل حصرا للملفات يحتمل أن تكون مهمة تنظم القوانين الألمانية حق الاطلاع عليها. وجاء في الرد أيضا أن عمليات البحث لا تزال جارية، غير أنه لم ترد معلومات إضافية حتى وقت إعداد هذا التقرير. وأعرب عن امتناني لألمانيا للبحث الذي أجرته ولإعدادها نتائج البحث وتقديمها معلومات إضافية. وترد تحت العناوين ذات الصلة أدناه المعلومات الجديدة التي جرى إعادة النظر فيها نتيجة لعمليات البحث التي أجرتها ألمانيا.

المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية

٣٦ - في نيسان/أبريل وأيار/مايو ٢٠١٧، طلبت في اجتماع شخصي، تلتها مراسلة خطية، إلى المملكة المتحدة إجراء عمليات البحث المشار إليها أعلاه. وفي ٢١ حزيران/يونيه ٢٠١٧، أُبلغت بأن ملفا لوثائق ذات صلة قد تم العثور عليه في محفوظات وزارة الخارجية وشؤون الكمنولث. وأُتيح الاطلاع على تلك الوثائق في لندن وأُرسلت نسخ منها إلى نيويورك. وأعرب عن امتناني للمملكة المتحدة للبحث الذي أجرته ولإعدادها نتائج البحث وتقديمها معلومات إضافية. وترد مناقشة للمعلومات الجديدة الآتية من المملكة المتحدة تحت العناوين ذات الصلة أدناه.

الولايات المتحدة الأمريكية

٣٧ - في نيسان/أبريل وأيار/مايو ٢٠١٧، طلبت في اجتماع شخصي، تلتها مراسلة خطية، إلى الولايات المتحدة إجراء عمليات البحث المشار إليها أعلاه. وفي حزيران/يونيه ٢٠١٧، أُرسِلت إليّ عدة دفعات من المعلومات من الولايات المتحدة اعتُبر أن مضمونها يلبي طلبات البحث. وتلقيت ١ ٥٠٠ وثيقة تقريبا أغلبيتها رسائل تلغرافية ومراسلات أخرى أو تقارير. وأعرب عن امتناني للولايات المتحدة للبحث الذي أجرته ولإعدادها نتائج البحث وتقديمها معلومات إضافية.

٣٨ - وطلبت أيضا توضيحا بشأن عدد من الاستفسارات الناشئة عن عمل الفريق المستقل، وتلقيت ردا على هذه الاستفسارات في حزيران/يونيه ٢٠١٧. وكان أحد استفساراتي هو ما إذا كان واحد أو أكثر من أعضاء الفريق المستقل قد اطلع بحلول وقت انتهاء الفريق من عمله على "الوثائق المحيية الثلاث" التي تبين للجنة همرشولد لعام ٢٠١٣ أنها كانت سرية في ذلك الوقت. وقد ردت الولايات المتحدة بالإيجاب على هذا الاستفسار، إذ ذكرت أن عضو الفريق السيدة ماكولاي قد أُطلعت على

اثنين من هذه الوثائق وأن الثالثة كانت إحدى البرقيات التي أرسلها سفير الولايات المتحدة في ليوبولدفيل (كنشاسا حاليا)، إدموند غوليون، بتاريخ ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ تشير إلى احتمال أن تكون طائرة الأمين العام قد أسقطت بطلق ناري. وأُكِّد لي أيضا أن هذه البرقية قد أرسلت في ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ وليس ١٧ أيلول/سبتمبر كما ورد - فيما يبدو - في نسخة من الوثيقة. وترد تحت العناوين ذات الصلة أدناه مناقشة لمعلومات جديدة أخرى وردت من الولايات المتحدة إلى جانب الردود على استفساراتي.

٢ - الدول الأعضاء التي لم يرد منها رد

فرنسا

٣٩ - في أيار/مايو ٢٠١٧، طلبتُ إلى فرنسا، عن طريق مراسلة خطية، إجراء عمليات البحث المشار إليها أعلاه. ومع أنني تلقيت إخطارا بأن الطلب قد أُحيل إلى السلطات المعنية في فرنسا ورغم متابعتي اللاحقة في حزيران/يونيه ٢٠١٧، لم أتلُق ردا على استفساراتي بحلول الموعد النهائي المطلوب وهو ١٥ حزيران/يونيه ٢٠١٧ ولا في أي وقت.

الاتحاد الروسي

٤٠ - في نيسان/أبريل وأيار/مايو ٢٠١٧، طلبتُ في اجتماع شخصي، تلتته مراسلة خطية، إلى الاتحاد الروسي إجراء عمليات البحث المشار إليها أعلاه. ومع أنني تلقيت إخطارا في أيار/مايو ٢٠١٧ بأن الطلب قد تم استلامه ورغم متابعتي اللاحقة في حزيران/يونيه ٢٠١٧، لم أتلُق ردا على استفساراتي بحلول الموعد النهائي المطلوب وهو ١٥ حزيران/يونيه ٢٠١٧ ولا في أي وقت.

جنوب أفريقيا

٤١ - في نيسان/أبريل وأيار/مايو ٢٠١٧، طلبتُ في اجتماع شخصي، تلتته مراسلة خطية، إلى جنوب أفريقيا إجراء عمليات البحث المشار إليها أعلاه. ومع أنني تلقيت إخطارا في أيار/مايو ٢٠١٧ بأن الطلب قد تم استلامه ورغم متابعتي اللاحقة في حزيران/يونيه ٢٠١٧، لم أتلُق ردا على استفساراتي بحلول الموعد النهائي المطلوب وهو ١٥ حزيران/يونيه ٢٠١٧ ولا في أي وقت.

٤٢ - وطلبتُ إلى جنوب أفريقيا، على حدة، أن توافق على الإذن بالإطلاع على الوثائق المتعلقة بالعملية سيليس. وترد في الفرع الرابع مناقشة إضافية لهذا الأمر.

جيم - طلب البحث الموسع: رد الأمم المتحدة

٤٣ - في نيسان/أبريل ٢٠١٧، طلبتُ من الأمم المتحدة إجراء عمليات البحث المشار إليها أعلاه. وقدمتُ أيضا قائمة بكلمات مفتاحية أخرى متصلة بهذه المواضيع، مشفوعة بطلب بأن يتم إدراجها أيضا في عمليات البحث. وقد اخترتُ من عمليات البحث هذه ما اعتقدت أنه أكثر الملفات أهمية، وجرى استعراض هذه الملفات بشكليها المطبوع والإلكتروني.

٤٤ - وأتبع لي الإطلاع دون قيود على جميع محفوظات الأمم المتحدة وتلقيت أيضا مساعدة ممتازة من موظفي قسم إدارة المحفوظات والسجلات في إدارة الشؤون الإدارية بالأمانة العامة. إلا أن بعض

الملفات التي استعرضتها كانت لا تزال مصنفة على أنها سرية أو سرية جداً، وهو ما يعني أنها لن تتاح للجمهور العام. وأوردت في الفرع السابع توصية بشأن إمكانية رفع السرية عن بعض الملفات. وترد مناقشة للمعلومات الجديدة الآتية من الأمم المتحدة تحت العناوين ذات الصلة أدناه.

دال - ملاحظات بشأن القيود المفروضة على عمليات البحث

٤٥ - من الضروري الإشارة إلى أن عمليات البحث الموسعة لا يمكن القول بأنها كانت وافية. فقد واجهت مهمتي بوصفي الشخصية البارزة بعض القيود، منها أنني كنت شخصا واحدا ومعني مساعد واحد ولم يتح لي إلا عدد من الأشهر لإجراء البحث واستعراض آلاف الصفحات من المواد بلغات مختلفة وتقديم تقرير عن النتائج التي أتوصل إليها. وهناك بعض القيود التي قد تكون أقل وضوحاً؛ منها مثلاً أن أغلبية محفوظات الأمم المتحدة ليست مرقمنة وهو ما يعني أن عمليات البحث الوافية لا يمكن عموماً إجراؤها باستخدام الكلمات المفتاحية؛ ولا يظهر عادة إلا اسم المجلد (وكثيراً ما يكون الاسم مصوغاً صياغةً عمومية). وأفهم أن هذه هي الحالة أيضاً بالنسبة لكثير من محفوظات الدول الأعضاء. وعلاوة على ذلك، حتى إذا كانت المواد قد جرى مسحها ضوئياً، فلن تكشف عمليات البحث بالكلمات المفتاحية عن المعلومات المطلوبة، وهو ما يمكن أن يعود إلى وجود أكثر من تهجئة للاسم الواحد، كما هو الحال مثلاً في التهجئات المتفاوتة بشدة لأسماء المرتزقة أو الأسماء المستعارة - أو بسبب رداءة التعرف الرقمي على الحروف من الوثائق ذات التنضيد القديم أو المكتوبة باليد.

٤٦ - غير أن أشد القيود التي واجهتها شمولية عملية البحث لم تكن هي القيود التقنية أو المتصلة بالموارد، بل عدم قيام كل الدول الأعضاء المعنية بالتعاون بشكل كامل وحقيقي واستباقي. وأشعر بالامتنان للمساعدة التي تلقيتها من بعض الدول الأعضاء، ولكن لا يزال هناك عمل كثير يتعين القيام به إذا أريد التوصل إلى صورة كاملة للظروف والوقائع. وألمانيا وبلجيكا هما الدولتان العضوان الوحيدتان اللتان أكدتا صراحة أن عمليات البحث شملت محفوظات الدفاع والاستخبارات والأمن؛ غير أنه حتى بالنسبة لهاتين الدولتين العضوين، لا يزال من غير الواضح ما إذا كانت عمليات البحث التي أجرتها عمليات وافية.

٤٧ - وثمة مبررات للحصول على مزيد من التعاون من الدول الأعضاء. فقد تمثل الاتجاه في الكشف عن المزيد من المعلومات وعن معلومات جديدة إضافية في المجال السياسي والدبلوماسي، بدلاً من الكشف عمّا يحتمل وجوده من تلك المعلومات لدى سلطات أو أجهزة الاستخبارات والأمن والدفاع، بالنظر إلى ارتفاع درجة توتر الوضع السياسي والعسكري الذي كانت تواجهه الكونغو في مطلع الستينيات وإلى الحرب الباردة. وعليه، لا يمكن وصف ما تم من عمليات البحث وما جرى اكتشافه حتى تاريخه بأنه كان وافياً.

٤٨ - وما زالت الجهود التي نبذلها لاستخلاص معلومات ذات صلة تنتج مواد إضافية لها قيمة إثباتية. ولم ينضب بعد رافد المعلومات ذات الصلة أو يقترب من النضوب؛ فكما أظهرت المرحلة الحالية من عمليات البحث، ما زال هذا الرافد غنياً بالمعلومات. ولن نكون مستندين إلى أساس ضعيف إلى خالصنا إلى أن إجراء المزيد من عمليات البحث يحتمل أن يؤدي إلى المزيد من المعلومات ذات الصلة بشأن ظروف وملايسات الحادث المأساوي.

رابعاً - المعلومات الجديدة بشأن الأسباب المحتملة لتحطم الطائرة

٤٩ - يناقش هذا الفرع المعلومات الجديدة الواردة من الدول الأعضاء والأفراد فيما يتعلق بالأسباب المحتملة لتحطم الطائرة.

ألف - الهجوم الجوي أو الأرضي أو التهديد الخارجي الآخر

٥٠ - أشار الفريق المستقل إلى أن قدراً كبيراً من المعلومات الجديدة المتعلقة بالفرضية التي مفادها أن طائرة أخرى أطلقت النار على الطائرة SE-BDY فأسقطتها أو عرضتها للخطر بشكل آخر مما تسبب في تحطمها، قد ظهر منذ التحقيقات التي جرت في الفترة ١٩٦١-١٩٦٢. ومنذ انتهاء عمل الفريق، وردت معلومات إضافية من أفراد ودول أعضاء.

١ - اعتراض الاتصالات اللاسلكية: بول أبرام

٥١ - في عام ٢٠١٥، بدأ اتصال الفريق المستقل ببول أبرام، الذي ذكر أنه كان ضابطاً سابقاً في خدمات تأمين القوات الجوية للولايات المتحدة. وقال أبرام في مقابلة مع الفريق المستقل إنه سمع رسائل لاسلكية تتصل بإسقاط طائرة بإطلاق النار عليها في الكونغو أو على مقربة منها في ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ أثناء عمله في محطة استماع تابعة لوكالة الأمن الوطني للولايات المتحدة في إراكليو، باليونان. وزعم أبرام أنه قبل ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ ببضعة أيام زُود بخطة الطيران المتوقعة للطائرة SE-BDY، التي شملت معلومات عن نوع الطائرة و "رقمها"، وكذلك وجهتها المتمثلة في ندولا. وذكر أنه سمع، ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر أثناء عمله في نوبة ليلية، شخصاً يقول عبر اللاسلكي "ها هي الطائرة تقترب ... إنها مضاءة جيداً"، ثم سمع شخصاً على تردد آخر يقول بلغة إنكليزية غير أمريكية ذات لكنة "أسقط الأمريكيون للتو طائرة تابعة للأمم المتحدة"، وتلت ذلك زيادة كبيرة في "طقطقة اللاسلكي". وقال أبرام إنه لا يعتقد أنه سمع أي اتصالات من الطائرة SE-BDY خلال الفترة محل النظر. وقال إنه لدى سماعه ذلك المقطع المعترض أوان إرساله أبلغ زملاءه بما سمعه فقام ضباط آخرون حاضرون بالاستماع إليه مسجلاً. وذكر أيضاً أنه قام بتسجيل تلك المعلومات على شريط مغنط وأن الشريط سيكون قد تم إرساله بنسخته الأصلية وعن طريق الفاكس إلى موقع وكالة الأمن الوطني في فورت ميد، ميريلاند، وإلى المقر الحكومي للاتصالات التابع للمنظمة البريطانية للاستخبارات والأمن. وقال إن المشرفين عليه من وكالة الأمن الوطني كانوا في إراكليو ومقر قيادة خدمات تأمين القوات الجوية للولايات المتحدة في قاعدة كيلبي الجوية في سان أنطونيو، تكساس.

٥٢ - وزود أبرام الفريق بنسخ من شهادة إنهاء خدمته وبوثيقة تشير إلى اشتراكه في "برنامج تعليمي أثناء الخدمة" في إراكليو، باليونان. واستناداً إلى شهادة أبرام ووثائقه، طلب الفريق إلى الولايات المتحدة تزويده بمعلومات بشأن ما إذا كان أبرام مجنّداً في القوات الجوية للولايات المتحدة أو في فروع أخرى بالحكومة في الوقت محل النظر، وهل كان يخدم في اليونان آنذاك وهل كان يعمل وقتئذ في دعم وكالة الأمن الوطني وبأية صفة. ولم ترد الولايات المتحدة على طلب تقديم المعلومات هذا بحلول وقت انتهاء الفريق من عمله، ولكن الأمانة العامة للأمم المتحدة تابعت الطلب في عام ٢٠١٦. واستجابةً لذلك، ردت الولايات المتحدة في حزيران/يونيه ٢٠١٦ بأن القوات الجوية للولايات المتحدة ليس لديها معلومات عن أبرام. ولم تجب على الأسئلة أخرى التي طرحت.

٥٣ - وفي ٢٠١٦، زود أبرام الأمم المتحدة بوثائق أخرى يُدعى أنها تثبت خدمته، بما في ذلك رقم تعريفه/رمزه "AbelBaker". واستنادا إلى الاستفسارات السابق الإجابة عليها والمعلومات الإضافية التي وردت من أبرام، قدمْتُ نسخا من هذه المعلومات إلى الولايات المتحدة وطلبتُ تعليقات بشأن ما زعم أبرام سماعه في ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، بما في ذلك تأكيد صحة أو عدم صحة المعلومات التي قدمها بشأن سجل خدمته. وردت الولايات المتحدة عليَّ في حزيران/يونيه ٢٠١٧ بما يلي: "لم نستطع العثور على أي معلومات أخرى بشأن السيد أبرام. ولم نستطع التأكد من أصالة الوثائق التي قدمتموها على أنها تثبت خدمة السيد أبرام. ولسنا على علم بأي معلومات أو وثائق في حوزة حكومة الولايات المتحدة من شأنها أن تدعم مزاعم السيد أبرام أو تضفي مصداقية عليها".

٥٤ - وتلقيت رسالة أخرى من الولايات المتحدة في ١٧ تموز/يوليه ٢٠١٧، قبل وضع الصيغة النهائية لهذا التقرير بعدد من الأيام. وكانت عبارة عن استمارة من خمس صفحات أولاها تتطابق مع شهادة الخدمة التي قدمها أبرام للفريق المستقل. وتتضمن الصفحات الأخرى ما يبدو أنه سجل إداري لمسائل تتصل بخدمته، بما في ذلك تخصصه باعتباره "اختصاصي بروتوكولات اعتراض رسائل صوتية" وجوائز، وتصريح أممي، وسجل مهام، وشهادة عمل في الخارج. وجاءت هذه المعلومات برفقة رسالة ورد فيها أن "سجلات القوات الجوية للولايات المتحدة ... تفيد بأن خدمة پول أبرام في كريت قد بدأت في ٢٤ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٥٩. وتفيد السجلات كذلك بأن تاريخ عودة پول أبرام إلى الولايات المتحدة هو ٧ نيسان/أبريل ١٩٦١. وهكذا، يبدو أن پول أبرام لم يكن في كريت في أيلول/سبتمبر ١٩٦١". وعندما تلقيت المعلومات الجديدة من الولايات المتحدة، طلبت من أبرام أن يقدم رده، استنادا إلى تلخيصي الشفوي للمحتوى الذي يبدو أنه ورد في الاستمارة. وأكد أبرام تفاصيل شتى وردت في الاستمارة وأكد مرة أخرى تصريحاته السابقة بأنه عمل في كريت. ومع ذلك، فقد ذكر أبرام أن التواريخ الواردة في الاستمارة لا يمكن أن تكون صحيحة (مستندا فيما استدعاه من ذاكرته إلى حوادث حياتية مهمة أخرى حدثت في تشرين الأول/أكتوبر ١٩٥٩ أو في وقت قريب منه) وأنه كان قطعاً في كريت في أيلول/سبتمبر ١٩٦١ وأنه يعتقد أن السجل (بما في ذلك المدة، وتاريخ بدء/تاريخ انتهاء الخدمة في كريت) قد تم تحريفه.

٥٥ - ويشكل تقديم معلومات من قبل الولايات المتحدة بشأن أبرام تطورا هاما. فالولايات المتحدة كانت قد أفادت، في السنتين الماضيتين، أنها لا تملك معلومات بشأن أبرام، رغم إحالة تفاصيل كثيرة، منها مكان خدمته ودوره ورقم سجل خدمته، إلى الولايات المتحدة للتحقق منها. وتؤكد المعلومات التي وردت الآن تأكيداً فعلياً زعم أبرام أنه كان اختصاصياً في الاعتراض يعمل في كريت لدى جهاز تأمين القوات الجوية للولايات المتحدة، وإن كانت الاستثمارات لا تذكر بوضوح هل كان ملحقاً بوكالة الأمن الوطني أم لا. بيد أن المعلومات الواردة في الاستثمارات تتعارض مع ادعاء أبرام أنه كان في كريت في أيلول/سبتمبر ١٩٦١، وهو ما يمثل، على حد قوله، تحريفاً. وأشار هنا إلى أن الوثائق الجديدة يبدو أنها استمارات عسكرية داخلية وأنها تتضمن كثيراً من الكلمات المختصرة، بما في ذلك مفردات عسكرية. وبالنظر إلى أنني تلقيت هذه المعلومات قبل الانتهاء من التقرير مباشرة، فلم أتمكن من تقديم أسئلة للمتابعة أو طلب رأي خبراء بشأنها.

٥٦ - ولا تزال هناك تساؤلات بشأن المواد المتاحة للفريق المستقل، والمعلومات الإضافية التي قدمها أبرام بشأن خدمته كضابط في جهاز تأمين القوات الجوية، والرد الذي جاء من الولايات المتحدة. وفي

ظل هذه الظروف، ينبغي أن يظل قائما تقييم الفريق المستقل للمعلومات التي قدمها أبرام ومفادها أن الطائرة SE-BDY قد تعرضت لهجوم، بأنها ذات قيمة إثباتية متوسطة.

٢ - احتمال تورط طيارين مرتزقة أو عملاء آخرين: فان ريسيجيم

٥٧ - في عام ٢٠١٥، تلقى الفريق المستقل معلومات بأن طيارا بلجيكيًا يسمى فان ريسيجيم Van Risseghem (الذي يكتب اسمه بطرق أخرى منها "Van Reisseghem" و "Van Rysseghem" و "Van Reisseghel" و "Van Reisseghel") ربما كان طيار الطائرة التي من طراز Fougua Magister التي أسقطت الطائرة SE-BDY بإطلاق النار عليها. وعلى وجه التحديد، قام الفريق المستقل بفحص رسالة مؤرخة ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ مقدمة من الولايات المتحدة ومرسلة من ليوبولد فيل إلى واشنطن العاصمة يذكر فيها غليون Gullion "أن هناك احتمالاً لأن تكون الطائرة [SE-BDY] قد أسقطها طيار واحد أزعج عمليات الأمم المتحدة وحدده مصدر موثوق به في العادة على أنه فام (ربت فاك) ريسيجيل Risseghel (Vam rpt VAK)، بلجيكا، الذي تلقى دروساً تدريبية لدى ما يسمى بقوات كاتانغا [بالقوات الكاتانغية] الجوية. وكان يُفترض سابقاً أنه روديسي مجهول الهوية. وما دام قادراً على تنفيذ عملياته، فإنه قد يشل عمليات الإنقاذ الجوي".

٥٨ - ومع ذلك، واستناداً إلى المعلومات الأخرى المقدمة من بلجيكا والولايات المتحدة، تبين للفريق المستقل أن السلطات البلجيكية قد استوثقت من أن فان ريسيجيم لم يغادر بروكسل قبل ١٦ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ ومن ثم فلا يمكن أن يكون في كاتانغا لتنفيذ الهجوم الجوي على الطائرة SE-BDY. وعلى وجه التحديد، كانت بلجيكا قد أجرت تحقيقاً شمل جهازها السري وخلص إلى أن فان ريسيجيم قد سجل عودته من كاتانغا إلى بلجيكا في ٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وخلص التحقيق البلجيكي إلى أن فان ريسيجيم كان في بلجيكا بين ٨ و ١٦ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ ولا يمكن أن يكون قد وصل إلى الكونغو من بلجيكا بحلول ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وتلقى الفريق أيضاً برقية مؤرخة ٢٢ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، موجهة من سفارة الولايات المتحدة في بروكسل إلى واشنطن العاصمة، جاء فيها أنه، وفق ما ذكره مسؤولون بلجيكيون، فإن فان ريسيجيم كان "يفترض أن يكون قد وُقع في ١٧ أيلول/سبتمبر على إيصال تلقيه بدل صرف من الخدمة من 'بعثة' كاتانغا في بروكسل". إلا أن الحكومة البلجيكية قد أشارت إلى أن الوثيقة الموقعة كانت إذناً لشخص آخر باستلام مبلغ نيابة عنه من "صندوق سابينا للتضامن" وأن من الممكن أن يكون إما أنه ما زال في بروكسل أو وصل إلى باريس بالفعل في طريقه إلى الكونغو.

٥٩ - وفي عام ٢٠١٧، تلقت مزيداً من المعلومات بشأن فان ريسيجيم تشير، مع ذلك، إلى إمكانية أنه كان في كاتانغا في الوقت محل النظر. وترد مناقشة للمرتزقة في كاتانغا في المرفق الأول لتقرير الأمين العام المؤرخ ٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦٢ المقدم من القائم بأعمال رئيس عملية الأمم المتحدة في الكونغو (S/5053/Add.12). وفيما يخص فان ريسيجيم، فقد جاء في التقرير أنه "كان يقود إحدى الطائرتين اللتين من طراز Fougua أثناء الأعمال القتالية التي جرت في أيلول/سبتمبر (كان ديلين يقود الطائرة الأخرى) ... وألقي القبض عليه في ٢٨ آب/أغسطس ١٩٦١ في إيزابيث فيل وأعيد إلى وطنه من كامينا إلى بروكسل في ٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ (المعلومات العسكرية، الملف رقم ٥٩) ... ويعرف بـ "القيب يان". وقد أعيد إلى وطنه في ٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، ولكنه عاد ليكون أحد طياري

الطائرة Fouga اللذين شاركوا في الأعمال القتالية التي دارت في أيلول/سبتمبر. وهو مذكور في الفقرة ١٤ من تقرير اللجنة المشتركة المعنية بالمرتزقة المؤرخ ٧ آذار/مارس ١٩٦٢. كما يرد في سجلات الاستخبارات الجوية للأمم المتحدة لعام ١٩٦٢ ذكر لوجود له في كاتانغا بعد العودة في نيسان/أبريل من ذلك العام، وإن كان ذلك بطبيعة الحال بعد أحداث ١٧ و ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ بنصف عام تقريبا.

٦٠ - وقد جاء في المعلومات الواردة من الولايات المتحدة في عامي ٢٠١٥ و ٢٠١٦ أن غوليون أرسل في ١٥ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ معلومات إلى وزير الخارجية يشير فيها إلى ورود تقرير يفيد بحدوث "هجوم من مقاتلة نفائة وحيدة المحرك على كامينا. وحدوث اتصال صوتي بين برج الاتصالات والمقاتلة. وأن الطيار يبدو أنه بلجيكي. وأن الطيار ذكر بعد الهجوم بالصواريخ والمدافع الرشاشة أنه سيعود ويهاجم من جديد". وليس من الواضح كيف تم الوصول إلى ملاحظة أن الطيار كان يبدو أنه بلجيكي؛ ومع أن فان ريسينغيم كان بلجيكيا، فقد كان في كاتانغا آنذاك طيارون مرتزقة آخرون. وفي اليوم التالي الموافق ل ١٦ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، أرسل غوليون برقية إلى وزير الخارجية يذكر فيها أن "طيارا تجاريا أفاد بعد ظهر أمس أن طاقم طائرة نفائة كاتانغية قد طار على مسافة قريبة جدا من طائرته وأنه استطاع التعرف على الطيار واصفا إياه بأنه كان ضخم البنية ملتحميا نعرفه باسم فان ريسينغيم، وهو مدرب بالقوات الجوية الكاتانغية. وقد وصل إلى كاتانغا من بروكسل في أول أيار/مايو تقريبا. ويُزعم أنه طيار تابع لشركة Sabena. ويعتقد أنه الطيار الوحيد المتاح لاستخدام كلتا الطائرتين المتوافرتين". وقد طلب همرشولد أيضا في نفس اليوم مساعدة بلجيكا في وضع حد لأعمال فان ريسينغيم الإجرامية ضد الأمم المتحدة وممتلكاتها فضلا عن الهجمات ضد المدنيين. وقد أسفر ذلك الطلب عن التحقيق البلجيكي المشار إليه أعلاه.

٦١ - وتنطوي هذه المعلومات على تضارب فيما يتعلق بما إذا كان فان ريسينغيم موجودا في كاتانغا في الوقت محل النظر. وقد أشار التحقيق البلجيكي إلى أن ذلك غير ممكن، رغم أنه لم يثبت بما لا يدع مجالا للشك صحة هذا الاستنتاج. وقد يُطعن أيضا في اكتمال المعلومات الاستخبارية التي كانت بحوزة بلجيكا في ذلك الوقت، لأن المعلومات الإضافية التي وردت من بلجيكا في عام ٢٠١٧ في ملف فان ريسينغيم المؤرخ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ أشارت إلى أن طيار الطائرة الوحيدة من طراز "Fuga Magister" التي كانت صالحة للطيران كان شخصا يدعى Peter Wigstead (يشار إلى أن تهجئة اسم العائلة هي تهجئة "صوتية"؛ إذ وردت في معلومات أخرى على أنها "Wickstead" أو "Wicksteed"). وتثبت الأدلة المتبقية، التي ترد مناقشة إضافية لها أدناه، أنه كان هناك طيارون آخرون غير Wickstead قادرون على تشغيل الطائرة طراز Fouga في ذلك الوقت. وتشير المعلومات الواردة من الولايات المتحدة والأمم المتحدة إلى أن فان ريسينغيم كان من الممكن أن يكون موجودا في كاتانغا بحلول ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، ولكنها معلومات غير دقيقة أيضا وربما استندت إلى معلومات استخبارية غير مكتملة. وبناء على ذلك، لا يمكنني الخلوص إلى شيء بشأن هذه المسألة في الوقت الراهن. ولا أرى أي أساس لتعديل القيمة الإثباتية للمعلومات التي تفيد بأن طيارا مرتزقا بلجيكيا اسمه فان ريسينغيم كان ضالعا في هجوم جوي على الطائرة SE-BDY لتصبح غير ضعيفة.

٣ - احتمال تورط طيارين مرتزقة أو عملاء آخرين: بوكيلز

٦٢ - تتصل إحدى الفرضيات التي ظهرت بشأن الهجوم الجوي أو عوامل التداخل الأخرى بادعاء قيام طيار بلجيكي من المرتزقة يسمى "بوكيلز" عن غير قصد بإسقاط الطائرة SE-BDY بإطلاق النار

عليها ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وقد ذُكر أن ”بوكيلز“ حكى قصته لكلود دو كيمولاريا، المساعد الشخصي السابق لهرشولد (١٩٥٧-١٩٦١)، الذي أصبح لاحقا دبلوماسيا فرنسيا مرموقا ورجل أعمال. وقد سُردت القصة في عدة مقابلات في باريس، رتب لها السيد دو تروي، والسيد غرانت، اللذين ربما كانا أيضا من المرتزقة السابقين. ولم تصبح هذه الفرضية معروفة على نطاق واسع حتى مناقشتها في رسالة نشرت في ١١ أيلول/سبتمبر ١٩٩٢ في صحيفة *الغارديان* مرسلّة من اثنين من كبار مسؤولي الأمم المتحدة السابقين هما جورج إيفان سميث وكونور كروز أوبريان. وتُجثت هذه الفرضية أيضا في تقرير صدر في عام ١٩٩٣ للدبلوماسي السويدي، بينت روسيو، Bengt Rösiö، ممثل السويد لدى الكونغو في وقت تحطم الطائرة، الذي أعد تقريراً عن تحقيق بشأن الحادث بعنوان ”كارثة ندولا“ لكي تتّلع عليه الحكومة السويدية في الفترة ١٩٩٢/١٩٩٣. وأدرج دو كيمولاريا سردا لوقائع اجتماعه مع ”بوكيلز“ في مذكراته المعنونة (2007) *Une vie à tire-d'aile: Mémoires* (حياة في لحظة خاطفة: مذكرات (٢٠٠٧)). ويشبه الوصف الوارد في المذكرات المنشورة إلى حد كبير ذلك الوارد في تقرير روسيو.

٦٣ - وقد نظر الفريق المستقل في تفاصيل ادعاء بوكيلز. وفيما يلي موجز للادعاء حسب ما رواه دو كيمولاريا: ذكر بوكيلز أنه غادر، ليلة ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، على متن طائرة نفائثة طراز Fouga Magister من مطار كولويزي (على بعد حوالي ٤٣٠ كيلومترا شمال غرب ندولا) بصحبته طائرة ثانية من نفس الطراز يقودها طيار لم يُذكر اسمه. ويزعم أن الطيارين قد صدرت لهما أوامر من شخص لم يفصح عن هويته ذي رتبة أعلى من رتبة القيادة العسكرية ومن القائد العام للقوات الكاتانغية، المقدم لامولين، باعتراض الطائرة SE-BDY قرب ندولا وتحويل اتجاهها إلى مطار كامينا (على بعد حوالي ٦٢٠ كيلومترا شمال غرب ندولا) كي يلتقي هرشولد ”بمسؤول تنفيذي لإحدى الشركات يتمتع بالنفوذ“. وذكر بوكيلز أنه اعترض الطائرة SE-BDY وأخبرها باللاسلكي أن تحول وجهتها إلى كامينا. وعندما لم يتم اتباع هذه التعليمات، قام بوكيلز - وفق ما زعم - بإطلاق النار من رشاشات الطائرة طراز Fouga خلف الطائرة SE-BDY، فأصاب عن غير قصد سطح ذيل تلك الطائرة طراز DC6 ففقد طيارها السيطرة عليها وتحطمت وشبت فيها النيران. ويرد وصف أوفى لادعاءات بوكيلز في تقرير لجنة هرشولد والفريق المستقل.

٦٤ - وخلص الفريق المستقل إلى ضعف القيمة الإثباتية للمعلومات المقدمة من دو كيمولاريا وسميث وأوبريان في ما يتعلق بتورط طيار مرتزق بلجيكي يسمى ”بوكيلز“. وفي التقييم الذي وضعه الفريق، ”خلص إلى عدم وجود تفسير لعدم تقدّمه [أي دو كيمولاريا] بتلك المعلومات في وقت أسبق“ من عام ١٩٩٣. وكان ذلك، على وجه الخصوص، في ضوء قيام واحد من كبار مسؤولي الأمم المتحدة، برايان أوركهارت، فيما يبدو، بنصح دو كيمولاريا بأن يبلغ الشرطة بهذا الأمر في عام ١٩٦٨، وهو ما لم يحدث، حسب فهم الفريق. وقد استند الفريق المستقل إلى ذلك جزئيا في اعتباره المعلومات المتعلقة ببوكيلز ذات قيمة إثباتية ضعيفة. ومع ذلك، وفي إطار دوري باعتباري الشخصية البارزة، زُودت بمعلومات تشير إلى أن دو كيمولاريا أبلغ السلطات فعلا في وقت أسبق بكثير مما كان مفهوما لدى الفريق.

٦٥ - وفي أيار/مايو ٢٠١٧، وضعني مصدر لم يرغب في ذكر اسمه على اتصال بابنة الراحل كلود دو كيمولاريا، إليزابيث، التي عرضت مساعدتي استنادا إلى احترامها لذكرى أبيها الراحل وإلى ما فهمته من إعجابه الشديد بداغ هرشولد. وأُتيحت لي النسخ الأصلية لمذكرات كلود دو كيمولاريا بين عامي

١٩٥١ و ١٩٩٢ وبين عامي ٢٠٠٦ و ٢٠١٢، فضلا عما يقرب من ٢٠ صندوقا من سجلاته الشخصية، التي تضمنت سجلات بالفرنسية (هي الأغلبية) وبالإنكليزية والعربية والجورجية والروسية. وإنني ممن للمساعدة الهامة والمفيدة التي تلقيتها.

٦٦ - وفي المذكرات التي تخص الفترة من ١٩٦٧، عثرت على تدوينات شتى بين شهري كانون الثاني/يناير وأيار/مايو للاجتماعات التي عقدها دو كيمولاريا بشأن هذا الموضوع. سُجِّل في التدوينة الأولى، بتاريخ ٢٤ كانون الثاني/يناير ١٩٦٧، "De Troye et Grant sur X Dag H" (دو تروي وغرانت بشأن الراحل داغ همرشولد). ويرد تفصيل لتدوينات مماثلة بتاريخ ٥ و ٨ شباط/فبراير، وتتضمن التدوينة المتعلقة بتاريخ ١١ شباط/فبراير العبارة التالية "avant visite du Pilote du Fougua Magister" (قبل زيارة طيار الطائرة طراز (Fougua Magister)، ويرد في تدوينة ١٣ شباط/فبراير تحديد لاسم ذلك الطيار على أنه "Beuchels". وسُجِّل اجتماعات إضافية عقدت مع دو تروي (دون حضور غرانت وبوكيلز على ما يبدو، مع اتخاذ تهجئة الأخير لاحقا الصيغة "بوكيلز") في ١٤ شباط/فبراير و ١٠ و ١٣ و ١٨ و ٢٥ و ٢٩ آذار/مارس و ٣ و ١٣ نيسان/أبريل و ٢ أيار/مايو ١٩٦٧. واعتبارا من ١٠ آذار/مارس، يرد في بعض التدوينات ذكر لمبالغ بعملة يبدو أنها "الفرنك القديم" بجوار اسم دو تروي، وهو ما يعني - على ما يفترض - أن هذه المبالغ قد دفعها دو كيمولاريا إلى دو تروي في تلك التواريخ. وترد في إحدى التدوينتين عبارة "H^e Lecluse 20 Rue Lecluse 17^e" (T=LAB 4926). ويبدو أن الجزء الأول من هذه العبارة هو عنوان باريس لما يشكل الآن واحدا من عدد مما يضمه الآن مركز "Centre Logement Jeunes Travailleurs" (مركز إسكان شباب العمال) وهو مركز لإسكان شباب العمال والطلاب والمتدربين أنشئ، حسب ما جاء في الموقع الشبكي الخاص به، في عام ١٩٦٦، أي في السنة السابقة لاجتماع دو كيمولاريا مع دو تروي. وليس واضحا ما يعنيه الجزء "T=LAB 4926". وألاحظ أن سجلات الأمم المتحدة تتضمن إشارات عديدة إلى المرتزقين البلجيكيين المسميين "De Troyer" (دو ترويه) و "Lamouline" (لامولين) اللذين كانا موجودين في كاتانغا في الوقت محل النظر.

٦٧ - ويرد في سجلات دو كيمولاريا ما يبدو أنه نسخة بالفاكس أو مسودة لرسالة مؤرخة ٣١ تموز/يوليه ١٩٦٩ موجهة إلى مورييس غريمو، رئيس الشرطة، بالعنوان 7 Boulevard du Palais, Paris (1er). وفي الفقرة الأولى من هذه الرسالة يرد ما يلي: "لعلكم تذكرون القصة التي أخبرتكم بها بشأن المقابلات التي أجريتها مع "مرتزق" سابق من الكونغو أحاله إليّ واحد من أصدقائي، هو روبرت أهير، الصحفي في وكالة يونايتد برس انترناشونال، وكان يدّعي أنه يعرف الحقيقة عن ظروف وفاة داغ همرشولد. وكان من الطبيعي أن يقوم زميل سابق للأمين العام الراحل للأمم المتحدة بمحاولة اغتنام كل فرصة لمعرفة الحقيقة. وأنا لم أفوت تلك الفرصة. [Vous vous souviendrez certainement de l'histoire que je vous avais racontée concernant les entretiens que j'avais eus avec un ancien 'affreux' du Congo, qui m'avait été adressé par un de mes amis journaliste à l'Agence United Press International, Robert Ahier, et qui prétendait connaître la vérité sur les circonstances de la mort de Dag Hammarskjöld. Il était naturel qu'un ancien collaborateur du défunt Secrétaire Général des Nations Unies cherche à saisir toute l'occasion de connaître la vérité. Je n'y ai pas manqué"]

٦٨ - وتصف بقية الرسالة اتصالات دو كيمولاريا بدو تروي، بما في ذلك أنه أمدّه بمعونة مالية "متواضعة" (مع إضافة عبارة "مع الاحتراز") وأن دو كيمولاريا قد أبلغه شاب جاء لزيارته بأن دو تروي هو حقيقةً "كلود باستارد". ومن غير الواضح لماذا ذكر دو كيمولاريا في رسالته إلى الشرطة أنه لا يعلم عنوان دو تروي (باستارد)، بالنظر إلى أنه دَوّن عنوانا باريسيا بجوار اسمه في تدوينات مذكراته بدءاً من عام ١٩٦٧. ومن غير الواضح إن كانت هذه الرسالة المؤرخة ٣١ تموز/يوليه ١٩٦٩ قد أرسلت قطعاً إلى رئيس الشرطة؛ ومع ذلك، ليس ثمة ما يشير إلى أن ذلك لم يحدث. وعلاوة على ذلك، فإن الفقرة الأولى من الرسالة تشير إلى أن دو كيمولاريا قد أبلغ فعلاً رئيس الشرطة بالأمر. وبناء على ذلك، يستوحى من هذه الرسالة أن دو كيمولاريا قد ذهب فعلاً إلى السلطات بخصوص قصة بوكيلز قبل عام ١٩٩٣ بوقت طويل.

٦٩ - وفضلاً عن ذلك، توجد في مذكرات عام ١٩٧٤ إشارة بتاريخ ١٥ تشرين الثاني/نوفمبر إلى "Belfrage/Hadelstan". وترد إشارة إلى هذه التدوينة في رسالة دو كيمولاريا إلى روسيو المؤرخة ٩ شباط/فبراير ١٩٩٣ التي أحال بها دو كيمولاريا مذكرات اجتماعه مع بوكيلز وآخرين في عام ١٩٦٧. ويضيف في الرسالة إلى روسيو - في شكل حاشية للرسالة - ما يلي: "طُبِعَ هذه الوثيقة المرفقة [هكذا وردت] المؤلف من إحدى وسبعين صفحة جورج إيفان سميث بعد تسجيل ما قلّته، في منزلي الواقع في Neuilly-sur-Seine. وقد أبلغت كل [هكذا وردت] القصة إلى السفير بلفراج والسيد هادلستان، الذي كان آنذاك رئيس الشؤون السياسية بوزارة خارجية السويد في ١٥ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٤". وبناء على ذلك، يستوحى من هذه الرسالة أن دو كيمولاريا قد أبلغ فعلاً رواية بوكيلز للسلطات السويدية قبل عام ١٩٩٣ بوقت طويل.

٧٠ - ولم تتمكن لجنة همرشولد أو الفريق المستقل من إثبات ما إذا كانت ملاحظات دو كيمولاريا الأصلية لاجتماعاته مع بوكيلز وآخرين، أو تسجيلات جورج إيفان سميث للملاحظات التي أملأها دو كيمولاريا، لا تزال متاحة. ورغم الإشارة إلى أن ملاحظات سميث كانت شاملة إذ تقع في ٧٠ صفحة تقريباً، فإن سميث يذكر في رسالته المؤرخة ٨ كانون الأول/ديسمبر ١٩٨١ التي يحيل بها الملاحظات إلى دو كيمولاريا لاستعراضها أن الملاحظات عبارة عن ملخص لمناقشة أطول بكثير. وفي الوقت نفسه، وبالنظر إلى أن الملاحظات قد وضعت في عام ١٩٨١ وأنه كان من الممكن لدو كيمولاريا أن يصحح في أي وقت منذ ذلك الحين (بما في ذلك داخل مذكراته في عام ٢٠٠٧) أي سوء فهم أو نقص في المعلومات، فإن اختياره عدم القيام بذلك أمر لا يستهان به.

٧١ - وقد سعى الفريق المستقل إلى التحقق من صحة جوانب في مزاعم "بوكيلز". فقد طلب إلى بلجيكا وفرنسا البحث عن معلومات عن "بوكيلز" ولكن أياً من الدولتين العضويتين لم يحدد أي معلومات. ويشير إلى أن فرنسا أفادت في ردها المؤرخ ٢ حزيران/يونيه ٢٠١٥ أنها لم تعثر على أي معلومات عن "محادثة بين دو كيمولاريا وطيّار بلجيكي يسمى 'بوكيلز' بشأن وفاة داغ همرشولد" لدى البحث في محفوظات وزارة الخارجية والتنمية الدولية. ولا يبدو أن محفوظات الاستخبارات والأمن والدفاع قد تم استعراضها.

٧٢ - وإبلاغ دو كيمولاريا الشرطة بالمسألة في تموز/يوليه ١٩٦٩ وإبلاغه كبار مسؤولي وزارة خارجية السويد بها في ١٥ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٧٤ يعززان مصداقية المعلومات. وعلاوة على ذلك، لا يبدو أن دافع دو كيمولاريا كان المصلحة الذاتية. ومع ذلك، فإن المعلومات الإضافية المحدودة التي تكتشفت

من تدوينات مذكرات دو كيمولاريا لعام ١٩٦٧ ومن وثائق أخرى بشأن المسألة غير كافية لتأكيد مصداقية رواية الأحداث لدو كيمولاريا أو التصديق على صحتها. وباختصار فيما يتعلق بهذه النقطة، فلا يخامرني شك في أن دو كيمولاريا قد استمع إلى رواية الأحداث التي قال إنه استمع إليها من شخصين عرّفنا نفسيهما على أنهما دو تروي وبوكيلز، أو أنه نقلها بحسن نية. وتدعم المعلومات الجديدة التي تم الحصول عليها هذا الرأي. بيد أن المعلومات الجديدة لا تزيد أو تقلل من احتمال أن تكون الرواية المزعومة للأحداث حقيقية. فما زال هذا الأمر بحاجة إلى مزيد من التحقيق. وبالنظر إلى أن المذكرات الأصلية لدو كيمولاريا والشريط الأصلي الذي يضم التسجيل المتعلق ببوكيلز لم يعثر عليهما بعد، وإلى الافتقار إلى معلومات محدّدة للهوية بشأن بوكيلز، وعدم توافر أي أدلة أخرى على أن مسؤولي برج مراقبة الحركة الجوية في ندولا كانوا متواطئين في الهجوم المزعوم والتستر عليه فور وقوعه، وعدم وجود أي أدلة إثبات مستقلة تضيف ثقلاً على جوانب حاسمة معينة في رواية بوكيلز المزعومة للأحداث، فإن تقديري للقيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة المتاحة منذ عام ٢٠١٥ هو أنها ضعيفة. إلا أن هذا التقدير سيلزم إعادة النظر فيه إذا تبين صحة أو زيف جوانب في الرواية، كما سيكون عليه الحال لو أمكن، مثلاً، إقامة الدليل بصورة قاطعة على وجود أو عدم وجود طائرتين صالحتين للاستعمال من طراز Fouga في كاتانغا في ذلك الوقت (وهو أمر سيرد مزيد من المناقشة بشأنه أدناه).

٤ - النوع المحتمل للطائرات والمطار المستعمل

٧٣ - أسند الفريق المستقل قيمة إثباتية ضعيفة لمعلومات بشأن فرضية استخدام طائرة نفثة من طراز Fouga Magister أو De Havilland Dove أو Dornier DO-27 أو DO-28 في هجوم جوي على الطائرة SE-BDY. وأشار إلى أن هذا التقدير لقدرات هذه الطائرة يستند إلى وجود قيود تشغيلية وقيود أخرى على استخدامها في تنفيذ هجوم. وكما ذكر أعلاه، فقد تلقيت أثناء عملي آراء متخصصين بشأن هذا الموضوع من العقيد (متقاعد) راؤول دا كوستا، رئيس أركان القوات الجوية السنغالية السابق، وسفين هامبريغ، محقق الحوادث. وكلا هذين الخبراء هما أيضاً طياران سابقان لطائرات مقاتلة وكانت لدى دا كوستا خبرة شخصية في قيادة طائرة نفثة من طراز Fouga Magister. كما تلقيت معلومات جديدة ذات صلة بهذا الموضوع من بلجيكا وألمانيا والولايات المتحدة والأمم المتحدة.

(أ) الطائرات: طراز Fouga Magister

٧٤ - أسند الفريق المستقل قيمة إثباتية متوسطة للمعلومات المتعلقة بادعاء أنه تم تسليم ثلاث طائرات من طراز Fouga Magister إلى قوات كاتانغا قبل تحطم الطائرة SE-BDY. وأشار إلى عدم وجود أي معلومات لديه تدعم جانباً من هذا الزعم طرحه دافيد دويل، الضابط السابق في وكالة الاستخبارات المركزية CIA وهو أن الطائرات قد ورّدها "الفرنسيون" أو وكالة الاستخبارات المركزية أو أي مصدر محدد آخر. وقد أكدت الولايات المتحدة في عام ٢٠١٦ أن دويل قد عمل لدى وكالة الاستخبارات المركزية في منطقة الكونغو في مطلع الستينيات. واستناداً إلى المعلومات التي قُدمت إلى الأمم المتحدة في عام ٢٠١٦ وإليّ في عام ٢٠١٧، يمكن أن يتضح الآن أنه يبدو أنه جرى فعلاً تسليم ثلاث طائرات نفثة من طراز Fouga (مع ورود تهجئة خاطئة للاسم Fouga في بعض المعلومات على أنه "Fuga" أو "Fugha") إلى كاتانغا في شباط/فبراير ١٩٦١. وفيما يلي موجز لهذه المعلومات.

٧٥ - شهد مطلع عام ١٩٦١ الظهور العلني للتقارير التي تفيد بشحن طائرات من طراز Fouga Magister من فرنسا إلى كاتانغا. وقد سبق أن أبلغت الولايات المتحدة الفريق المستقل في رسالة لها مؤرخة ٩ حزيران/يونيه ٢٠١٥ أن "وكالة الاستخبارات المركزية قد أجرت بحثاً ولم تعثر على أي وثائق بشأن وجود طائرات من طراز Fouga Magister في منطقة كاتانغا في حوالي الوقت محل النظر". إلا أنها زودتني في عام ٢٠١٧ بمعلومات تضمنت مذكرة لوزارة الخارجية بتاريخ ١٣ شباط/فبراير ١٩٦١ طلبت فيها وزارة الخارجية إلى رئيس شركة "Seven Seas Airlines" الأمريكية ألا تمضي في شحن تسع طائرات نفّاثة من فرنسا إلى كاتانغا وحذرت من أن حكومة الولايات المتحدة سوف "تتعامل بمجدية بالغة إذا مضت شركة Seven Seas Airlines في تسليم طائرات التدريب النفّاثة". وعلى الرغم من ذلك، يبدو أن شركة Seven Seas Airline قد نفذت الشحنة الأولى لثلاث طائرات من طراز Fouga Magister (مما مجموعه تسع طائرات في تلك الطلبية) في ١٦ شباط/فبراير ١٩٦١ أو في وقت قريب من هذا التاريخ. وفي اليوم التالي، ورد في نشرة صحفية مؤرخة ١٧ شباط/فبراير ١٩٦١ موجهة من البعثة الدائمة لفرنسا لدى الأمم المتحدة أن "السلطات الفرنسية قد نما إلى علمها أنه تم بطريق الجو ما أبلغ عنه من إرسال ثلاث طائرات تدريب من طراز 'Fouga Magister' إلى كاتانغا" وأن حكومة فرنسا قد بدأت تحقيقاً في ذلك الأمر.

٧٦ - ووفقاً للمعلومات الواردة من الولايات المتحدة، قام وزير خارجية غانا في ٢١ شباط/فبراير ١٩٦١ أو في وقت قريب من هذا التاريخ بإرسال مذكرة إلى سفارة الولايات المتحدة في غانا بشأن الطائرات الـ Fouga. ويبدو أن المذكرة قد أكدت أن ثلاثاً من الطائرات قد أوصلتها من فرنسا إلى كاتانغا في ١٦ شباط/فبراير ١٩٦١ واحدة من الطائرات المدنية للولايات المتحدة تابعة لشركة Seven Seas Airlines، يتألف طاقمها من مواطنين أمريكيين، وذلك كجزء من طلبية مقدمة من بلجيكا. ويبدو أن حكومة فرنسا قد قدمت، بعد ذلك، تأكيدات بأن الطائرات الست المتبقية من طراز Fouga من الطلبية المؤلفة من تسع طائرات مشتراة من شركة "Potez" ستبقى في فرنسا ولن يتم شحنها إلى كاتانغا. وبعد أن درست سجلات الأمم المتحدة، لم أجد أي إشارة إلى أن الطائرات الست المتبقية من طراز Fouga أو أي طائرات أخرى قد وصلت إلى كاتانغا في عام ١٩٦١. وتوجد مراسلات وفيرة أخرى بين الدول الأعضاء والأمم المتحدة وشركة Seven Seas Airlines بعد الأحداث السابق الإشارة إليها. إلا أن مواصلة بحث هذه المسألة في هذا المقام لا تخدم أغراض هذا التقرير؛ فالأمر الجدير بالنظر في هذا التحقيق هو التيقن من عدد الطائرات من طراز Fouga الذي تم إيصاله إلى كاتانغا في ١٦ شباط/فبراير ١٩٦١ أو في حدود هذا التاريخ. ويبدو أن الجواب على ذلك هو أنه تم تسليم ثلاث طائرات في شباط/فبراير ١٩٦١ وهي معلومة جديدة أرى أنها ذات قيمة إثباتية قوية. ولا يوجد في أي من المعلومات التي اطلعْتُ عليها ما يوحي بضلوع وكالة الاستخبارات المركزية في إيصال تلك الطائرات كما يزعم دويل.

٧٧ - غير أن السؤال الحاسم المرتبط بذلك ما زال قائماً وهو: كم كان عدد ما كان صالحاً للاستعمال من تلك الطائرات في ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١؟ يقول هامبرغ، مستشهداً بكتاب من تأليف ليف هيلستروم متاح باللغة السويدية فقط، إنه لم تكن توجد في ذلك التاريخ إلا طائرة واحدة من طراز Fouga صالحة للاستعمال (هي وطائرة من طراز Tri-Pacer الكاريبي وطائرة من طراز Dove). ويسوق تعليلاً لذلك أن طائرة من طراز Fouga (مرقمة بالرقم ٩١) كان يقودها طيار اسمه "داغونيه"

قد تحطمت أثناء التدريب بالقرب من مدينة إيزابيث فيل في ٢٣ حزيران/يونيه ١٩٦١، وأن طائرة أخرى (مرقمة بالرقم ٩٢) قد أوقفت عن الطيران في مطار لوانو إيزابيث فيل بسبب مشاكل ميكانيكية في تموز/يوليه ١٩٦١، واستولت عليها الأمم المتحدة لاحقا في ١٣ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ في إطار العملية Morthor وقامت قوات الأمم المتحدة بعد ذلك بتدمير أجهزة مقصورة قيادتها.

٧٨ - وبخصوص مسألة قدرات القوات المسلحة لحكومة مقاطعة كاتانغا، بما في ذلك قواتها الجوية، أبلغني بلجيكا في حزيران/يونيه ٢٠١٧ أن محفوظات الدفاع لا تتضمن معلومات عن هذا الموضوع. ولكنها قدمت وثيقة بعنوان "Avions Katangais" (الطائرات الكاتانغية) مشيرة إلى أنها متاحة دون قيود على الإنترنت. ويرد في هذه الوثيقة أن الذي أعدها هو "لوك بادو بمساعدة من جان - بيير سنوك وليف هيلسترون" (الذي يبدو أنه تهجئة خاطئة محتملة للاسم "ليف هيلسترون"، وهو المصدر الذي استشهد به هامبرغ). ولا يرد في الوثيقة ذكر لتاريخ إعدادها أو الغرض منه وهي موجودة في الموقع www.likasi.be، الذي يبدو أنه موقع مدار إدارة خاصة لسكان ليكاسي (جادوتفيل سابقا) السابقين، بكاتانغا. وتسرد الوثيقة ما لا يقل عن ١٤ طائرة على أنها كانت صالحة للاستعمال ومتاحة لشركة Air atanga أو القوات الجوية الكاتانغية في ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، بما في ذلك طائرات من طراز Douglas DC-3 و De Havilland Dove وطائرات عمودية من طراز Sikorsky وطائرات من طراز Piper وطائرة واحدة من طراز Beechcraft وطائرة واحدة من طراز Fouga. وفي ٢١ حزيران/يونيه ٢٠١٧، طلبت من بلجيكا أن تقدم مزيدا من المعلومات عن الوثيقة المعنونة "Avions Katangais" (الطائرات الكاتانغية)، بما في ذلك مصادر المعلومات التي اعتمد عليها الباحثون. وتلقيت ردا من بلجيكا في ١٨ تموز/يوليه ٢٠١٧ أثناء وضع هذا التقرير في صيغته النهائية، ورد فيه، كمصادر، موقعان على شبكة الإنترنت وأسماء عدد من الكتب التي استخدمتها وزارة الدفاع في البحوث التي أجرتها. ولم تسنح لي الفرصة للتحقق من هذه المصادر.

٧٩ - فإذا كان ما ورد في البحث المتعلق بميلسترون وآخرين صحيحا، فإن هذا معناه أنه لم تكن هناك في ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ إلا طائرة واحدة فقط من طراز Fouga (رقم ٩٣) صالحة للاستعمال. وهناك وثائق معينة للأمم المتحدة تشير أيضا إلى أن طائرة واحدة من طراز Fouga كانت متاحة في ذلك الوقت. إلا أن هناك معلومات أخرى مستمدة من الدول الأعضاء والأمم المتحدة تناقض هذا الاستنتاج، لأنها تشير إلى وجود أكثر من طائرة واحدة من طراز Fouga قيد التشغيل في تاريخ الحادث أو قبله مباشرة. فعلى سبيل المثال، في برقيتين مؤرختين ١٥ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ موجّهتين من غوليون إلى وزير خارجية الولايات المتحدة، هناك إشارات إلى أكثر من طائرة نفثة واحدة. فقد كتب غوليون في إحدى هاتين البرقيتين: "بالنظر إلى القصف المتفرق لمطار إيزابيث فيل من جانب الطائرات النفثة الكاتانغية طراز magister، يجب على طائرة ملحق الجيش والبحرية في بريتوريا البقاء في ندولو والاتصال بماتليك، الملحق الجوي للولايات المتحدة في إيزابيث فيل باستخدام جهاز لاسلكي ذي نطاق تردد أحادي الجانب لتنسيق العمليات". وورد في برقية أخرى بتاريخ نفس اليوم ما يلي: "جميع الطائرات النفثة العاملة حاليا هي قطعاً من طراز [Fouga] Magister". وتذكر رسالة مؤرخة ١٦ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ بين نفس الطرفين أنه "يعتقد أن طائرتين من طراز [Fouga] Magister صالحتان للاستعمال" و "انشغالا واضحا" من احتمال أن تقوم تلك الطائرة النفثة بطلعة ليلية (مهمة طيران). وتشير رسالة مؤرخة ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ من نيويورك إلى وزير خارجية الولايات المتحدة

إلى أن "رالف باناش [الموظف بالأمم المتحدة] قال إنه لو وضعت قصة قيام طيار بلجيكي وحيد بقيادة طائرتين من طراز Fuga في رواية، فلن يصدقها العالم. فهاتان الطائرتان قد شلتا - على حد قوله - قدرة الأمم المتحدة على الطيران نهارا وتنقصها المعدات المناسبة مما يمنعها من الطيران الفعلي ليلا. وقد تجاسر باناش على تخمين أن الرحلة الجوية [للأمين العام] ما كان لها أن تتم ليلا لولا ذلك الطيار البلجيكي الوحيد ومقاتلته التوأم". وجاء في رسالة يبدو أنها أرسلت في ٢٠ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ من وزارة خارجية الولايات المتحدة (Bowles) إلى سفارة الولايات المتحدة في ستوكهولم أن "واحدة أو أكثر من طائرات التدريب الكاتانغية كانت قادرة على قصف منشآت الأمم المتحدة بالقنابل بشكل متكرر من مسافات عليا ودنيا دون مقاومة، بما في ذلك قصف مطاري كامينا وإليزابيث فيل. وتفيد التقارير بأن الطائرات النفثة الكاتانغية قد دمرت حوالي ٧ طائرات تابعة للأمم المتحدة وجعلت من المستحيل عمليا تعزيز قوات الأمم المتحدة في كاتانغا بطريق الجو". وفي وقت لاحق، نقلت رسالة مؤرخة ٢٣ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ موجهة من غوليون إلى وزير خارجية الولايات المتحدة معلومات من الملحق الجوي للولايات المتحدة (ماتليك) مفادها "قيام طائرة تابعة للقوات الجوية الكاتانغية من طراز Dove في ندولا هذا الصباح بنقل مرتزقة بلجيكيين وروديسيين وجنوب أفريقيين وإعدادهم إلى كولويزي اليوم ... وتتردد أيضا شائعة قيام طيارين بقيادة طائرة من طراز Fuga". وجاء فيها أيضا "أبلغت قوة الأمم المتحدة في الكونغو بضرورة بناء قدرة من الطائرات النفثة (ما زلنا نعتقد أن طائرتين نفثتين [من طراز Fougas] تعملان في كولويزي)". ويشير تقرير الأمم المتحدة المؤرخ ٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦٢ المقدم من الموظف المسؤول عن عملية الأمم المتحدة في الكونغو إلى الأمين العام، في البداية، إلى أن طائرة واحدة فقط من طراز Fougas كانت مستخدمة في الأعمال القتالية التي جرت في أيلول/سبتمبر ١٩٦١. إلا أن الوثيقة ذاتها تذكر في موضع متأخر فيها، عند الحديث عن فان ريسيجيم، أنه "كان يقود إحدى الطائرتين اللتين من طراز Fougas أثناء الأعمال القتالية التي جرت في أيلول/سبتمبر (كان ديلين يقود الطائرة الأخرى)".

٨٠ - ويشير عدد الهجمات المرتكبة ضد قوات الأمم المتحدة أيضا إلى صعوبة أن تكون طائرة واحدة من طراز Fougas قد ارتكبت كل تلك الهجمات. وتشير محفوظات الأمم المتحدة إلى أن هجمات الـ Fougas يبدو أنها كانت تحدث عدة مرات في اليوم، بما في ذلك أيام ١٥ و ١٦ و ١٧ و ١٨ أيلول/سبتمبر، وكانت تشمل هجمات بالصواريخ والرشاشات والقنابل، بما في ذلك الهجوم بالقنابل الذي راح ضحيته موظفون تابعون للأمم المتحدة ودمر عددا من طائرات الأمم المتحدة أثناء تلك التواريخ، منها طائرة من طراز UNC 199 وأخرى من طراز DC-3 وثالثة من طراز DC-4. وفضلا عن ذلك، تشير سجلات الاستخبارات الجوية للأمم المتحدة لعام ١٩٦٢ (الملف رقم ٨٠٥) إلى أن "غلاسبول" يذكر أنه كان يقود طائرتين أو أكثر من طراز Fougas خلال العمليات التي جرت في كانون الأول/ديسمبر ١٩٦١ وأنه مسؤول عن تحطم طائرة". وهناك وثيقة مهمة أخرى في محفوظات الأمم المتحدة مؤرخة ٤ آذار/مارس ١٩٦٣ يبدو أنها صودرت من قوات كاتانغا. وكتب هذه الوثيقة هو ج. ك. بيورن (يبدو أنه المرتزق الجنوب أفريقي جيرى بيورن)، "الرائد في الطيران الكاتانغي" إلى "رئيس دولة كاتانغا" ويرد فيها بالفرنسية أنه لا تزال هناك طائرة واحدة من طراز Fougas في كيسينجي في ذلك الوقت (أي في عام ١٩٦٣) يبدو أنها صالحة للاستعمال. فإذا كانت أي من استخبارات الأمم المتحدة لعام ١٩٦٢ أو لعام ١٩٦٣ صحيحة، فسيعزز أيهما الطرح القائل بوجود أكثر من طائرة واحدة من طراز Fougas كانت صالحة للاستعمال في أيلول/سبتمبر ١٩٦١.

٨١ - وبناء على ذلك، توجد بعض الأدلة على أنه كانت هناك أكثر من طائرة واحدة من طراز Fouga قيد الاستعمال في ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، وهي معلومة أرى أن قيمتها الإثباتية متوسطة. ولم أستطع، في حدود الإطار الزمني الممنوح للدور المنوط بي، أن أنتهي من هذا التحقيق؛ ومع ذلك أتوقع أن يصبح بالإمكان، بالاستعانة بمحفوظات الأمم المتحدة وبإجراء قدر إضافي صغير من البحوث، التحقق مما إذا كانت بحوث هيلستروم صحيحة، وما إذا كانت الطائرة طراز Fouga (رقم ٩١) قد تحطمت في ٢٣ حزيران/يونيه ١٩٦١ وما إذا كانت عملية الأمم المتحدة في الكونغو قد صادرت الطائرة طراز Fouga (رقم ٩٢) في ١٣ أيلول/سبتمبر ١٩٦١.

٨٢ - وقد تلقيت معلومات أخرى ذات صلة فيما يتعلق بالقدرة التشغيلية للطائرة التي من طراز Fouga. وهذا أمر له أهميته لأن القيود المتصورة على تشغيل الطائرة طراز Fouga ليلاً أو من ساحة إقلاع غير ممهدة قد تم الاحتجاج بها سابقاً على أنها قللت من احتمال أن يكون قد جرى استخدامها في شن هجومات. ومن الأمثلة على هذه المعلومات الجديدة، كما ذكر أعلاه، رسالة مؤرخة ١٥ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ موجهة من غوليون تشير إلى وجود شواغل إزاء استخدام الطائرة طراز Fouga في مهام طيران ليلية. وورد في رسالة أخرى مؤرخة ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ من نيويورك إلى وزير خارجية الولايات المتحدة أن هناك طائرة من طراز Fouga "نفثة هاجمت طائرة تابعة للولايات المتحدة من طراز Dakota كانت تُقل جرحى من إيفيل إلى ليو. وقد أُعطيت الطائرة ولكنها وصلت إلى ليو بسلام". وهذا لا يشير فقط إلى أن الطائرة طراز Fouga كانت قادرة على شن هجمات جو - جو، ولكن أيضاً إلى أنها هاجمت طائرة تابعة للولايات المتحدة في كاتانغا.

٨٣ - ومن حيث ما كان يستعمل من أماكن الإقلاع والهبوط، يلاحظ أن ديلين ذكر أمام لجنة التحقيق الروديسية أنه كان هناك عدد لا بأس به من الأماكن التي كان من الممكن أن تقلع منها الطائرة طراز Fouga وأنه فيما لا يقل عن مرة واحدة على ما يبدو "أخذها بعيداً عن كولوزي وهبط بها في مسار ترابي ولكي تأخذها بعيداً عليك أن تسكب ماءً وتمضي على المدرج لكي تسير بها بعيداً". وترد أدناه مناقشة إضافية لاحتمال وجود أماكن للإقلاع والهبوط متاحة في ندولا وحوها أكثر عدداً مما نظرت فيه التحقيقات المبكرة - وكان من الممكن للطائرة من طراز Fouga وغيرها من الطائرات أن تقلع منها وتهبط فيها.

٨٤ - وكما ذكر أعلاه، تم في رأيي تسليم الطائرات الثلاث التي من طراز Fouga في شباط/فبراير ١٩٦١ وهي معلومة جديدة أرى أنها ذات قيمة إثباتية قوية. أما المعلومات الواردة التي تفيد بأن أكثر من طائرة واحدة كانت قيد الاستعمال، فإني أعتبرها ذات قيمة إثباتية متوسطة.

(ب) الطائرات: طراز Dornier

٨٥ - حلل الفريق المستقل المعلومات الواردة من الأكاديمي والباحث، توربين غولستورف، بشأن إمكانية استخدام قوات كاتانغا طائرات من طراز Dornier DO-27 و/أو طراز Dornier DO-28 في أغراض هجومية في أيلول/سبتمبر ١٩٦١. ولاحظ الفريق أيضاً ما ذكره روسيو في تقريره من أن طائرات من طراز Dornier قد استخدمت ضد الأمم المتحدة في مهام قصف بالقنابل ليلاً.

٨٦ - وفي عام ٢٠١٧، تلقيت مزيداً من المعلومات من السيد غولستورف وألمانيا والولايات المتحدة والأمم المتحدة بشأن وجود طائرات من طراز Dornier في كاتانغا في أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وأشارت

المعلومات الواردة من الولايات المتحدة إلى أن طائرة واحدة على الأقل من طراز Dornier قد اشترتها كاتانغا وكانت موجودة في كولونيزي قبل نهاية أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وشملت هذه المعلومات بريقة بتاريخ ٢٦ تموز/يوليه ١٩٦١ ورد فيها أن "الطائرة الأولى من طراز Dornier يتوقع وصولها [في] إليزابيث فيل هذا الأسبوع" وتقارير متعددة صادرة في أيلول/سبتمبر تفيد بأن الطائرة (أو أكثر) من طراز Dornier كانت موجودة. وهذا يتسق مع مذكرة مؤرخة ٧ تموز/يوليه ١٩٦١ صادرة عن الأمم المتحدة تشير إلى أنها تلقت تقارير تفيد بأن كاتانغا اشترت طائرة ألمانية (أو أكثر) من طراز Dornier مزودة بمعدات عسكرية. وسلمت المذكرة إلى "المراقب الألماني"، الذي أفاد بأنه سيتم التحقيق في الأمر.

٨٧ - وشملت المعلومات التي وردت من السيد غولستورق وألمانيا في عام ٢٠١٧ رسالة من وزارة خارجية ألمانيا الغربية مؤرخة ٥ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦١ تفيد بأن "الطائرة الأولى من الطلبية" قد قادها طيار ألماني بصحبة مستورد بلجيكي إلى إليزابيث فيل في ٢١ آب/أغسطس ١٩٦١. وأكدت - فيما يبدو - رسالة لاحقة مؤرخة ٢٤ تشرين الثاني/نوفمبر ١٩٦١ وردت من وزارة الاقتصاد الاتحادية أن الطائرة الأولى من طراز Dornier DO-28 أقلعت من مطار ميونخ - ريم الدولي في ٢١ آب/أغسطس وطار إلى كاتانغا عبر إيطاليا بقيادة طيار يدعى السيد شافير، وهو من طياري شركة Dornier. وذكر أن الطائرات من الثانية إلى الخامسة من طراز DO-28 لم تقلع من نفس المطار حتى ٨ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦١ بقيادة طيارين بلجيكين. وأخيراً، وفرت وثيقة من "ZFST" بميونخ، مؤرخة ٢١ كانون الأول/ديسمبر ١٩٦١ مزيداً من المعلومات، منها رقم التسجيل وهو "Ka-3016" وأن الإيصال أظهر أن تلك الطائرات قد بيعت إلى شخص يدعى جون كاسار في كاتانغا. ووردت معلومات أخرى تنقل نفس المضمون السابق.

٨٨ - وتشير أيضاً المعلومات التي وردت من بلجيكا بشأن فان ريسينغيم المشار إليه اعلاه إلى طائرات من طراز Dornier، وذلك على الأرجح لأن بلجيكا تُسبب إليها ضلع في شرائها بسبب جنسية المشتري، كاسار. وقد أُدخل على الوثيقة تنقيح جزئي، ولكن يبدو أنها مؤرخة أيلول/سبتمبر ١٩٦١. ويرد فيها أنه "قبل بدء عمليات الأمم المتحدة" (يفترض أن الإشارة هنا هي إلى العملية Rumpunch (رومبانش) التي جرت في آب/أغسطس ١٩٦١ أو العملية Morthor (مورثر) التي جرت في أيلول/سبتمبر ١٩٦١، وكلاهما نفذتا قبل تحطم الطائرة SE-BDY)، غادر عقيد يسمى كاسار على متن طائرة من طراز Dornier يقودها طيار ألماني وكانت تستخدم حصراً في أغراض النقل، وقد تم تغيير وجهة الطائرة بصورة عاجلة إلى كولونيزي عبر برازافيل لتعزيز القوة الجوية الكاتانغية. وفي الموضوع ذاته، أفادت معلومات وردت من بلجيكا أن من المحتمل ولكن من غير المؤكد أن طائرة ثانية طراز Dornier (من الطائرات الأربع المشتراة) قد غادرت مباشرة بطريق الجو من ألمانيا إلى كاتانغا.

٨٩ - وجاء في تقرير للمعلومات العسكرية صادر عن الأمم المتحدة بتاريخ ٣٠ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦١ أن طائرة من طراز Dornier DO-27 أو من طراز Dornier DO-28 أقلعت من كانياما ويبدو أنها حاولت اعتراض طائرة طراز DC-4 تابعة للأمم المتحدة من الجو إلى الجو عندما كانت الطائرة الأخيرة تجمع معلومات عن طائرة من طراز Dove شاهدتها تقصف قرية بالقنابل على مقربة من كانياما. وقد تفادى طيار الطائرة DC-4 التابعة للأمم المتحدة الطائرة Dornier، واستدار ثانيةً بعد ذلك ليشاهد الطائرة Dornier والطائرة Dove تحبطان في مطار كانياما. وتُظهر نشرة صحفية صادرة عن الأمم المتحدة في كانون الأول/ديسمبر ١٩٦١ أن طائرة طراز Dornier تابعة للقوات الجوية الكاتانغية كانت تستخدم

في ذلك الشهر مطار ندولا في روديسيا الشمالية للقيام بغارات لقصف الأمم المتحدة بالقنابل في مطار إيزابيث فيل.

٩٠ - وذكر هامبرغ، مستشهدا بكتاب باللغة السويدية من تأليف ليف هيلستروم، أنه لا يبدو أن القوات الجوية الكاتانغية كانت متاحة لها قبل ٢٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ طائرات من طراز Dornier مزودة بمحاملات قنابل. غير أن هذه المعلومات تتعارض مع معلومات أخرى نوقشت أعلاه وأجمعت عليها مصادر متعددة.

٩١ - وتعزز المعلومات الواردة في عام ٢٠١٧ - ولكن لا تضيف كثيرا إلى - المعلومات التي أتيت للفريق المستقل عام ٢٠١٥ بشأن هذا الموضوع، وهي أن الطائرات طراز Dornier DO-28 قد وُردت إلى كاتانغا على أساس تجاري من ألمانيا الغربية في عام ١٩٦١ وأن طائرة واحدة على الأقل منها كانت موجودة قبل ليلة ١٧ و ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ وأن الطائرات ربما أدخلت عليها تعديلات لكي تكون قادرة على شن هجمات جوية والقصف بالقنابل. ووفقا للمعلومات التي قدمتها الأمم المتحدة، فإن الطائرات طراز Dornier أيا كان نوعها التي كانت متاحة للقوات الجوية الكاتانغية في عام ١٩٦١ كانت تنفذ عمليات من بينها عمليات قصف بالقنابل نهارا وليلا وعمليات أُبلغ أنها جرت في أماكن يبعد بعضها عن بعض قرابة ١٠٠٠ كيلومتر (كانياما وندولا) ومحاولة اعتراض واحدة على الأقل من الجو إلى الجو. ومع أن بعض هذه العمليات قد شوهد بعد تحطم الطائرة SE-BDY، فإنها تناسب قدرة الطائرات Dornier على تنفيذ هذه العمليات. وفي الوقت نفسه، فإن المعلومات المتاحة لا تدعم في حد ذاتها فرضية استخدام طائرة من طراز Dornier لتنفيذ هجوم على الطائرة SE-BDY، ولذلك كان تقديري للقيمة الإثباتية لهذه المعلومات أنها ضعيفة. إلا أنني أتطرق إلى هذه المسألة بصورة إضافية في استنتاجاتي.

(ج) أماكن الإقلاع والهبوط

٩٢ - على نحو ما سبقت الإشارة إليه، فقد تلقيت معلومات من محفوظات الأمم المتحدة تشير إلى أنه ربما كانت في كاتانغا في الوقت محل النظر أماكن إقلاع وهبوط أكثر مما كان مفهوما في بادئ الأمر. وتلقيت أيضا معلومات أخرى من الولايات المتحدة والأمم المتحدة بشأن ما يبدو من عدم اقتصر قوات كاتانغا على استخدام أماكن الإقلاع والهبوط الموجودة في كاتانغا. وبفضل مساعدة مفيدة جدا تلقيتها من قسم المعلومات الجغرافية المكانية، تم إعداد خريطين وإرفاقهما في تقريرتي تبينان هذه المعلومات في شكل تصويري.

٩٣ - وفيما يتعلق بالمطارات الموجودة في كاتانغا، ألاحظ أن المصدر الأساسي للمعلومات هو وثيقة معلومات عسكرية صادرة عن الأمم المتحدة في أيار/مايو ١٩٦٢ بعنوان "أماكن الإقلاع والهبوط في مقاطعة كاتانغا" تسرد ما يزيد على ٥٠ مطارا ومكانا للإقلاع والهبوط في كاتانغا في ذلك التاريخ. ولأغراض الطائرات التي ظهر أنها كانت في كاتانغا في أيلول/سبتمبر ١٩٦١ (طراز De Havilland Dove و Dornier DO-28 و Fouga Magister) واستنادا إلى المعلومات المستقاة من داكوستا وهامبرغ، لم اعتبر أن النظر في هذا السياق ينطبق على أماكن الإقلاع والهبوط المدرجة فقط على أنها مدارج هبوط "للطوارئ"، أو التي تقل مساحتها عن ٧٥٠ مترا. وقد أبلغني كلا هذين الخبيرين بأن الطائرات طراز Fouga تحتاج إلى مدرج سطحي مغلق (من الأسفلت أو الخرسانة)، لأن مدارج الحشائش أو الحصى

تتطوي على خطر تعرض الطائرة النفاثة لعطب من جراء ارتطام جسم خارجي بها. وفي الوقت ذاته، ألاحظ وجود أدلة، منها ما استُخلص من شهادة ديلين، على أن الطائرة طراز Fouga ربما أقلعت أو هبطت على سطح غير مغلق مرة واحدة على الأقل. وألاحظ أيضا أنه يبدو من السجلات المتاحة أنه لا توجد أدلة على أن أماكن الإقلاع والهبوط في كاتانغا جرى تجهيزها بشكل محدد للإقلاع أو الهبوط ليلا. بيد أن سجلات التحقيقات المبكرة يظهر فيها استخدام حلول خاصة، مثل استخدام الكيروسين والرمل كمشاعل.

٩٤ - وتشير معلومات جديدة أخرى بشأن أماكن الإقلاع والهبوط إلى أن قوات كاتانغا كانت تستخدم أماكن إقلاع وهبوط في روديسيا الشمالية. كما تشير رسالة مؤرخة ٢٣ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ موجهة من قنصل الولايات المتحدة، ويليام ك. كانوب، إلى وزير خارجية الولايات المتحدة إلى ادعاءات مفادها أن روديسيا الشمالية قد سمحت للطائرات الكاتانغية باستخدام مطار ندولا الحربي. وورد في نشرة صحفية صادرة عن الأمم المتحدة في كانون الأول/ديسمبر ١٩٦١ أن طائرة كاتانغية طراز Dornier كانت تستخدم مطار ندولا في روديسيا الشمالية للقيام بغارات لقصف الأمم المتحدة بالقنابل في مطار إيزابيث فيل، من مسافة تزيد على ٢٥٠ كيلومترا.

٩٥ - وأرى أن المعلومات الجديدة التي تفيد بأن قوات كاتانغا ربما كان متاحا لها استخدام أماكن إقلاع وهبوط في كاتانغا وروديسيا الشمالية أكثر مما كان ثابتا من قبل معلومات ذات قيمة إثباتية متوسطة.

(د) طيارو القوات الجوية الكاتانغية

٩٦ - على نحو ما سيجري دراسته بمزيد من التفصيل أدناه، فقد اعتمدت التحقيقات المبكرة على افتراض يقوم على أدلة مستقاة من ديلين وهي أن طيارا كاتانغيا واحدا فقط هو الذي يمكن أن يكون قد قاد طائرة في هجوم على الطائرة SE-BDY. غير أن المعلومات الجديدة تشير إلى أنه ربما كان هناك طيارون كثيرون آخرون. فوثائق الأمم المتحدة، ومنها قائمة لأفراد القوات الجوية الكاتانغية بتاريخ ١٧ كانون الثاني/يناير ١٩٦١ تُظهر أنه كان لديها ما لا يقل عن ٣٢ فردا (١٤ طيارا بالإضافة إلى مشغلي أجهزة لاسلكي وإخصائيين تقنيين). ورغم أن كثيرا من هؤلاء قد تم إعادتهم إلى الوطن في عام ١٩٦١، يشير أحد سجلات الاستخبارات الجوية للأمم المتحدة إلى أن ١١ طيارا من المرتزقة كانوا موجودين في كولويزي (المطار الحربي الرئيسي الذي كان خاضعا للسيطرة الكاتانغية) في نيسان/أبريل ١٩٦٢. ومع أن ذلك يأتي بعد حادث التحطم بنصف سنة تقريبا، فإن هناك معلومات أخرى يمكن الخلوص على ضوءها إلى أن بعض هؤلاء الطيارين أو كلهم ربما كانوا في كاتانغا في أيلول/سبتمبر ١٩٦١. ومن المرتزقة الآخرين الذين كانوا موجودين في كاتانغا من أواخر عام ١٩٦١ إلى أوائل عام ١٩٦٢ وحددتهم وثائق الأمم المتحدة على أنهم كانوا يملكون القدرة على العمل كطيارين ديلين، وجيلين، وغلاسبول، وهيرش، وماغين، وبورين، وفان ريسينغيم، وفيرلو، وويكستيد.

٩٧ - وفيما يتعلق بمسألة الأفراد العسكريين أو شبه العسكريين أو اللانظاميين الأجانب (بمن فيهم المرتزقة) الذين كانوا يخدمون في كاتانغا، قدمت بلجيكا أيضا معلومات من محفوظاتها الأمنية بشأن تشارلز ويغ وجيري بورين. وبخصوص ويغ، أشارت المعلومات إلى أن الأمم المتحدة أعادته إلى الوطن من كاتانغا في ٣ آب/أغسطس ١٩٦١. أما بورين Puren (الذي كان يكتب اسم عائلته بطريقتين مختلفتين

هما "Purren" و "Pureh" وكان يكنى بـ "du Plessis")، فإن المعلومات المنقحة جزئياً أشارت إلى أنه كان لا يزال موجوداً في كاتانغا، ولكن هذه المعلومات لم تكن مؤرخة. ولا يدعى تحديداً في هذه المعلومات الجديدة أن أيّاً من هذين الشخصين ربما عمل طياراً.

٩٨ - واستناداً إلى الحالة الراهنة لتحقيقاتي، وفي ضوء ما تقدم، لا يمكنني أن أخلص إلى العدد الدقيق للطيارين المرتزقة الذين ربما كانوا موجودين في كاتانغا في الوقت محل النظر ولا إلى أيهم ربما كان موجوداً. إلا أنه يبدو من المؤكد أن عددهم كان أكبر من العدد الذي نظرت فيه التحقيقات المبكرة. وتقديري للمعلومات الجديدة التي تفيد بأن القوات المسلحة الكاتانغية كان بها أكثر من طيار واحد في ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ هو أنها ذات قيمة إثباتية متوسطة. إلا أن هذه المعلومات تحتاج إلى المزيد من التحقق.

(هـ) الطائرات الإثيوبية النفاثة

٩٩ - تلقيت أيضاً معلومات بشأن نشر طائرات إثيوبية نفاثة في الكونغو لدعم عملية الأمم المتحدة في الكونغو في عام ١٩٦١. ووفقاً للمعلومات المستقاة من هانز كريستيان سيمنسن والولايات المتحدة والأمم المتحدة، فقد جرى نشر تلك الطائرات في الكونغو في موعد متأخر عما كان متوقعاً في البداية. وهناك من يذهب إلى أن هذا التأخر ترك الطائرة SE-BDY غير المصحوبة بحراسة عرضة للهجوم وأنه ربما كان هناك تواطؤ متعمد لتأخير وصول الطائرات الإثيوبية النفاثة لهذا الغرض. ويبدو ممكناً أن هذه الطائرات وصلت في وقت متأخر عما كانت تأمله قيادة عملية الأمم المتحدة في الكونغو في بادئ الأمر. إلا أنني لم أطلع على معلومات تجعلني أعتقد أن التعمق في تناول هذا الأمر في هذا التقرير سيلقي مزيداً من الضوء على المسألة. وقد كان نشر الطائرات الإثيوبية النفاثة مسألة معقدة من حيث كل من الاتفاق السياسي واللوجستيات. فمع أن الموافقات على التحليق فوق الأقاليم البريطانية في شرق أفريقيا ربما تكون قد حُجبت، فقد كانت هناك في ٢٠ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ مسائل لوجستية لم تكن قد حُلّت بعد بشأن إعادة التزويد بالوقود والصيانة والمطارات الحربية التي كانت ستستخدم لأغراض العمليات، ومسائل أخرى. وحتى مع إثبات أن وصول الطائرات الإثيوبية النفاثة قد تأخر عن عمد، سيظل من اللازم إثبات عدد من حلقات الوصل الإضافية قبل أن يتسنى قبول أن ذلك كان جزءاً من مؤامرة لترك الطائرة SE-BDY منكشفة أمام الهجوم أو أن التأخير كان له هذا التأثير في ضوء ظروف أخرى. ولذلك، فإن تقديري للمعلومات التي تشير إلى أن وصول الطائرات الإثيوبية بغرض دعم عملية الأمم المتحدة في الكونغو قد تم تأخيرها عمداً من أجل التأثير سلباً على ترتيبات تأمين الطائرة SE-BDY هو أنها ذات قيمة إثباتية ضعيفة.

باء - العمل التخريبي - العملية سيليسيت/معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية

١٠٠ - استناداً إلى البحوث التي أجرتها السيدة ويليامز، ظهرت فرضية مؤداها أنه جرى قُبيل الموعد المقرر لهبوط الطائرة SE-BDY تنشيط قنبلة مزروعة فيها، مما تسبب في تحطمها، وأن هذا العمل التخريبي يبدو أن هدفه كان "التخلص من" هرشولد. ويدعى أن المؤامرة كان يطلق عليها "العملية سيليسيت" ونفذتها منظمة غامضة اسمها "معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية". وعلم الجمهور العام بهذه الفرضية في أواخر التسعينيات عندما عُثِر، أثناء قيام لجنة جنوب أفريقيا للحقيقة والمصالحة بعملها، على ملف يحتوي على ما يقرب من ١٢ وثيقة تتصل بالعملية سيليسيت المزعومة.

١٠١ - وحاولت السيدة ويليامز ولجنة همرشولد دون جدوى الاطلاع على أصول وثائق العملية سيليست من أجل الحصول على تقييم تقني لأصالتها. ولكي ينظر الفريق المستقل في هذه الفرضية، بعث برسالة إلى جنوب أفريقيا في ٢٣ حزيران/يونيه ٢٠١٥ طالبا منها البحث عن أي سجلات أو مواد أخرى تتصل بتلك الوثائق وإطلاعها عليها. ولم يصل رد إلى الفريق من جنوب أفريقيا بحلول وقت انتهائه من عمله، ولم يستطع استنادا إلى ذلك إلا أن يخلص إلى أن المزاعم المتصلة بالعملية سيليست منعدمة القيمة الإثباتية. وتستند هذه النتيجة أساسا إلى استحالة إثبات أصالة هذه الوثائق وعدم اليقين إزاء تسلسل حياتها وعدم تأكيد ما إذا كان معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية كان موجودا أم لا في أيلول/سبتمبر ١٩٦١.

١٠٢ - وتابعت الأمم المتحدة المسألة مع جنوب أفريقيا في عام ٢٠١٦. وفي ١ تموز/يوليه ٢٠١٦، بعثت جنوب أفريقيا برسالة إلى الأمم المتحدة تشير إلى "معلومة كُشف عنها خلال جلسات لجنة تقصي الحقائق والمصالحة في جمهورية جنوب أفريقيا في تسعينيات القرن الماضي تشير إلى احتمال ضلوع ما يسمى بـ 'معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية' في وفاة السيد همرشولد". وذكرت جنوب أفريقيا أنها تؤيد التحقيق تماما وأن وزارة العدل وتطوير الدستور أصدرت تعليمات بإجراء بحث عن أي وثائق أو سجلات أو معلومات ذات صلة بالموضوع، على أن ينظر بعد ذلك في طلب تلك المعلومات وفقا للمقتضيات الدستورية والقانونية لجنوب أفريقيا. غير أن الأمين العام لم يصله شيء من جنوب أفريقيا بحلول وقت تقديم تقريره الصادر في آب/أغسطس ٢٠١٦ إلى الجمعية العامة.

١٠٣ - وراسلت الأمم المتحدة ثانيةً جنوب أفريقيا في شباط/فبراير ونيسان/أبريل ٢٠١٧ لمتابعة طلب التعاون. وفور تعييني شخصية بارزة، راسلت أيضا جنوب أفريقيا طالبا مساعدتها في الحصول على الوثائق المزعومة لمعهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية (ثم لطلب إجراء مزيد من البحث عن معلومات، وفق ما جرت مناقشته في الفرع الثالث). وللتأكد بشكل أفضل من النطاق المحتمل لهذه المواد، ناقشت المسألة مع كريستيل تيرايلانش، الباحثة السابقة في لجنة جنوب أفريقيا للحقيقة والمصالحة التي أطلعت على الوثائق في عام ١٩٩٨. وناقشت أيضا الملف الذي وُجدت فيه وثائق العملية سيليست مع المحامي جورج بيزوس، الذي شارك في جلسات الاستماع المتصلة بهذا الأمر. وقد أبلغتني الباحثة أنه بالنظر إلى الوقت الطويل الذي مر لا يمكنها أن تتذكر على وجه اليقين أن الوثائق التي أطلعت عليها كانت هي الأصلية؛ ولكنها تذكرت أن ترويسات المعهد على الوثائق ربما كان بعضها على الأقل ملونا وأن الوثائق كان يبدو من خصائص الورق الذي طبعت عليه أنها عتيقة وأنه كان هناك تفاوت - على ما يبدو - في شكل الوثائق المختلفة التي يضمها الملف. وفي الوقت نفسه تقريبا، أجريت ترتيبات مع خبير في الطب الشرعي للتحضير لإخضاع الوثائق للفحص.

١٠٤ - ومن ثم، فقد التقيت مع سفير جنوب أفريقيا لدى الأمم المتحدة في نيسان/أبريل ٢٠١٧، مشيرا في رسالة بعثت بها في اليوم التالي إلى أنه:

وفقا لما جرت مناقشته في اجتماعنا المعقود في ٢٦ نيسان/أبريل ٢٠١٧، من المهم في سياق قيامي بالولاية المنوطة بي أن أحدد ما إذا كانت الوثائق المزعومة لمعهد البحوث البحرية أصلية أم لا حتى يتسنى دعم أو رفض الفرضية المتعلقة بـ "العملية سيليست"، وسيوفر أيهما إسهاما كبيرا في البحث عن الحقيقة وفي السجل التاريخي. ولدى القيام بذلك، سأحتاج إلى أن أفحص هذه الوثائق بعناية (سواء كانت أصلية أو بالشكل الذي اكتشفت به أول الأمر)

للتثبت من تسلسل حيازتها ومصدرها وأصالتها ومؤلفها ومحتوياتها والغرض المفترض منها. وستكون طرائق هذا الفحص، بما في ذلك الفحص باستخدام تقنيات الطب الشرعي، موضوع مناقشات واتفاق مع السلطات المعنية في جنوب أفريقيا أثناء زيارتي المعتمدة.

١٠٥ - وتابعت هذا الأمر بين نيسان/أبريل وتموز/يوليه ٢٠١٧، إلا أنني لم أتلق حتى وقت إعداد هذا التقرير ردا من جنوب أفريقيا بشأن وثائق معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية أو أي معلومات أخرى. وبناء على ذلك، لا أستطيع إعادة النظر في تقديري للقيمة الإثباتية لهذه المعلومة، التي يمثل التأكد منها مدخلا حاسما للتحقق من هذا العمل التخريبي المزعوم باعتباره سببا مفترضا لتحطم الطائرة SE-BDY.

جيم - العوامل البشرية

تناول الطيارين لمشروبات كحولية

١٠٦ - في عام ٢٠١٥، قدم الدكتور أكي هاسلر، جراح الطيران السابق الذي كان ملحقا بالقوات الجوية السويدية، معلومات إلى الفريق المستقل بشأن ما زعمه من أن "التحطم الذي حدث في ندولا في أيلول/سبتمبر ١٩٦١ كان حادثا ناجما عن خطأ عادي من أخطاء الطيارين". وكان الدكتور هاسلر قد كلفته وزارة الدفاع السويدية في "عقد الستينيات" بإجراء تحقيقات بشأن جميع "حوادث الطيران السويدية"، وشمل بتحقيقاته الطائرة SE-BDY. وقدم وثائق إلى الفريق تدعم زعمه أن حالة الإرهاق التي كان يمر بها طيارو وطاقم الطائرة SE-BDY بسبب عدم حصولهم على قدر كاف من الراحة كان عاملا أساسيا في تحطم الطائرة. ومع أن الفريق اعتبر المعلومات المحددة التي قدمها دكتور هاسلر ضعيفة من حيث كونها قد ساعدت في تسليط الضوء على ما إذا كان الإرهاق عاملا مساهما في تحطم الطائرة SE-BDY، فإن تلك المعلومات لها صلة بمعلومات أخرى اعتبرها الفريق ذات قيمة إثباتية متوسطة. وترد مناقشة إضافية لهذا الأمر في الفرع السادس أدناه.

١٠٧ - وفي أعقاب عمل الفريق، قدم الدكتور هاسلر في عامي ٢٠١٦ و ٢٠١٧ مزيدا من المعلومات يزعم فيها أن عوامل بشرية أخرى - مثلة في تناول المشروبات الكحولية بشكل أصاب الطيارين بالاختلال - كان عاملا مسببا لتحطم الطائرة. وشمل ما زعمه في هذا الصدد أنه بسبب شيوع ثقافة الإفراط في تناول الكحوليات والتستر على ذلك في الطيران السويدي، بما في ذلك في القوات الجوية، أثناء وقبل عام ١٩٦١، يمكن أن يكون أفراد طاقم الطائرة SE-BDY قد أصابهم تناول الكحوليات بالاختلال ولم يخضعوا للفحص بصورة كافية بعد الحادث للتأكد من وجود أو عدم وجود كحوليات في أجسادهم.

١٠٨ - وما يذهب إليه الدكتور هاسلر أنه لم يكن في السويد عام ١٩٦١ حد أقصى مقرر قانونا لتركيز الكحول في الدم بالنسبة للطيارين ولذلك لم يكن هناك إلزام بفحص أفراد طاقم الطائرة SE-BDY السويديين للتعرف على مستوى تركيز الكحول في دمهم. وفي مراسلات مع البعثة الدائمة للسويد لدى الأمم المتحدة في أيار/مايو وحزيران/يونيه، جرى التأكيد لي أنه لم يكن يظهر في القوانين السويدية ذات الصلة التي كانت سارية في عام ١٩٦١ نص على مقدار محدد لتركيز الكحول في الدم بالنسبة للطيارين. وليس لدي معلومات تفيد بأن سلطات الطيران المدني السويدية كانت تفرض في أيلول/سبتمبر ١٩٦١ حدا أقصى تنظيميا أو مقررًا لمقدار الكحول الذي يمكن أن يتناوله الطيارون أو غيرهم من أفراد الأطقم الجوية.

١٠٩ - وهناك اتفاق بين سلطات الطيران على أن تناول أفراد الأطقم الجوية ولو كمية صغيرة من الكحول (الإيثيلي) يؤدي إلى اختلال الوظائف الإدراكية والبصرية ويؤثر على قدرة الإنسان الفرد على حسن التقدير، بما في ذلك الانتباه، ومعالجة المعلومات، ورد الفعل، والأداء، واتخاذ القرار، وهو سبب أو سبب مساهم في حوادث الطيران المميتة. ومن المعترف به أن الكحول، الذي تعرفه منظمة الطيران المدني الدولي على أنه مادة نفسانية التأثير، يمثل خطراً رئيسياً على سلامة الطيران، ومن هنا كان فرض سلطات الطيران الوطنية حداً أقصى لتناول أفراد الأطقم الجوية له.

١١٠ - وفي أيار/مايو ٢٠١٧، طلبت آراء مدير مركز الطب الشرعي والقانوني بجامعة دوندي، ستيفارت فلمينغ، ورئيس إحصائي باثولوجيا الطب الشرعي وأستاذ الطب المختبري وببولوجيا الأمراض في جامعة تورنتو، مايكل س. بولانين، وكلاهما كان قد ساعد الفريق المستقل سابقاً في فحص الأدلة الطبية - القانونية المتعلقة بتحطم الطائرة. وأعد السيد فلمينغ تقريراً عن تحليل السُمِّية التي أجراها الدكتور روس وسميث وستيفنس أثناء التحقيق في تحطم الطائرة SE-BDY ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ استناداً إلى فحص لأوراق مخزونة في أرشيف الدكتور روس في جامعة دوندي، وهي أوراق تحتوي على وثائق أولية تم استخدامها لإعداد تقرير التحقيق الطبي في الحادث. ووفقاً لتلك الوثائق التي أعاد السيد فلمينغ فحصها، لم تكتشف مخدرات أو كحول في العينات المأخوذة. ومع أن تحليل السمية التي أجريت في عام ١٩٦١ أخذت في اعتبارها إمكانية اختلال أداء طاقم الطائرة بسبب تناول المخدرات و/أو الكحول، فقد تمثل الاستنتاج الذي تم الخلوص إليه آنذاك استناداً إلى نتائج الفحوص التي أجريت في أن المخدرات أو الكحول لم يكن لأيهما دور في تحطم الطائرة.

١١١ - وأشار السيد فلمينغ في التقرير الذي قدمه إليّ أنه رغم أن التحقيقات الطبية التي أجريت في عام ١٩٦١ كانت في عمومها ذات نوعية ممتازة، فإن تحليل السمية كانت دون المستوى الذي يعتبر مقبولا اليوم. وشملت أوجه القصور هذه أن فحوص السمية (بما في ذلك مستويات الكحول) لم تجر بنجاح إلا على الطيار (هالونكويس) والطيار الاحتياطي (أهريوس). وقُدمت عينات للطيار المساعد (ليتون) ولكن الفحوص أخفقت بسبب تفسخ الأنسجة ولم يخضع مهندس الطيران (ويلهلمسون) أو مشغل اللاسلكي (روزين) لفحص الكحول أو المخدرات. وعلاوة على ذلك، وعلى الرغم من أخذ عينات دم من معظم الضحايا لتحليل مستويات الكربوكسيهيموغلوبين، فإن هذه العينات لم تستخدم لتحديد نسبة الكحول في الدم. وبدلاً من عينات الدم، استخدمت أنسجة الكبد والمخ لمعرفة نسبة الكحول. ولن يعتبر هذا النوع من الفحوص نوعاً أمثل بمعايير الممارسة الحديثة، ويرجع ذلك جزئياً إلى أن أنسجة الكبد تحتوي على إنزيم يستقلب الكحول ويمكن أن يظل فعالاً لفترة بعد الموت، مما قد يؤثر على دقة بيانات الفحص. وأشار السيد فلمينغ أيضاً إلى أن هناك تأخيراً لمدة يومين أو ثلاثة أيام بين الحصول على العينات وإيصالها إلى المختبر، مع عدم توفر تفاصيل عن كيفية تخزين العينات في تلك الفترة. وأشار السيد فلمينغ أيضاً إلى أن المعايير الدولية السائدة في عام ١٩٦١ - خلافاً للمعايير السويدية - كانت تستلزم التوصل إلى تقدير لتركيز الكحول في الدم، وهو ما لم يمكن موجوداً في تلك الحالة.

١١٢ - وعلى الرغم من ملاحظات السيد فلمينغ بشأن المستوى دون الأمثل لفحوص السمية، فقد خلص إلى أنه لم يجد أي دليل يدعم فرضية أن تناول المخدرات أو الكحول من قبل الطيارين ساهم في تحطم الطائرة.

١١٣ - كما تضمن التقرير الذي قدمه إلى السيد بولانن رأيه بأنه لم يكن هناك أساس طبي أو علمي للاستنتاج بأن الكحول كان عاملاً مسبباً في الحادث. ولاحظ السيد بولانن أنه لم يتمكن من إجراء تقييم مستقل لتسلسل حياة العينات، إلا أن ذلك لم يؤدي إلى استنتاج سلبي لأن ذلك كان شائعاً في مثل هذه التقارير. ومع ذلك، فقد أعرب عن اعتقاده أنه استناداً إلى نوعية التشريح وارتفاع مستوى وعي اختصاصيي الباثولوجيا (كما هو مبين في تقاريرهم)، فإن النتائج التحليلية، التي انتهت إلى عدم وجود كحول (إيثيلي)، كانت صحيحة.

١١٤ - وعند فحص كل ما سبق بعناية، يتضح ببساطة أنه لا يوجد أي دليل يمكن الاطمئنان إليه يكفي لإثبات أن الاستهلاك المزعوم للكحول (أو المخدرات) من قبل طاقم الطائرة كان له أي دور في هذه الفاجعة أو تأثيرٌ مسبب لها. وبالنظر إلى التقارير الطبية الأولية (بما في ذلك نتائجها المتعلقة بالسميّة) وآراء الخبيرين المستقلين السيد فليمينغ والسيد بولانن، فإن تقديري للقيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة التي تدعي إصابة الطيارين بالاختلال هو أنها معدومة.

خامساً - المعلومات الجديدة الأخرى

ألف - أعمال المسؤولين المحليين والسلطات المحلية

١١٥ - تشير معلومات جديدة واردة من المملكة المتحدة إلى أن عضواً في جهاز المخابرات السري التابع لها (MI6) كان موجوداً في كاتانغا في وقت الحادث. وفي الوثائق التي تلقيتها، وردت في ثلاث رسائل على الأقل مؤرخة ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ موجهة من اللورد ألبورت إلى وزارة العلاقات مع الكومنولث إشارة إلى نيل ريتشي، السكرتير الأول في المفوضية العليا البريطانية في سالزبوري، الذي كان مفهوماً، لدى الفريق المستقل وغيره، أنه ضابط في الجهاز MI6.

١١٦ - ولم تذكر التحقيقات المبكرة وجود وكالات استخبارات أجنبية. وكانت السيدة ويليامز أول من أورد إشارات عديدة إلى دور ريتشي في عام ٢٠١١، وقد نظرت لجنة همرشولد والفريق المستقل في تلك الإشارات. وكان مصدر هذه المعلومات أرشيفاً لأوراق اللورد ألبورت في جامعة إسيكس، كان يتضمن وثيقة بعنوان "Secret Report by Neil Ritchie, Appendix A to Alport to Sandys, Despatch" no. 8, 25 September 1961 "تقرير سري من إعداد نيل ريتشي، التذييل ألف إلى ألبورت إلى سانديس، الرسالة رقم ٨، ٢٥ أيلول/سبتمبر ١٩٦١". ويبدو أن قيام المملكة المتحدة بتوفير المعلومات الحالية يمثل أول مرة تعترف فيها صراحة بوجود ضابط لها من الجهاز MI6، وهو ما يشكل، إن كان الأمر كذلك، تطوراً مشجعاً. وبالنظر إلى أن وثائق أخرى للمملكة المتحدة وردت فيها تنقيحات يبدو أنها إحالات إلى ريتشي، فقد يكون من المناسب، بعد أن ثبتت حقيقة وجوده، استعراض التنقيحات المتضمنة لاسمه أو الإحالات إلى شخصه في النصوص الأخرى التي من هذا القبيل. وتقديري للمعلومات الجديدة التي تتجه إلى إثبات وجود موارد أو عناصر استخبارية أجنبية في كاتانغا أو حولها في أيلول/سبتمبر ١٩٦١ هو أنها ذات قيمة إثباتية متوسطة.

١١٧ - وتلقيت أيضاً معلومات جديدة يبدو أنها تشير إلى أن ممثلي بعض الدول الأعضاء ربما حاولوا التأثير على التحقيقات المبكرة بهدف الخلوص إلى أن خطأ الطيار هو سبب الحادث. وأذكر هنا مثلاً واحداً أطلعته عليه وأنا في مهمتي الراهنة. ففي رسالة مؤرخة ٢٤ نيسان/أبريل ١٩٦٢ من ألان كامبيل،

مستشار البعثة الدائمة للمملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة، موجهة إلى مايكل ويلفورد بوزارة الخارجية، أورد كامبيل إشارات شتى إلى تلقي المملكة المتحدة مسودة تقرير لجنة عام ١٩٦١ قبل إصداره - وهو أمر اعترف هو بأن "الكشف عنه ينطوي على قدر ما من الحساسية"، وإلى أن المملكة المتحدة قد تفاوضت على إدخال تغييرات في نصه. وجاء في الرسالة "أعتقد أن الأمانة قد أعدت الآن تنقيحا مُرضيا للمسودة". ووردت فيها تعديلات محددة في المسودة كانت المملكة المتحدة قد طلبتها من أمين لجنة عام ١٩٦١ (تتصل في هذا المثال بأدلة قد تكون جوهرية تتعلق باثنين من كبار المسؤولين البريطانيين هما اللورد لانسداون واللورد ألبورت). ويبدو من النص النهائي المتاح لنا من تقرير لجنة عام ١٩٦١ أن واحدا على الأقل من التنقيحات التي سعت إليها المملكة المتحدة قد وجد طريقه إلى نص التقرير النهائي.

١١٨ - وفي نفس الرسالة الموجهة من كامبيل إلى ويلفورد، أشار كامبيل فيما يتعلق بإبداء أحد الخبراء رأيا مفاده أن "التحطم ربما نجم عن عمل تخريبي أو إطلاق النار"، إلى أن "من المؤسف" أن "اللجنة قد قررت التمسك بمسودتها" بدلا من تغيير استنتاجاتها لتتوافق مع مقولة استبعاد حدوث عمل تخريبي أو هجوم خارجي. وأشار كامبيل أيضا إلى وجود حل محتمل لأي فرضية مؤداها أن الحادث نجم عن أي سبب آخر غير خطأ الطيار، وهو أنه "إذا أدى ترك احتمالية حدوث عمل تخريبي أو غيره من الأعمال الشريرة مفتوحة في متن التقرير إلى ظهور أي ميل، بعد نشر التقرير، إلى إحياء هذه الاتهامات، فسيكون بوسعنا أن نشير إلى تقرير [الخبير]". وألاحظ أن رأي مستشار بعثة المملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة قد نُقل في رسالة رسمية لا شخصية. وتُظهر هذه الرسالة ومواد أخرى أنه جرى بذل محاولة للتأثير على لجنة عام ١٩٦١ لاستبعاد العمل التخريبي أو غيره من الأعمال الشريرة كسبب محتمل أو أسباب محتملة لتحطم الطائرة.

١١٩ - ومورس تأثير مباشر على لجنة عام ١٩٦١ أيضا من جانب أحد أعضاء لجنة التحقيق الروديسية الثلاثة. ففي رسالة مؤرخة ١٩ شباط/فبراير ١٩٦٢ من القاضي لويد - جاكوب إلى وزير خارجية المملكة المتحدة، إيرل هوم، ذكر القاضي لويد - جاكوب ما يلي: "أمل ألا تكونوا متخوفين أكثر من اللازم من الاستنتاجات المحتملة للجنة الأمم المتحدة. وأعتقد أن أعضاءها سوف يركزون على الوضع في الكونغو قبل الرحلة الجوية (وقد حثت اثنين منهم على ذلك في مناقشة لي معهما على انفراد)، وسيسعون إلى إيضاح كيف أن راكبا على هذه الدرجة من الأهمية يجري نقله اعتمادا على تحصيل بهذه الدرجة من عدم الاكتراث". ويرد في وثائق للأمم المتحدة في ذلك الوقت، أُخرجت للعلن بعد صدور تقرير الفريق المستقل، أن ترتيبات الرحلات الجوية لكل من اللورد لانسداون والأمين العام لن تكون ترتيبات عادية بل ترتيبات تتم على "أعلى مستوى". وأبلغ القاضي لويد - جاكوب إيرل هوم أنه "فيما يتعلق بمسألة التسبب في حادث التحطم، أتوقع منهم [أي من لجنة عام ١٩٦١] الاتفاق مع الاستنتاجات التي خلصنا إليها". ولما كانت استنتاجات لجنة عام ١٩٦١ لم تخلص إلى هذه النتيجة وكانت اللجنة قد قررت في أجزاء من مسودة تقريرها أن التمسك بمسودتها الخاصة بها رغم الحث الذي تلقته، فإنني أرى أن المعلومات الجديدة بشأن رسالة القاضي لويد - جاكوب لها قيمة ضعيفة في إثبات أن محاولة التأثير التي بُذلت كان لها أثر على استقلال لجنة عام ١٩٦١.

باء - البحث والإنقاذ

١٢٠ - تشير معلومات معينة وردت من المملكة المتحدة إلى أن موقع تحطم الطائرة قد اكتشف قبل الوقت المبلغ عنه رسمياً وهو ١٥:١٠ بالتوقيت المحلي في ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. ففي رسالة مؤرخة ٢٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ موجهة من سفير المملكة المتحدة لدى الكونغو، ديريك ريتشيز إلى إيرل هوم يذكر ريتشيز أنه "في منتصف الليل تقريبا، مرت طائرة الأمين العام فوق ندولا. وبعد ذلك فقد برج المراقبة الاتصال معها. واكتُشف حطام الطائرة في منتصف نهار يوم ١٨ أيلول/سبتمبر بعد تنظيم عملية بحث واسعة النطاق". ويمكن وصف هذه المعلومات، في حد ذاتها، بأنها مجرد تدكّر أو إعادة رواية للأحداث بغير دقة. غير أن الأدلة التي نظر فيها الفريق المستقل، بما في ذلك التصريحات المستقلة للورد ألبرت وسكرتيره الشخصي، برايان أنوين، تشير أيضا إلى أن الحطام قد اكتُشف قبل الساعة ١٥:١٠ بالتوقيت المحلي بما لا يقل عن بعض ساعات. والتصريحات الصادرة عن ريتشيز تعزز هذه الاستنتاجات. وأرى أن هذه المعلومات ذات قيمة إثباتية متوسطة.

جيم - اعتراض الاتصالات

١ - اختراق جهاز التشفير

١٢١ - ورد إلى الفريق المستقل ادعاء بأن وكالة الأمن الوطني للولايات المتحدة قد راقبت خفية، باستخدام "معطّل تشفير خفي"، الاتصالات المرسلة من جهاز تشفير طراز CX-52 كان يستخدمه همرشولد أثناء زيارته إلى الكونغو وأنها أطلعت عليها وكالة الاستخبارات المركزية CIA ومقر الاتصالات الحكومية للمملكة المتحدة وربما أجهزة استخبارات تابعة للبلدان أخرى. وقدم هذه المعلومات سيكستون سفينسون، صهر الراحل بوريس هاجلين، مؤسس شركة Crypto AG السويسرية التي أنتجت جهاز التشفير طراز CX-52. أبلغ سفينسون أيضا لجنة همرشولد بأن مذكرات هاجلين تتضمن تفاصيل وافية لهذه المسائل ولكن من المقرر نشرها في موعد أدناه عام ٢٠٣٣، أي بعد وفاة هاجلين بـ ٥٠ عاما. وقدر الفريق المستقل القيمة الإثباتية لهذه المعلومة على أنها متوسطة.

١٢٢ - ومنذ أن أنهى الفريق المستقل عمله، نشر سفينسون كتابا عن الموضوع، وهو غير متوافر باللغة الإنكليزية. غير أنني اتصلت بسفينسون ساعيا إلى فهم ما إذا كانت هناك معلومات جديدة متاحة بشأن هذا الموضوع. وأبلغني بأن الكتاب يتوافق مع المعلومات التي سبق أن قدمها. وبعد أن أنهى الفريق عمله، ولكن قبل إصدار تقريره، نشر المراسل الأمني لهيئة الـ BBC مقالا بعنوان "كيف تجسست وكالة الأمن الوطني ومقر الاتصالات الحكومية على عالم الحرب الباردة". ووصف هذا المقال طبيعة العلاقة المزعومة بين هاجلين وممثل لوكالة الأمن الوطني يسمى ويليام ف. فريدمان. ولكنه لم يؤكد تأكيدا مباشرا أن وكالة الأمن الوطني كان لديها "معطّل تشفير خفي". وزعم مؤلف المقال أنه سعى إلى الحصول على تعليقات من الوكالة ولكنها رفضت تقديمها ومن مقر الاتصالات الحكومية، الذي زعم أنه رد قائلا إنه "لا يعلق على أنشطته التنفيذية ولا يؤكد أو ينفي صحة الاستنتاجات المحددة التي استقيت من الوثيقة التي تقوم أنت بمناقشتها"، مشيرا في الوقت نفسه إلى أن "الوثائق... ينبغي قراءتها في ضوء خلفية كانت المملكة المتحدة والولايات المتحدة وحلفاؤهما يواجهون فيها احتمال وقوع قتال مفتوح مع الكتلة السوفياتية".

١٢٣ - وعلاوة على ذلك، ووفقا لتقرير فنصل الولايات المتحدة المقيم في لوساكا (التقرير غير مؤرخ ولكنه نقل من قنصلية الولايات المتحدة في سالزبوري إلى وزارة الخارجية في ٢٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١)،

فإن المفوض السامي البريطاني، اللورد ألبورت "رفض ... بشكل غريب أن يعيد إلى ممثلي الأمم المتحدة آلات الترميز والكتب التي جمعتها السلطات الاتحادية من حطام الطائرة". ويوحى تصرف ألبورت بأنه كان لديه سبب دفعه إلى السعي لرفض إعادة ممتلكات الأمم المتحدة، بما في ذلك جهاز التشفير طراز CX-52 الخاص بـهمرشولد، إلى الأمم المتحدة، وإن كانت قد أعيدت إليها في نهاية المطاف.

١٢٤ - وقد طلبت، في التحقيقات التي أجريتها في عام ٢٠١٧، من الولايات المتحدة التعليق على الادعاء بأن الولايات المتحدة و/أو آخرين قد اعترضوا رسائل جهاز التشفير طراز CX-52 الخاص بـهمرشولد. وتلقيت ردا من الولايات المتحدة مفاده أنه "ليس لديها تعليقات على هذا الأمر". واستنادا إلى المعلومات الجديدة، بما فيها المؤلف الذي وضعه سفينسون والمنشور حاليا وأحدث رد وصلي من حكومة الولايات المتحدة، لا أجد أساسا لتغيير الاستنتاج الذي خلص إليه الفريق وهو أن هذه المعلومات لها قيمة إثباتية متوسطة.

٢ - الطائرة (أو أكثر) من طراز Dakota التابعة للولايات المتحدة في ندولا

١٢٥ - نظرت لجنة همرشولد والفريق المستقل في احتمال أن تكون طائرة (أو أكثر) تابعة للولايات المتحدة كانت واقفة على مدرج إقلاع في المطار بمدينة ندولا ليلة ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ ربما اعترضت أو استمعت إلى اتصالات تتعلق بحادث التحطم. وهذه المعلومات ليست "جديدة" كلها، لأن جوانب منها كُشف عنها منذ أولى التحقيقات. غير أن موقف الولايات المتحدة قد تغير منذ عام ٢٠١٥، إذ أصبح بالإمكان الآن تقديم تأكيد من السجلات بشأن وجود هذه الطائرة (أو أكثر)، مما يجعل هذه "المعلومات الجديدة" متوافقة مع التعريف الوارد أعلاه.

١٢٦ - وقد حصلت لجنة همرشولد على أدلة بشأن هذه المسألة من برايان أوين، وهو دبلوماسي بريطاني كان موجودا في ندولا بصفته سكرتيرا خاصا للمفوض السامي البريطاني في روديسيا، اللورد ألبورت. وقد ذكر أونوين أنه يتذكر رؤية طائرتين تابعتين للقوات الجوية للولايات المتحدة في ندولا في ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، مضيفا أنه يفهم أن الطائرتين "بهما معدات اتصالات عالية القدرة، وقد تساءلنا لاحقا عما إذا كان قد حدث أي اتصال بين واحدة أو أخرى من طائرتي الولايات المتحدة مع طائرة همرشولد، نظرا لامتلاكهما، كما فهمنا، القدرة على الاتصال بطائرة همرشولد". وليس فيما تذكره أونوين اختلاف عما قاله جون موسيل، الرائد الجوي بالقوات الجوية الملكية الروديسية في عامي ١٩٦١ و ١٩٦٢ الذي قال للجنة عام ١٩٦١ عندما طلب منه توضيح قوله "هناك أمور خفية تجري في المطار [مطار ندولا]"، "كانت هناك طائرتان أمريكيتان من طراز Dakota على مدرج الإقلاع والهبوط في ذلك الوقت تقريبا. وكانت هاتان الطائرتان واقفتين هناك وكانت محركاهما تدور ويفترض أن أجهزة اللاسلكي الخاصة بهما كانت ترسل أشياء شتى، أشياء من قبيل وصول شخصيات رفيعة المستوى، وما إلى ذلك". وأقر موسيل لاحقا أن كلمة "خفية" ربما لم تكن الوصف الدقيق للأمر، ولكنه لم يعدل عما قاله بشأن وجود "طائرتين أمريكيتين من طراز Dakota".

١٢٧ - وطلب الفريق المستقل إلى الولايات المتحدة موافاته بمعلومات بشأن طائرتي القوات الجوية للولايات المتحدة وأي معلومات ربما تكونان قد نُسعتاها أو أرسلتاها. ولم يرد إلى الفريق أي رد قبل أن يختتم عمله. وعندما تابعت الأمم المتحدة المسألة في عام ٢٠١٦ أبلغت بأن "القوات الجوية للولايات

المتحدة أجرت بحثاً ولم تجد أي وثائق أو معلومات بشأن وجود أي طائرة من طائرات القوات الجوية للولايات المتحدة على مدرج مطار ندولا في أيلول/سبتمبر ١٩٦١.

١٢٨ - وفي ضوء الرد الذي أرسلته الولايات المتحدة في عام ٢٠١٦، قمْتُ باستعراض سجلات التحقيقات المبكرة مرة أخرى. وتتضمن سجلات مجلس التحقيق الروديسي تصريحات المقدم الجوي، دون غايلر، ملحق القوات الجوية للولايات المتحدة في برينوريا، والعقيد بن ماتليك، الملحق الجوي للقوات الجوية للولايات المتحدة. ومن بين ما قاله غايلر ما يلي: "كانت طياري طراز DC3 8866 واقفة في مطار ندولا مساء يوم الأحد الموافق ١٧ أيلول/سبتمبر". ومن بين ما قاله ماتليك ما يلي: "في حوالي الساعة ١٥:٠٩ بالتوقيت المحلي من يوم الاثنين ١٨ أيلول/سبتمبر، تلقيت تعليمات بالاسلكي بالطيران [من إليزابيث فيل] إلى ندولا وتولي شؤون قيادة طائرات القوات الجوية للولايات المتحدة الموجودة في ندولا أو المرسلة إلى هناك. وهذه الطائرات هي الطائرتان من طراز DC3 [Dakota] وطائرتي أنا التي من طراز DC3 وطائرتان للنجدة الجوية من طراز C54 جارٍ حالياً إرسالهما من كانو إلى ويلاس". ومن ثم، يبدو أنه قد ثبت فعلاً في الفترة ١٩٦١/١٩٦٢ أن ما لا يقل عن ثلاث طائرات من طراز Dakota تابعة للقوات الجوية للولايات المتحدة كانت موجودة في إليزابيث فيل أو ندولا في ١٧ أيلول/سبتمبر وأن الطائرات الثلاث جميعها كانت في ندولا بحلول ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وبطبيعة الحال، ربما كانت هناك طائرات أخرى أيضاً.

١٢٩ - وفي التحقيقات التي أجريتها في عام ٢٠١٧، طلبتُ من الولايات المتحدة أن تراجع سجلاتها في محاولة لإيضاح ما يبدو أنه تضارب بين ما قالته في عام ٢٠١٦ من أن القوات الجوية للولايات المتحدة ليس لديها سجلات عن وجود أي طائرة في ندولا ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، وما قاله ماتليك وغايلر. وقد تلقيت رداً ووثائق في حزيران/يونيه ٢٠١٧ تشير إلى أن وزارة خارجية الولايات المتحدة قد عثرت على سجلات تشير إلى أنه كانت هناك في ندولا بين ١٥ و ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ طائرة للجيش والملحقين البحريين التابعين للولايات المتحدة، وكانت توجد طائرتان (طائرة للملحق الجوي للولايات المتحدة وطائرة للملحق الولايات المتحدة في برينوريا) في إليزابيث فيل من ١٥ إلى ١٧ أيلول/سبتمبر قبل إقلاعهما إلى ندولا في ١٨ أيلول/سبتمبر، ومن ثم كان يوجد في منطقة ندولا في ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ ما لا يقل عن ثلاث طائرات تابعة للولايات المتحدة. وأوضح رد الولايات المتحدة كذلك أن "طائرات الولايات المتحدة التي كانت في ندولا في أيلول/سبتمبر ١٩٦١... كانت هناك على خلفية الأزمة الجارية في الكونغو أثناء تلك الفترة، وعلى خلفية تقارير تفيد بأن الطائرة التي كانت تنقل الأمين العام همرشولد قد تحطمت".

١٣٠ - ويصف القنصل المقيم في لوساكا، في تقريره (غير المؤرخ ولكنه أرسل إلى وزارة الخارجية في ٢٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١)، مساعدة الملحق الجوي للولايات المتحدة (ماتليك) في إرسال رسائل من ندولا إلى إليزابيث فيل وليوبولد فيل وواشنطن العاصمة باستخدام جهاز لاسلكي "ذي نطاق تردد أحادي الجانب" على طائرة ماتليك. ويظهر ذلك أن ممثلي الأمم المتحدة كانت لديهم معدات لاسلكية ذات قدرات عالية تكفي للاتصال مباشرة من ندولا إلى أماكن بعيدة بعد واشنطن العاصمة. ويبدو أن ذلك كان معلوماً أيضاً لدى السلطات الروديسية وسلطات المملكة المتحدة، لأنه جرى في معلومات أرسلها المفوض السامي البريطاني، اللورد ألبورت، إلى وزير الخارجية سانديز بتاريخ ٢٥ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ وأطلعني عليها الباحث سيمنسن، إبداء التعليق التالي: "كانت هناك طائرتان تابعتان للملحقين

الجويين للولايات المتحدة في ليوبولد فيل وبريتوريا واقفتين بعض الأيام على رصيف الانتظار بمطار ندولا. وكانت هاتان الطائرتان على اتصال مستمر بليوبولد فيل وإليزابيث فيل ونيويورك وواشنطن ومن وقت لآخر مع طائرات الولايات المتحدة في الجو، دون الكشف عن ذلك للسلطات الاتحادية. وتأثرت تصرفاتها شك سلطات الأمن الاتحادية وبدا في وقت ما كما لو كانت الحكومة الاتحادية ستطلب من شرطة روديسيا الشمالية القبض على عقيد الولايات المتحدة المسؤول بتهمة خرق قانون الطيران المدني الدولي“. وفضلا عن ذلك، قال ألبرت، لدى وصفه لأحداث يومي ١٧ و ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ ”كنا نظن أن من الممكن أن تكون تلك الطائرة [التي من طراز Dakota] كانت على اتصال مع الطائرة [SE-BDY] الموجودة في ليوبولد فيل“.

١٣١ - وورد فيما قاله غايلر زعم بأنه ”لم يتم إرسال رسائل لاسلكية من هذه الطائرة إلى أي محطة بعد الساعة ١٢:٠٠ بتوقيت غرينيتش [الساعة ١٤:٠٠ بتوقيت ندولا المحلي] حتى شارك في البحث عن الطائرة DC6/SE-BDY يوم الاثنين ١٨ أيلول/سبتمبر“. غير أن ما قاله غايلر لم يشمل إمكانية أن تكون الطائرتان الأخريان من طراز Dakota اللتان ذكرتا في الفقرات المتقدمة قد أرسلتا رسالة أو أن تكون الطائرات الثلاث طراز Dakota (بما فيها طائرتيه) قد تلقت أو اعترضت رسائل لاسلكية أخرى (يفترض أنها كانت بالتردد العالي جدا) أو عملت كمحطة ترحيل لتلك الرسائل. بل إن ما قاله ماتليك بشأن الأحداث يشير إلى أن الطائرات التي من طراز Dakota كانت في يوم ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ على الأقل تتصل بـ ”مفرزة الاتصالات التابعة للقوات الجوية للولايات المتحدة في مطار نجيبي“. وكان يقوم بتشغيل المفرزة أفراد من القوات الجوية للولايات المتحدة من على بعد حوالي ميل من مركز معلومات الطيران المدني في ليوبولد فيل وكانت على الجانب الآخر من الكونغو حيث كان يوجد ماتليك في ذلك الوقت.

١٣٢ - وقد طلبت أيضا من همبرغ التعليق على احتمالية أن يكون قد تم إجراء مراقبة بالرادار أو اللاسلكي في المنطقة ذات الصلة المحيطة بندولا في ١٧ و ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وذكر همبرغ أنه كانت هناك معلومات تفيد بأن طائرة تابعة للولايات المتحدة من طراز [C-47 Dakota] كانت موجودة في قاعدة ندولا الجوية في ذلك الوقت، وربما كانت تستخدم كمحطة تسجيل و/أو ترحيل (”مركز قيادة ميداني“) لأي رسائل مرسلة بالتردد العالي جدا في المنطقة. وأشار كذلك إلى أنه يرى أن من المحتمل جدا أن تكون المنظمات الاستخبارية للبلدان المعنية كانت تقوم آنذاك بجمع معلومات عن طريق استخبارات الإشارات والاتصالات في منطقة ندولا في الوقت محل النظر.

١٣٣ - ولم أثير على معلومات ذات صلة من شأنها أن تؤكد عددا إجماليا لطائرات الولايات المتحدة في إليزابيث فيل وندولا في ١٧ و ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، ولكن يبدو أنه كان يوجد هناك ما لا يقل عن ثلاث طائرات من طراز Dakota مزودة بمعدات قوية للاتصال اللاسلكي. ويذكر هنا أن السجل المكتوب، بما في ذلك ما ذكره اللورد ألبرت (في وقت وقوع الحادث تقريبا) وموسيل وأونوين (في السنوات الأخيرة) والمعلومات المفصّل عنها مؤخرا من قنصل الولايات المتحدة المقيم في لوساكا، فيما يتعلق برأي أهل الخبرة الذي قاله همبرغ، يشير بقوة إلى أن الولايات المتحدة كان لديها عتاد له القدرة على إرسال واستقبال وترحيل واعتراض الاتصالات بفضل وجود مستقر لطائرات تابعة للولايات المتحدة، منها طائرات من طراز Dakota، في إليزابيث فيل ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وأرى أن هذه المعلومات ذات قيمة إثباتية متوسطة.

١٣٤ - وكون الولايات المتحدة ربما كان يوجد لها عتاد من هذا القبيل في المنطقة لا ينبغي اعتباره دليلاً في حد ذاته على أن هذه الطائرات أو غيرها استقبلت أو رحّلت أو اعترضت فعلاً رسائل جوية لاسلكية في ندولا أو اتصالات مقصورة قيادة الطائرة SE-BDY. وما زالت المعلومات الراهنة تشير إلى أنه ليس هناك دليل على أن الطائرة SE-BDY قد أرسلت أو استقبلت أي اتصال منذ وقت إقلاعها من ليوبولدفيل في الساعة ١٧:٥١ بالتوقيت المحلي يوم ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ إلى الساعة ٢٢:٠٢ بالتوقيت المحلي، وهو وقت أول خروج لها عن الصمت اللاسلكي بجهاز لاسلكي ذي تردد عال اتصلت منه بمركز معلومات الطيران في سالزبوري لتبلغه بالوقت المقدر لوصولها إلى ندولا وهو الساعة ٠٠:٣٥ بالتوقيت المحلي. غير أن أي تسجيل أو نص مكتوب للاتصالات التي أجرتها الطائرة SE-BDY مع مراقبي الحركة الجوية أو أي أجهزة لاسلكي أخرى في السماء أو على الأرض في تلك الليلة المشؤومة أو استقبلتها منهم ستكون مواد على قدر عظيم من الأهمية.

٣ - الحالات الأخرى لاعتراض الاتصالات

١٣٥ - جاء في الوثائق التي وردت من الولايات المتحدة أن قنصل الولايات المتحدة في إيزابيث فيل أبلغ وزارة الخارجية عن طريق برقية أرسلت في ٥ كانون الثاني/يناير ١٩٦١ أن القنصل البريطاني في إيزابيث فيل "قرأ [عليه] نص برقية معترضة مرسله من العميد وارد Ward، قائد الأمم المتحدة النيجري في ألبرتفيل، يبلغ فيها [ممثل الأمم المتحدة] دايال بشأن اجتماع وارد مع الزعماء اللوباويين". وتشير البرقية ذاتها إلى "برقية معترضة مرسله إلى [ممثل الأمم المتحدة] دايال ووارد من القائد المعاون البريطاني لقائد الأمم المتحدة النيجري في بوكافو" وتقدم معلومات إلى وزارة الخارجية مستقاة من هذه البرقية.

١٣٦ - وتتضمن وثائق واردة من المملكة المتحدة إشارات مختلفة إلى اعتراض اتصالات الأمم المتحدة. ففي رسالة من اللورد ألبورت إلى وزارة شؤون علاقات الكمنولث مؤرخة ١٢ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦١، وردت إشارة إلى "دليل حصلت عليه السلطات الاتحادية عن طريق اتصالات معترضة فيما يتعلق بخروقات مزعومة لوقف إطلاق النار من جانب الأمم المتحدة". وذكر اللورد ألبورت أنه رأى بعض هذه الاتصالات المعترضة وأنه أبلغ أن "جميع الإشارات المرسله من الأمم المتحدة ... يتم إرسالها الآن مشفرة" ويبدو أن السلطات الروديسية والبريطانية كانت قادرة على فك شفرتها.

١٣٧ - وجاء في رسالة مؤرخة ١٣ تشرين الأول/أكتوبر ١٩٦١ أن وزارة الخارجية أرسلت رسالة إلى البعثة الدائمة للمملكة المتحدة لدى الأمم المتحدة بصيغتها الواردة من رولاند ويلينسكي، رئيس وزراء اتحاد روديسيا ونياسالاند، تعرض معلومات مفصلة عن التحركات العسكرية لقوات الأمم المتحدة تم الحصول عليها عن طريق "اتصالات لاسلكية معترضة" و "إشارات معترضة". وذكر ويلينسكي كذلك أن "الأمثلة المذكورة صحيحة ١٠٠ في المائة. ولدينا أكثر من ذلك بكثير على نفس الدرجة من الصحة" وذكر شيئاً مثيراً هو أن "الاتصالات المعترضة الفعلية باستثناء الاتصال رقم واحد ينبغي عدم إرسالها إلى سلطات الأمم المتحدة لأننا لا نود بطبيعة الحال الكشف عن المقدار الدقيق لما نعرفه". وشملت هذه الاتصالات المعترضة اتصالات من قيادة كاتانغا في مقر الأمم المتحدة إلى العمليات الجوية في ليوبولدفيل. وفي اتصال مماثل بنفس التاريخ من سالزبوري إلى ليوبولدفيل ذكر أن "الحكومة مستعدة للإفصاح عن مثال واحد [من ٢٤ أيلول/سبتمبر ١٩٦١] من رسائل عديدة معترضة". ووفقاً لما جاء في اتصالات أخرى، كان ويلينسكي أيضاً يذكر علناً أنه يعترض رسائل الأمم المتحدة.

١٣٨ - ويبدو أن ما تقدم يثبت أن السلطات الروديسية وسلطات المملكة المتحدة كانتا تعترضان اتصالات الأمم المتحدة في الكونغو في عام ١٩٦١ وربما أطلعنا الولايات المتحدة عليها. وأرى أن هذه المعلومات ذات قيمة إثباتية متوسطة.

١٣٩ - وأي اعتراض من قبل أطراف ثالثة لاتصالات الأمم المتحدة في الكونغو وندولا هو أمر وثيق الصلة بالموضوع. إلا أن الأوثق صلةً هو احتمال أن يكون قد جرى اعتراض الاتصالات المتعلقة بترتيبات السفر المتعلقة بزيارة الأمين العام إلى ندولا وما يتصل بها من أنشطة. فإذا ما اتضح أن هذه الاتصالات قد تم فعلا اعتراضها أو الاطلاع عليها بطريقة أخرى، فإن من شأن ذلك أن يكون قد ضيّع سدى الجهود التي بذلتها الأمم المتحدة للاحتفاظ بسرية الرحلة (بما في ذلك مبادرة النقيب هالونكويست بإيداع خطة طيران وهمية وجهتها لولوابرغ). ومن شأن هذا الاعتراض لاتصالات عملية الأمم المتحدة في الكونغو أن يكون قد أدى أيضا إلى انكشاف الرحلة أمام احتمال تعرضها لعمل خبيث النية أو عدائي. ويكفي أن أذكر هنا أنه بالنظر إلى أنني كنت قد أعطيت سابقا قيمة إثباتية متوسطة للمعلومات القائلة بأن دولا أعضاء معينة كانت لديها القدرة على اعتراض اتصالات عملية الأمم المتحدة في الكونغو، فإنني لم أطلع على أي عمليات اعتراض ثابتة بالأدلة من جانب طرف ثالث لاتصالات الأمين العام أثناء وجوده في ليوبولدفيل في الفترة من ١٥ إلى ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ أو للاتصالات المتعلقة بالرحلة المشؤومة.

١٤٠ - ووفقا للتحليل الذي أجرته لجنة همرشولد، فقد كان توري ميجير مدرب طيران سويديا ملحقا بسلاح الطيران الإمبراطوري الإثيوبي. وقد ذكر أنه سمع في ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ متحدثا من برج مراقبة المطار يقول بالإنكليزية، "إنه يقترب من المطار. إنه ينعطف. إنه يستوي. وهناك طائرة أخرى تقترب من الخلف - ما هذا؟" وعندها انقطع الاتصال. وذكر ميجير أنه سمع ذلك في حوالي الساعة ٢٢:٠٠ بتوقيت غرينتش أو في حوالي منتصف الليل في ندولا. وذكر أنه حاول إبلاغ رئيس سلاح الطيران الإثيوبي والأمريكيين الذين كان يعرفهم ورئيس مهندسي شركة Transair في الكونغو، بو فيرفينغ، ولكن لم يحالفه النجاح في ذلك. وحكى لاحقا هذه القصة لأحد الصحفيين في عام ١٩٩٤. وقد توجهت أثناء عملي باستفسارات غير رسمية لمحاولة التأكد مما إذا كان ميجير ربما توجد لديه سجلات ذات صلة لا تزال متاحة. ولم أستطع الاتصال بأي أحد قد يكون بوسعه تقديم المساعدة. إلا أنني اعتبر هذا الأمر مما ينبغي متابعته في أي تحقيق قادم.

دال - مسائل أخرى

١ - دين/دوبا

١٤١ - قُدمت إليّ معلومات في حزيران/يونيه ٢٠١٧ بشأن ادعاء بأن مرتزقا سابقا كان يعمل تحت اسمين هما جون دين/بول دوبا قد تورط في القيام بعمل تخريبي ضد طائرة همرشولد في عام ١٩٦١. وقد أجرى صحفي وكاتب يسمى توم ميلر في عام ١٩٧٥ مقابلة مع "جون دين" ويبدو أنه زعم في حوار مع الصحفي أن "اسمه الكاتانغي" هو بول دوبا، الذي كان في بادئ الأمر ذا جنسية بريطانية وعمل مرتزقا في أماكن من بينها روديسيا والكونغو. ونشرت مقالة ميلر بشأن دوبا في مجلة *Rolling Stone* في عام ١٩٧٦ وذكر أن جزءا من المقالة بشأنه قد بُثَّ في برنامجي تليفزيوني يسمى *60 Minutes* في ذلك العام.

١٤٢ - وقد ساعدني ميلر بإرساله مواد إليّ ولكنه أشار إلى أن اتصاله الشخصي بدوبا قد انقطع منذ ما يقرب من ٤٠ سنة. ووفقا للملاحظات التي تلقيتها بشأن لقاء ميلر مع دوبا في عام ١٩٧٥، فإن

المؤامرة ضد الطائرة SE-BDY تضمنت تزوير الخرائط الملاحية للإيجاء بأن ندولا كانت على ارتفاع أدنى مما كانت عليه فعلا وزرع عبوة حارقة في جسم الطائرة وضبطها بحيث تشتعل والطائرة على ارتفاع ٥٠٠ قدم. وفيما يتعلق بالخرائط الملاحية، جاء في الملاحظات أن "جميع الارتفاعات قد تم تخفيضها ١٠٠٠ قدم... وكان يفترض أن يكون الاقتراب النهائي على ارتفاع ٦٠٠٠ قدم، ولكن تم تخفيضه في الخريطة النهائية إلى ٥٠٠ قدم". وفيما يتعلق بالعبوة الحارقة، يبدو أن دوبا قد ذكر أنه تم وضع "ثرمايت" بجوار أنبوب الوقود، وتم ذلك من خلال كوة النفاذ الداخلية للطائرة. وذكر أن "الثرمايت" كان عبارة عن "حمض كبريتيك جرى صبّه على خليط من كلورات البوتاسيوم والسكر... ويؤدي هذا بدوره اشتعال مسحوق أكسيد الحديد والألومنيوم"، وتحدث المرحلة الأولى من الاشتعال عند هبوط الطائرة إلى ارتفاع ٥٠٠ قدم حيث تنفجر أمبولة الحامض في منفاخ، مما يتسبب، على ما يفترض، في اندلاع حريق أو انفجار.

١٤٣ - وألاحظ هنا أن اسم "بول دوبا" هو على ما يبدو نفس اسم الطيار الفرنسي الذي قيل إنه قاد واحدة من أولى الطائرات النفاثة طراز Fouga التي وصلت إلى كاتانغا في عام ١٩٦١ في رحلة تجريبية لبيان قدراتها. وبصرف النظر عن ذلك، فقد ظهرت في تحقيقات سابقة مسألة احتمال أن تكون الطائرة SE-BDY قد استخدمت خرائط ملاحية غير صحيحة. وفيما يتعلق بهذه المسألة، فقد لاحظت لجنة همرشولد ما ذكره همربرغ الذي رأى أن "لوحات ندولا [الملاحية] كانت غائبة من دليل جيبسين الذي عثر عليه في حطام الطائرة وأن أفضل تفسير لذلك وأكثره معقولة هو أنها كانت موضوعة أمام الطيارين (حيث ينبغي أن تكون) وقت تحطم الطائرة". وليس ثمة شيء جديد يوحي إليّ بأنه جرى استخدام خرائط ملاحية غير صحيحة، وأتفق مع الاستنتاج الذي يبدو أن لجنة همرشولد قد خلصت إليه من أنه تم استخدام الخرائط الصحيحة. وفيما يتعلق بالعبوة الحارقة المزعومة، وكما ذكر الفريق المستقل، لا يمكن الوصول إلى استبعاد قاطع لحدوث عمل تخريبي استنادا إلى عدم وجود أي آثار لمادة حارقة (مثلا) وذلك لأنه لم يتم فحص جميع مواد الحطام. غير أنه بالنظر إلى أنني لم أستطع التعرف على دوبا أو المضي قدما بالتحقيق من مسار آخر في الوقت المتاح لي، فإن المعلومات المتعلقة بهذه المؤامرة المزعومة تظل شائعات. ونظرا لعدم وجود أساس للزعم بعدم صحة الخرائط الملاحية وعدم توافر معلومات تثبت صحة هذه المعلومات الجديدة، مما يجعلها مستفادة من شاهد وحيد، وطابع الشائعات الذي تتسم به تلك المعلومات، فإني أقدر القيمة الإثباتية للمعلومات الجديدة على أنها ضعيفة.

٢ - مسألة أخرى

١٤٤ - أثناء عملي، اتصل بي شخص وادعى أن فريقه عثر على دليل جديد مهم، ويعتزم نشره للأغراض التجارية. وذكر ذلك الشخص أن من الممكن أن يطلعني على المعلومات (دون أن يسلمها لي) ولكن بشرط أن أحافظ على السرية التامة للمعلومات وألا أكشف عنها في تقرير، أو بشكل آخر حتى بعد الإصدار التجاري في عام ٢٠١٨. ونظرا لأن هذه الشروط المقترحة تتناقض مع ولايتي، ومع السعي الشفاف لمعرفة الحقيقة، فلم أتمكن من الموافقة عليها. وكررت طلبي الحصول على تعاون غير مشروط، ولكن طلبي رفض.

١٤٥ - ونظرا لأنني لم أتلّق معلومات فعلية، فلا أستطيع بطبيعة الحال تقدير ما إذا كان من المحتمل أن يكون أو لا يكون للمعلومات أية قيمة إثباتية. وبالرغم من ذلك، فإني أذكر هذا الأمر حتى يكون

الإفصاح كاملاً. وألاحظ أيضاً أن هذا الشخص قد ذكر أن شركات تليفزيون الدولة في الدانمارك والنرويج والسويد قد مولت بحوثهم. وإن صح هذا الأمر، فإنه قد يبعث على القلق، لأن من شأنه أن يتعارض مع مبدأ البحث الشفاف والمستقل عن الحقيقة. وأقترح أن يكون هذا الأمر موضع متابعة من جانب الدول الأعضاء المعنية.

سادس - النتائج والاستنتاجات

١٤٦ - على نحو ما سبقت الإشارة إليه، تقتضي مني الولاية المحددة في قرار الجمعية العامة ٢٦٠/٧١ أن أستخلص إن أمكن استنتاجات من التحقيقات التي أجريت بالفعل. وأرى أن من الممكن الوصول إلى بعض الاستنتاجات. ونظراً لأن هذه الاستنتاجات تشكل جزءاً من الأساس الذي تستند إليه توصياتي، فإني أناقشها في هذا الفرع قبل أن أقترح توصياتي أدناه. وهذا التقرير، بما فيه الاستنتاجات التي يتضمنها، ليس إلا جزءاً من عملية في سبيل البحث عن الحقيقة كاملةً. وبالنظر إلى ما ذكرته من احتمال أن يكون هناك قدر كبير من المواد ذات الصلة التي لم يكشف عنها بعد، فقد يقتضي الأمر تعديل استنتاجات هذا التقرير اعتماداً على ما قد تكشف عنه تلك المعلومات الإضافية.

١٤٧ - وفي فترة تقارب السنتين منذ أن اختتم الفريق المستقل عمله، ينصب التركيز الرئيسي للمعلومات الجديدة التي ظهرت على أربعة مجالات نظر فيها الفريق وتتصل بالحادث المأساوي، وهي: (أ) الهجوم الجوي أو الأرضي أو التهديد الخارجي الآخر؛ (ب) العمل التخريبي؛ (ج) العوامل البشرية؛ (د) أنشطة المسؤولين والسلطات المحلية. وقبل إيراد استنتاجات معينة يمكن الآن التوصل إليها بشأن هذه المجالات، أبادي هنا ملاحظة أولية، سأعود إليها لاحقاً، مفادها أن استمرار عدم الكشف عن معلومات جديدة يحتمل أن تكون جديرة بالنظر موجودة في المحفوظات الاستخباراتية والأمنية والدفاعية للدول الأعضاء يشكل أكبر عقبة في سبيل فهم حقيقة الحادث كاملةً.

ألف - أوجه القصور التي اعترت التحقيقات الأولى

١٤٨ - ليس الغرض من هذا التقرير الحكم على التحقيقات الرسمية المبكرة أو طمسها. إلا أنه بقدر تطرق المعلومات الجديدة إلى أدلة تلك التحقيقات وإجراءاتها ونتائجها، فإن ولايتي تسمح لي بأن أعيد النظر في الأمر. وقد كانت التحقيقات الأولى التي أجريت في الفترة ١٩٦١-١٩٦٢ جهوداً كبيرة؛ غير أن هناك أوجه قصور واضحة معينة في العمل الذي جرى لدعم استنتاجات كل تحقيق من هذه التحقيقات. وفيما يتعلق بمجلس التحقيق الروديسي، فلم يكن متاحاً له إلا قدر محدود من المواد في الوقت القصير الذي عمل فيه. ويبدو أن لجنة التحقيق الروديسية التالية كان لديها، منذ البداية، ميل مسبق إلى الانتهاء إلى أن الحادث يمكن عزوه إلى خطأ الطيار. بل لقد ذكرت اللجنة الروديسية، في أولى كلماتها لدى النظر فيما إذا كانت طائرة أخرى كان لها ضلع في الأمر "نقول في البداية إنه ليس ثمة اقتراح لسبب الحادث ولا يمكننا أن نفكر في سبب له، ولماذا تكون لدى أي شخص، ربما كان بوسعه مهاجمة تلك الطائرة من الجو، الرغبة في مهاجمتها وهي تُقل السيد همرشول في المهمة التي كان يقوم بها آنذاك". ومع الاحترام، يبدو معقولاً القول بأن هذا التحيز المقرر سلفاً المتمثل في الانطلاق من افتراض منذ البداية ليس مقدمة سليمة لدراسة الأحداث دراسة متجردة حقاً. وفيما يتعلق بلجنة عام ١٩٦١، ورغم أنها اتبعت نهجاً أكثر انفتاحاً في بحث المسائل، فإن اعتمادها الجزئي على الأدلة التي جمعتها

وحللتها التحقيقات الروديسية أدى إلى تسرب بعض أوجه القصور في تلك الأدلة إلى النتائج التي انتهت إليها لجنة عام ١٩٦١.

١٤٩ - وتجدر الإشارة هنا بوجه خاص إلى أوجه القصور التي شابت طريقة الاستماع إلى الشهود في التحقيقات المبكرة. فمجلس التحقيق الروديسي اكتفى بإفادات موجزة مما يقرب من ١٣٠ شاهدا مثلوا أمامه، ولم يفرض مثول الشهود حضوريا ولم يسجل سبب طرحه أسئلة متابعة على بعض الشهود دون غيرهم. وقد دونت لجنة التحقيق الروديسية محاضر حربية لشهادات ما يقرب من ١٢٠ شاهدا مثلوا أمامها؛ إلا أنها - كسابقتها - لم تعتبر شهادة من سمتهم بالشهود "الأفارقة" ذات مصداقية تُذكر وبالتالي لم تُقَم لتلك الشهادة وزنا يُذكر. ويبدو أن أسلوب استجوابها للشهود قد كان متأثرا بالاستنتاج القائل بأن خطأ الطيار هو سبب الحادث، وهو ما يبدو أنها كانت تسعى إلى الوصول إليه.

١٥٠ - ورغم أن لجنة عام ١٩٦١ كان يبدو بصفة عامة أنها وفرت محفلا أكثر مواتاة للاستماع إلى طائفة عريضة من الشهود - ومن ذلك مثلا أن الشهود المحليين أتيت لهم تسهيلات للترجمة الشفوية إلى لغاتهم الأم - فقد كانت هناك إشكالات في طريقة تناولها للأدلة المستقاة من الشهود. فعلى سبيل المثال، يبدو أن لجنة عام ١٩٦١ قد اعتمدت اعتمادا غير ملائم ومكثفا على تقرير عن الأدلة مشكوك في صحته كثيرا مؤرخ ٢١ شباط/فبراير ١٩٦٢ أعده الخبير الاستشاري، أوغو بلاندوري، الذي نصح بأن شهادة الشهود الأفارقة "ينبغي قبولها بتحفظ". فشهادة الشهود لا تتوقف مصداقيتها على الانتماء الإثني للشاهد أو أصله العرقي. وجرى تفويت فرصة واحدة بالرفض شبه الفوري للأدلة المستقاة من الشهود المحليين، وهو أمر ربما أثر على شمولية نظر التحقيقات المبكرة في الفرضيات المحتملة بشأن تحطم الطائرة. فضلا عن ذلك، كانت لجنة عام ١٩٦١ محجمة عموما عن التحليل والنقد الشديدين للأدلة التي قبلتها من التحقيقات الروديسية وبدا، على سبيل المثال، أنها قبلت دون تحليل واف رأي لجنة التحقيق الروديسية القائل بأن "الشهود الأفارقة الذين تحدثوا عن مشاهدتهم أو سمعهم طائرة ثانية ربما كانوا مدفوعين بدوافع سياسية مناوئة للاتحاد الروديسي - هذا على الرغم مما ذكرته هي ذاتها من أنها اعتبرت من لا يقلون عن "عدة شهود صادقين في سردهم لما اعتقدوا أنهم شاهدوه". ومن المأمول فيه أن يكون العمل المضطلع به منذ عام ١٩٦٢ قد أتاح لهؤلاء الشهود الاستماع بصورة أليق إلى روايتهم للأحداث.

١٥١ - ويبدو أن التحقيقات المبكرة قد رفضت بسرعة أو بخس قدر الأدلة المستقاة من شاهد العيان الوحيد، المساعد هارولد جوليان، الذي سُجل أنه أدلى بأقوال بُعيد نقله إلى المستشفى مباشرة في ١٨ أيلول/سبتمبر، منها "انفجرت" و "كانت السرعة هائلة، السرعة هائلة" و "ثم حدث التحطم" و "كانت هناك انفجارات صغيرة كثيرة في كل مكان حولنا" و "سحبْتُ لسان الطوارئ وجريتُ خارجا" و "أن [الآخرين] كانوا محبوسين". ويبدو أن جوليان كرر لاحقا في نفس الليلة تلك العبارات لممرضة قاتلا لها "كنا على المدرج وحدث انفجار" و "كنا على المدرج عندما قال السيد همرشولد 'عودوا' ثم حدث انفجار" و "أنا الوحيد الذي خرجت وكان الجميع محبوسين". وتُقل أيضا أن جوليان قد ذكر لاحقا مرة أخرى أن همرشولد ذاته قال "استديروا إلى الخلف" أو اذهبوا إلى الخلف" قبل تحطم الطائرة. وتحدث جوليان أيضا في وقت لاحق عن "شرر في السماء"؛ وقد عزا جراحه الروديسي ذلك إلى احتمال كونه غَرَضاً من أعراض تبولن الدم.

١٥٢ - ورغم أن بعض الشهود قد وصفوا جولييان بأنه كان في بعض الأوقات يُلقي الكلام على عواهنه أو يهذي، فقد سجل آخرون أنه كان في أوقات أخرى ذا منطق واضح ومتسق. وربما لا يكون غريبا أن يُظهر شخص خاضع لعلاج طبي وفي حالة تخدير شديد مزيجا من تلك الحالات في بعض الأوقات. ورغم ذلك، فقد تجاهلت لجنة التحقيق الروديسية كل ما ذكر أن جولييان قاله. وتطرقنا إلى كل عبارة من هذه العبارات واستبعدتها باستعجال. وتجدر الإشارة بوجه خاص إلى تعاملها مع ما قاله بشأن وجود "شرر في السماء" حيث قالت بشأنه دون تحليل "لا حاجة إلى توجيه انتباه لذلك ... فهو إما أنه يتصل بحريق بعد التحطم أو عرض من أعراض حالته في ذلك الوقت". ولم تُقم لجنة عام ١٩٦١، ربما بسبب اعتمادها على النتائج التي انتهت إليها لجنة التحقيق الروديسية، وزنا لما قاله جولييان على الإطلاق فيما يتعلق بكيفية اتصال الشهادة بسبب التحطم الطائرة. وعلى نحو ما ذكرته لجنة همرشولد، فإن نتيجة رفض الصلة المحتملة لتصريحات جولييان هي أنه من بين الـ ٢٧ شاهدا الذين كانوا قادرين على الإدلاء بشهادتهم بشأن جولييان، لم تستمع لجنة التحقيق الروديسية إلا إلى ٨ شهود، ولم تستمع لجنة عام ١٩٦١ إلا لـ ٥ من هؤلاء الثمانية. وهكذا رُفضت دون مزيد من التحليل الأقوال الوحيدة المتاحة من شخص كان داخل الطائرة وقت تحطمها. وكان ذلك سببا في خسران كبير في تلقي الأدلة ويرقى في نظري إلى تقاعس جوهرى عن النظر في أدلة يحتمل أن تكون مهمة.

١٥٣ - وبشكل عام، فإن التحقيقات المبكرة لم تقم بما قد يعتبر تقييما نزيها ومعقولا للأدلة التي تشير إلى مشاهدة أكثر من طائرة واحدة وقت اقتراب الطائرة SE-BDY من ندولا أو أن الطائرة كانت النيران مشتعلة فيها قبل أن ترتطم بالأرض أو أن الطائرة ربما تعرضت لهجوم أو تدخل خارجي. بل إن لجنة عام ١٩٦١ اعتبرت، لدى توصيلها إلى قرارها المفتوح، أنه رغم جميع شهادات الشهود، "لا يوجد أي دليل يؤيد" "احتمالية أن يكون تحطم الطائرة قد نجم عن مناورة للهرب أو عن انشغال الحظي للطيار بهجوم فعلي أو مصطنع من الجو أو الأرض". وسأطرق إلى ذلك ثانية أدناه. ومن الغريب أيضا أن التحقيقات المبكرة لم تنظر فيما إذا كانت اتصالات اللاسلكي المعارضة للحادث ربما قامت بها دول أعضاء أو جهات أخرى. وترد مناقشة إضافية لهذه المسألة أدناه.

١٥٤ - ووفقا لما جرى بحثه في الفرع الخامس، يبدو أن ممثلي ما لا يقل عن دولة واحدة من الدول الأعضاء ربما حاولوا التأثير على التحقيقات المبكرة من أجل الخلوص إلى أن خطأ الطيار هو سبب تحطم الطائرة. ففي النص النهائي لتقرير لجنة عام ١٩٦١، يبدو أنه جرى اعتماد تنقيح واحد على الأقل من التنقيحات التي سعت المملكة المتحدة إلى إدخالها. وتشير معلومات أخرى إلى أن أحد أعضاء لجنة التحقيق الروديسية الثلاثة، هو القاضي لويد - جاكوب، حاول أيضا التأثير على لجنة عام ١٩٦١ للتركيز فقط على جوانب معينة في حادث التحطم. ويبدو أن القاضي لويد - جاكوب كان يأمل في إرضاء وزير خارجية المملكة المتحدة، إيرل هوم، عندما أبلغه في رسالة منه بأنه "فيما يتعلق بمسألة التسبب في تحطم الطائرة، أتوقع منهم [أي لجنة عام ١٩٦١] الاتفاق مع النتائج التي توصلنا إليها" - أي إمكانية استبعاد العمل التخريبي أو غيره من الأعمال الشريرة كسبب للحادث. وإحقاقا للحق ولما كانت استنتاجات لجنة عام ١٩٦١ لم تسفر عن هذه النتيجة، فلا يمكن القول بما إذا كانت محاولة التأثير هذه قد أثرت على استقلال تلك اللجنة.

١٥٥ - ولم أنظر في الأسباب التي ربما دفعت أفرادا أو حكومات إلى السعي للتأثير على نتائج التحقيقات المبكرة، بما في ذلك تحقيقات لجنة عام ١٩٦١. فقد تكون هناك نوايا حسنة أو معتقدات

مخلصة وراء هذه الأعمال. وفضلا عن ذلك، لا أذكر أمورا في الفقرات المتقدمة قاصدا الإشارة إلى أي دولة عضو دون غيرها؛ إنما أحصر إشارتي إلى المعلومات المحدودة بالضرورة التي قُدمت إليَّ أثناء عملي. غير أنه ينبغي ذكر هذه المسائل لإثباتها في السجلات. ويسرني أن بوسعي أن أقول إنني والفريق المستقل قد عوملنا، في فترة رئاستي للفريق وأثناء قيامي بدوري الراهن كشخصية بارزة، بطريقة محترمة وداعمة من جانب ممثلي الدول الأعضاء، حيث تمتعنا بأقصى درجات الاحترام لاستقلال ولايتينا.

باء - سبب أو أسباب تحطم الطائرة

١٥٦ - ربما تحقق أفضل فهم لأسباب التحطم إذا صنفناها في فئتين رئيسيتين: الأسباب التي انطوت على شكل ما من أشكال التداخل (يصنف "التداخل الخارجي" على أنه هجوم جوي أو أرضي أو تهديد خارجي آخر، ويصنف "التداخل الداخلي" على أنه عمل تخريبي) والأسباب التي لم تكن تنطوي على شكل من أشكال التداخل. ويجري النظر على حدة في مسألة "العوامل البشرية" الممكنة.

١ - التداخل الخارجي: من غير المستبعد أن يكون هجوم خارجي سببا لتحطم الطائرة

١٥٧ - لم تعثر لجنة عام ١٩٦١ على دليل يثبت أن الطائرة SE-BDY قد تعرضت لهجوم أو إزعاج جوي ولكنها لم تستطع استبعاد احتمال حدوث ذلك الهجوم. وقد لاحظ الفريق المستقل "أنه لم يكن يُشغَل أي رادار في منطقة ندولا خلال مساء ليلة ١٧ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ ولذلك لا يمكن أن تستبعد بصورة كاملة إمكانية وجود "طائرة مجهولة الهوية". وقد قيّم الفريق المعلومات الجديدة وأسند قيمة إثباتية متوسطة لإفادات الشهود والاعتراض المزعوم لرسائل اللاسلكي والمعلومات الجديدة بشأن القدرة الجوية للأفراد العسكريين لحكومة مقاطعة كاتانغا في عام ١٩٦١ واعتبر أنها قد توفر خيطا مهما في جهود البحث عن مزيد من المعلومات. وقد تتبع كل خيط من هذه الخيوط في عملي.

١٥٨ - ولم أسع في عام ٢٠١٧ إلى سؤال الشهود مرة أخرى، إذ لاحظتُ رأي الفريق المستقل أنه "لن يُستفاد شيء يذكر من تعريض شهود العيان الباقين على قيد الحياة والمقيمين في زامبيا لمزيد من الاستجواب". ومع ذلك، فقد تلقيت مزيدا من المعلومات بشأن الرسالة المعترضة التي ذكر أبرام أنه سمعها، فضلا عن المعلومات المتعلقة بادعاء أن "بوكيلز" اعترض إشارات الطائرة SE-BDY والمعلومات المتصلة بقدرة قوات كاتانغا على تنفيذ هجوم جوي.

١٥٩ - واستنادا إلى المعلومات التي لدينا، يبدو أنه من غير المستبعد أن يكون عمل عدائي ناشئ من خارج الطائرة سببا لتحطم الطائرة، سواء من خلال الهجوم المباشر المسبب لتحطمها أو الانشغال اللحظي للطيارين بتهديد متصور تسبّب في طيرانهم بالطائرة على ارتفاع أدنى من اللازم وفي تحطمها. ووفقا لأدلة الخبراء المستمدة من داكوستا وهمبرغ، لكي يكون من المحتمل أن يؤدي أي هجوم أو سبب آخر لشروود الانتباه إلى الهلاك فلا يلزمهما إلا لفت انتباه الطيارين لبضع ثوان وقت نزولهم بالطائرة. وسيكون من الصعب شن هجوم على الطائرة SE-BDY بسبب محدودية القدرات، ومنها القدرة على الطيران ليلا دون رادار. ومع ذلك، فقد ثبت أنه كانت هناك طائرات أخرى وطيارون آخرون لديها ولديهم القدرة على القيام بهذه المهمة ضد الطائرة SE-BDY. ويبدو أنه كانت هناك معرفة مسبقة واسعة الانتشار بأن همرشولد سيسافر إلى ندولا في تلك الليلة - فقد حصلت لجنة عام ١٩٦١ على شهادة أكثر من شاهد واحد بأن الزيارة قد أذيعت ضمن الأخبار. ولا يمكن - هكذا ببساطة - استبعاد جملة

الأدلة المستمدة من شهود عيان كثيرين مفادها أنهم شاهدوا أكثر من طائرة واحدة في الجو وأن الطائرة الأخرى ربما كانت طائرة نفثة وأن الطائرة SE-BDY كانت النيران مشتعلة فيها قبل تحطمها وأن الطائرة SE-BDY قد جرى إطلاق النار عليها أو الاشتباك النشط معها بطريقة أخرى من جانب طائرة أخرى. وفضلا عن ذلك، فإن حقيقة أن دولا أعضاء لم تحدد بشكل كامل ما قد يكون في سجلاتها باتت الآن في حد ذاتها حقيقة جوهرية في هذه المسألة.

(أ) المعلومات المستمدة من شهود العيان

١٦٠ - منذ أن انتهت لجنة عام ١٩٦١ من عملها، جرى سؤال ما مجموعه ١٢ شاهدا جديدا. وطلب من الشهود الجدد بيان أسباب عدم إدلائهم بشهادتهم في التحقيقات الروديسية وأمام لجنة عام ١٩٦١ وأجابوا بأنهم إما لم تتم توعيتهم بالبحث عن الشهود في ذلك الوقت أو أنهم كانوا يخافون من أن يلحقهم شكل ما من أشكال التجريم. وقد تم سؤال بعض الشهود الجدد على يد باحثين من القطاع الخاص وسؤال سبعة منهم على يد لجنة همرشولد في عام ٢٠١٣ وقام الفريق المستقل أيضا بسؤال ستة من هؤلاء السبعة في عام ٢٠١٥.

١٦١ - ونظر الفريق المستقل في حقيقة أن أدلة التعرف البصري التي تلقاها قد جاءت من تسعة شهود محليين في الحقبة الثمانينية من أعمارهم، بعد مرور سنوات عديدة على الحادث. وكان بعض هؤلاء فحّامين (نغونغو، وكوستون تشيبويا، وموسيس تشيمبما) يحرسون أفرانهم في الغابة على مقربة من موقع تحطم الطائرة في الليلة المعنية. وقد سرد الفريق المستقل العوامل الموضوعية ذات الصلة التي أجري على ضوئها تقييمه للشهود، بما في ذلك إمكانية التعويل على التعرف البصري وصحته في ظروف ليلية غير مواتية، وسنوح فرصة الملاحظة، وضعف الذاكرة البشرية مع مرور الوقت، وحالات عدم الاتساق وأوجه التضارب، وهلم جرا. وأسند الفريق بعد ذلك قيمة إثباتية متوسطة للمعلومات المستمدة من هؤلاء الشهود، وهي معلومات مالت إلى إثبات أنه كانت هناك أكثر من طائرة واحدة في الجو في وقت اقتراب الطائرة SE-BDY من ندولا وأن أي طائرة كانت موجودة غير الطائرة SE-BDY كانت طائرة نفثة وأن الطائرة SE-BDY كانت النيران مشتعلة فيها قبل ارتطامها بالأرض وأن الطائرة SE-BDY قد تم إطلاق النار عليها أو الاشتباك النشط معها بطريقة أخرى من جانب طائرة أخرى أو أكثر. وقيم الفريق المستقل أيضا الأدلة المستمدة من ثلاثة من نفس الشهود المتقدمين جدا في السن على أن قيمتها الإثباتية منعدمة.

١٦٢ - وكانت لدى مجلس التحقيق الروديسي أدلة على أن سبعة شهود قد شاهدوا طائرة ثانية أو ثالثة، وأشار بعضهم إلى سيناريو يشير إلى تعرض الطائرة SE-BDY لهجوم. ورفض مجلس التحقيق الروديسي سماع هؤلاء الشهود جميعهم ولكنه سمع ستة شهود على الأقل يتحدثون عن أكثر من طائرة واحدة. وكان ينظر عموما بعين ناقدة إلى هؤلاء الشهود بطريقة تختلف عن معاملته للشهود الذين لم يصفوا مشاهدتهم طائرة ثانية؛ وربما كان ذلك مرتبطا، كما ذكرنا من قبل، إلى تحيزه المقرر سلفا. واستمعت لجنة عام ١٩٦١ أيضا إلى ٦ شهود على الأقل تحدثوا عن أكثر من طائرة واحدة وإلى ١٢ شاهدا على الأقل تحدثوا عن شيء من قبيل وميض في السماء. وفي الآونة الأخيرة، سمع الفريق المستقل أن خمسة شهود جددا شاهدوا أكثر من طائرة واحدة (فضلا عن سبعة شهود زعموا أن الطائرة الكبيرة كانت النيران مشتعلة فيها قبل تحطمها). وكما ذكر أعلاه، قدم أيضا الناجي الوحيد من حادث

التحطم، هارولد جوليان، شهادة تشير إلى حدوث تهديد أو هجوم في وقت اقتراب الطائرة من ندولا، يحتمل أن يكون قد شمل انفجارا مفاجئا.

١٦٣ - ولم يكن الشهود الأفراد وحدهم على علم بهذه الأمور في تلك الليلة. فالمعلومات الواردة من الولايات المتحدة عن طريق رسالتين مؤرختين ١٨ أيلول/سبتمبر من غوليون إلى وزارة الخارجية تصف مسألتين جديدتين بالملاحظة. فقد ورد في الرسالة الأولى أن الطائرة ”ربما أطلق عليها النار فسقطت“ وناقشت الثانية الإبلاغ عن ”ميض في الهواء“. ووفقا للرسالتين، فقد تم أيضا إبلاغ المعلوماتين أو إحداهما فوراً إلى البيت الأبيض ووزير الدفاع والجيش وسلاح البحرية وسلاح الطيران ووكالة الاستخبارات المركزية. ومن الجدير بالملاحظة أن الانطباع الأول الذي كان لدى سفير الولايات المتحدة على الأرض هو أن تحطم الطائرة نجم عن عمل عدائي.

١٦٤ - ويوجد إجمالاً كم وفير من الأدلة ذات الصلة المستمدة من الشهود يميل إلى إثبات أنه كانت هناك أكثر من طائرة واحدة في الجو في وقت اقتراب الطائرة SE-BDY من ندولا وأن أي طائرة كانت موجودة غير الطائرة SE-BDY كانت طائرة نفثة وأن الطائرة SE-BDY كانت النيران مشتعلة فيها قبل ارتطامها بالأرض وأن الطائرة SE-BDY ربما تم إطلاق النار عليها أو الاشتباك النشط معها بطريقة أخرى من جانب طائرة أخرى أو أكثر. وسيلزم مواصلة النظر في هذه الأدلة مع تطور سجل التحقيق وينبغي تقييمها في ضوء المعلومات المستمدة من المحفوظات الاستخبارية والأمنية والدفاعية للدول الأعضاء، التي يؤمل في أن يتيسر تقديمها.

(ب) ادعاءات تسمُّع الاتصالات المتعلقة بالهجوم

١٦٥ - أسند الفريق المستقل قيمة إثباتية متوسطة لادعاءات تشارلز ساوثول وبول أبرام بأنهما سمعا، كل منهما على حدة، حديثاً باللاسلكي تم اعتراضه أو قرأ نصه ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ يتعلق بما اعتقدا أنه هجوم على الطائرة SE-BDY أدى إلى تحطمها. ويرد وصف أوفى لكلا الادعاءين في تقرير لجنة همرشولد والفريق المستقل.

١٦٦ - وبخصوص المعلومات المتعلقة بساوثول، فقد ذكر أنه كان ضابط ”تجهيز وإبلاغ“ يعمل في محطة اتصالات بحرية تابعة لوكالة الأمن الوطني للولايات المتحدة بالقرب من نيقوسيا في عام ١٩٦١. وقد داوم على قوله إنه سمع ليلة الحادث العبارة التالية أو قرأ نصها: ”أرى طائرة نقل تطير على ارتفاع أخذ في الانخفاض. وجميع أنوارها مضاءة. سأنزل بطائري لكي أحلق فوقها. نعم، إنها الطائرة ترانس إير DC6. إنها الطائرة. لقد أصبْتُها. أرى ألسنة اللهب. إنها تهوي. إنها تتحطم“. وذكر أن وكالة الاستخبارات المركزية هي التي اعترضت هذا الاتصال وأحالته إلى مكان عمل وكالة الأمن الوطني حيث استمع هو إلى التسجيل أو قرأ نصه برفقة أربعة أو خمسة أفراد آخرين. وذكر ساوثول أيضاً إن ضابط مراقبة الاتصالات العامل معه أو ضابطاً آخر كان موجوداً في الوقت المعني أبلغه بأن طياراً بلجيكيًا يعرف باسم ”الحارس الوحيد“، يقود طائرة من طراز Fouga Magister كانت تستخدمها قوات كاتانغا، هو من قام بالإرسال وأن هذا الطيار ”لا بد أن يكون في انتظار طائرة همرشولد“. وتجدر الإشارة إلى أن سفير الولايات المتحدة في ليوبولدفيل، غوليون، أشار أيضاً إلى ”الحارس الوحيد“ والطائرة التي من طراز Fouga Magister.

١٦٧ - وقد أُبلغت أثناء قيامي بعملتي أن ساوثول قد توفي للأسف بعد أن انتهى الفريق المستقل من عمله. وتجدر الإشارة أيضاً إلى أن الولايات المتحدة قد أكدت في عام ٢٠١٦ أنه التحق بسلاح البحرية

في عام ١٩٥٥ وتم تسريحه من الخدمة الفعلية في عام ١٩٦٩ وتقاعد برتبة قائد من قوات الاحتياط البحرية في عام ١٩٧٨. ولم ترد من الولايات المتحدة أي معلومات إضافية بشأن ادعاء ساوثول، بما في ذلك أي رد على أسئلة الفريق المستقل بشأن ما إذا كانت اليونان هي التي كان فيها مقر ساوثول أو ما إذا كان قد عمل في دعم وكالة الأمن الوطني كما ذكر. ورغم وفاة ساوثول، ما زال من الممكن أن تؤكد الولايات المتحدة هذه الجوانب أو تنفيها.

١٦٨ - وفيما يتعلق بالادعاء الذي قدمه أبرام، تجدر الإشارة إلى أنه ذكر أيضا أنه سمع اتصالات تتعلق بإسقاط طائرة بإطلاق النار عليها في الكونغو أو على مقربة منها في ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ أثناء عمله في نقطة استماع تابعة لوكالة الأمن الوطني في إراكليو (كريت)، باليونان. وبين عامي ٢٠١٥ و ٢٠١٧، أفادت الولايات المتحدة بأنها لا تملك أي سجلات بشأن أبرام. ووفقا لما ذكر أعلاه، قدمت الولايات المتحدة مؤخرا ما يبدو أنه سجل خدمة يؤكد أن أبرام خدم فعلا في القوات الجوية كاختصاصي اعتراض يعمل في كريت مع جهاز تأمين القوات الجوية للولايات المتحدة. وتقول الولايات المتحدة إن الوثائق التي قدمتها تثبت أيضا أن أبرام لم يكن في كريت في أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وهو يطعن في صحة ذلك.

١٦٩ - وثمة صلة وثيقة لادعائي ساوثول وأبرام بمسألة ما إذا كانت الطائرة SE-BDY ربما تعرضت لنوع ما من الهجوم. وقد أكدت الولايات المتحدة الآن أن كليهما خدما في قواتها المسلحة وأن أبرام عمل في المخابرات. غير أن هناك ادعاءات يزاحم بعضها بعضا وجوانب غير محسومة في المعلومات. وتشمل هذه الجوانب صفة الضابطين في الوقت محل النظر والتواريخ الدقيقة في مركزي العمل المعنيين وادعاء كل منهما أنه تم تسجيل ما قالوا إنهما سمعا على أشرطة أو في سجلات أخرى وإرسالها إلى الولايات المتحدة (وإلى المملكة المتحدة، في حالة أبرام). ويبدو أن الولايات المتحدة يتعين على الأقل أن تكون لديها بعض السجلات الإضافية للتمكن من التوصل إلى حل معقول للمسألة.

(ج) القدرة على تنفيذ هجوم جوي

١٧٠ - استبعدت التحقيقات المبكرة أساسا إمكانية أن يكون ما كانت تعتقد أنه طائرة هجومية وحيدة متاحة لقوات كاتانغا في ١٧ و ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ - أي طائرة نفائة من طراز Fouga Magister - قد استخدمت في الهجوم على الطائرة SE-BDY. وقد استند ذلك إلى ما اعتبرته التحقيقات من استحالة أن تكون الطائرة طراز Fouga قد وصلت إلى ندولا وعادت إلى كولويزي، بسبب حدود قدرتها على حمل الوقود. كما اعتبرت التحقيقات المبكرة أنه - مهما يكن من الأمر - فقد قال "قائد" الطائرة طراز Fouga (دليلين) وآخرون إن الطائرة كانت واقفة على الأرض في تلك الليلة. وليس هناك قطع في هذين الدليلين: فقد اعترف "القائد" دليلين أمام لجنة التحقيق الروديسية أن "الطائرة طراز Fouga قد أقلعت من مسار غير ممدد" في مناسبة واحدة على الأقل، وهو ما يعني أن من المحتمل أن الطائرة استخدمت لأغراض الإقلاع والهبوط مدرجا آخر غير كولويزي، وهو مدرج كان يوجد العديد منه الذي له الطول اللازم، كما هو موضح في الخريطة المرفقة بهذا التقرير. فضلا عن ذلك، تشير الأدلة التي قدمها داكوستا وهيربرغ استنادا إلى خبرتهما الخاصة وإلى أدلة تشغيل الطائرات طراز Fouga إلى أنه على أية حال كان بإمكان الطائرة طراز Fouga أن تطير من كولويزي إلى ندولا في مهمة قتالية وأن تعود. ومع أن الرحلة من كولويزي إلى ندولا إلى كولويزي لم تكن لتسمح إلا بقدرة قتالية محدودة جدا، فإنه لو كانت

الطائرة طراز Fouga قد أقلعت من شريط هبوط أقرب أو هبطت فيه، فمن الواضح أنه كان بإمكانها الوصول إلى ندولا. فضلا عن ذلك، يبدو أمرا مشكوكا فيه أن يكون الدليل الذي قدمه ديلين قد قُبل دون مزيد من التحليل. فقد تبين للجنة التحقيق الروديسية أنه ”جاء طوعا ليقدم هذه الأدلة ... ولم نجد سببا يجعلنا نشكك في أدلته“. وكان ذلك على الرغم من أن ديلين كان مرتزقا من كاتانغا مشتبه في تواطؤه في الفاجعة، وربما كان ذلك سببا كافيا لإخضاع دوافعه لبعض التحليل على الأقل. والواقع أن رواية ديلين تحتوي على أوجه عدم اتساق في جوانب من بينها كم كان عدد الطيارين الذين كانوا موجودين، وأيضا هل كان هو ذاته طيارا - ذلك أن الأرجح من الأدلة التي تم الحصول عليها لاحقا، ومن بينها أدلة قدمها رفاقه، يشير إلى أنه لم يكن طيارا. وكانت هناك تناقضات أيضا بين ما قاله أمام مجلس التحقيق الروديسي وما قاله أمام لجنة التحقيق الروديسية.

١٧١ - وفي عام ٢٠١٥، ارتأى الفريق المستقل أن من المحتمل أن تكون طائرة نفثة من طراز Fouga Magister أو طائرة من طراز De Havilland Dove أو طائرة من طراز Dornier DO-27 أو طائرة من طراز Dornier DO-28 قد استخدمت في هجوم جوي على الطائرة SE-BDY. إلا أنه أسند قيمة إثباتية ضعيفة للمعلومات القائلة بأن واحدة من تلك الطائرات قد نفذت هجوما قابلا للتعرف عليه بصورة محددة، واستند في تلك القيمة إلى عدم توافر أدلة داعمة أخرى، ووضعا في حسابه أيضا الصعوبات والقيود التشغيلية والصعوبات والقيود الأخرى المتعلقة بتنفيذ هجوم مباشر ليلا. إلا أن رأي الخبراء الذي تلقينته قد أكد مرة أخرى أنه كان سيكون من الأسر أن تقوم طائرة ثانية بإزعاج الطائرة SE-BDY أو تشتيت انتباهها، بدلا من إسقاطها بإطلاق النار عليها. فلو كان هذا الإجراء التهديدي قد اتخذ في اللحظة الحرجة التي كانت الطائرة SE-BDY تقترب فيها من الأرض، فمن الممكن أن يكون قد أدى ذلك إلى تحطمها دون أن يسفر عن أي دليل مادي إضافي آخر.

١٧٢ - وتدعم المعلومات الجديدة التي قيمتها في عام ٢٠١٧ الاستنتاجات التي خلص إليها الفريق المستقل وتشير فوق ذلك إلى أنه كان سيكون من الممكن أن تتعرض الطائرة SE-BDY لهجوم جوي باستخدام موارد موجودة في المنطقة في ذلك الوقت. وتشير معلومات جديدة مستمدة من محفوظات الأمم المتحدة إلى أن المطارات أو المهابط التي كان من الممكن أن تكون قد استخدمت في تنفيذ هجوم أكثر بكثير مما نظر فيه الفريق المستقل في بادئ الأمر. وهناك معلومات أخرى تؤكد أنه كان هناك عدة طيارين قادرين على تنفيذ هجوم، في حين أن التحقيقات المبكرة لم تنظر إلا في ديلين. فضلا عن ذلك، كانت هناك طائرات أكثر مما كان ثابتا في بادئ الأمر، بما في ذلك إمكانية أن تكون هناك طائرة ثانية نفثة من طراز Fouga Magister قيد التشغيل. وكما تشير أدلة الخبراء التي قمتُ بتحليلها، سيكون من الصعب على الطائرة طراز Fouga أو طائرة أخرى أن تفلح وتهاجم وتهبط ليلا. إلا أن الوصف الذي قدمه شهود في التحقيقات المبكرة يفيد بأنه أتيح للطائرات أن تهبط ليلا باستخدام الرمل والكيروسين لتعليم مسارات الهبوط، وقُدمت إلى لجنة التحقيق لعام ١٩٦١ أدلة تفيد بأن معظم الرحلات الجوية للأمم المتحدة في الكونغو في ذلك الوقت كانت تتم ليلا.

١٧٣ - وتتصل الملاحظات السابقة بإمكانية أن تكون قوات كاتانغا المسلحة قد شنت هجوما على الطائرة SE-BDY أو شوشت عليها. ولم تستطع لجنة عام ١٩٦١، وأنا كذلك، استبعاد إمكانية أن تكون هناك طائرة أخرى غير تابعة لكاتانغا في الجو في تلك الليلة. ومن الممكن أن تكون هذه الطائرة، على سبيل المثال، واحدة من المقاتلات - القاذفات النفثة الـ ١٨ طراز Canberra التابعة للقوات الجوية

الملكية الرويسية التي تم نشرها في ندولا، أو واحدة من المقاتلات - القاذفات النفاثة أو الطائرات المخصصة للتدريب طراز Vampire التابعة لتلك القوات والبالغ عددها ٣٠ طائرة تقريبا، أو واحدة من طائراتها الهجومية الخفيفة الـ ١٢ طراز Provost. وهذا ليس معناه أن لديّ أدلة محددة تشير إلى أن واحدة من تلك الطائرات قد نُقلت جوا في ندولا ليلة ١٧ إلى ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، ناهيك عن أن يكون معناه بطبيعة الحال أن لديّ أدلة محددة تشير إلى أن إحداها كانت متورطة في الهجوم. غير أن المكان قيد النظر كان ضمن المجال الجوي الرويسسي، وبدون أن نرى جميع السجلات المحتملة وجودها وبالنظر إلى الكم الكبير من شهادات شهود العيان التي تشير إلى أنه تم نقل طائرة ثانية جوا، لا يمكن في هذه المرحلة أن نستبعد بصورة قطعية إمكانية أن تكون طائرة غير تابعة لكاتانغا ربما كانت موجودة في الجو.

١٧٤ - ورغم أن المعلومات التي تشير إلى أن من الممكن أن تكون طائرة من طراز Fouga أو طائرة من طراز De Havilland أو طائرة من طراز Dornier أو طائرة أخرى قد هاجمت الطائرة SE-BDY قد قُيّمت على أنها ضعيفة بمعزل عن غيرها، فإنه يجب النظر فيها على ضوء أدلة أخرى، بما فيها الأدلة المستمدة من الشهود. وفضلا عن ذلك، وكما تقدم ذكره، لا يلزم أن يكون تحطم الطائرة SE-BDY قد نجم عن هجوم مباشر وناجح؛ فرمما كان إزعاج طائرة ثانية للطائرة كافيا ليكون سببا لتحطمها.

١٧٥ - وأشير في ختام تناول هذه المسألة إلى أن زعم بوكيلز به جوانب متسقة مع أدلة أخرى؛ وهو زعم لعله ما زال مستحقا - في نظري - لمزيد من الاستعراض. وتشمل أوجه الاتساق في ادعاء بوكيلز أن الطائرة SE-BDY كانت أنوارها مضاءة وأن الطائرة طراز Fouga قد استخدمت ضوءا كاشفا، وهو ما يتسق مع رواية ساوثول، ومع رواية الشهود، الذين وصف بعضهم الطائرة بأنها كانت مضاءة. كما تتسق رواية بوكيلز مع الوقت الفعلي لتحطم الطائرة والمدى الممكن لطيران الطائرة طراز Fouga وإمكانية أن تكون أوامر قد أعطيت عن طريق اللاسلكي باللغة الفرنسية (وهو ما يتسق مع رواية ساوثول والوجود المحتمل لمحتدئي الفرنسية بارو و/أو لالاند في مقصورة القيادة) وعبرة "استديروا إلى الخلف" التي ذكر جوليان أن همرشولد قالها. وأشير أيضا إلى أنني تلقيت رأيا محدثا من همبرغ بفيدي بأنه نظرا لتصميم مقصورة القيادة في الطائرة طراز Fouga، من الممكن أن يكون الملاح الجالس في المقعد الخلفي قد استخدم جهاز اللاسلكي لإرسال رسائل في الوقت الذي كان فيه الطيار الجالس في المقعد الأمامي يتحكم في الطائرة وينفذ هجوما في نفس الوقت - وفق ما زُعم أيضا. وهناك جوانب عديدة في رواية بوكيلز تتفق مع الحقائق المعلومة؛ إلا أن ادعاءه، الذي يؤمّن أيضا إلى الاشتراك المزعوم لطائرتين من طراز Fouga Magister، ما زال يحتاج إلى تحقق وإثبات مستقل. ويبدو كما لو كان أوضح طريق للتحقق مما إذا كان ذلك قد حدث هو فحص محفوظات الاستخبارات والأمن والدفاع للدول الأعضاء للتيقن مما إذا كانت هناك تسجيلات للاتصالات المعترضة المزعومة.

٢ - التداخل الداخلي: لا يمكن في الوقت الراهن الخلوص إلى ما إذا كان العمل التخريبي سببا لتحطم الطائرة

١٧٦ - تجدر الإشارة إلى أن الدور المحتمل لأشكال مختلفة من العمل التخريبي في تحطم الطائرة ظل موضع دراسة منذ التحقيقات المبكرة. ولم يجد الفريق المستقل أي قيمة إثباتية في الادعاء الذي قدم في عام ٢٠١٥ ومفاده أن موظفين في سفارة أجنبية (رومانيا) في ليوبولدفيل تورطوا في زرع عبوة متفجرة في الطائرة SE-BDY أثناء وجودها على مدرج الإقلاع في مطار ليوبولدفيل، أو الادعاء بأن أحد الخاطفين

أو راكبا "زائدا" قد تم تهريره على متن الطائرة SE-BDY. ولم يستطع الفريق أن يقيّم بشكل كامل ادعاء العمل التخريبي المبين في وثائق معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية التي وصفت "العملية سيليست".

١٧٧ - وأشارت لجنة عام ١٩٦١ إلى أن عدم تعيين حارس خاص لحراسة الطائرة SE-BDY أثناء وجودها على الأرض في ليوبولدفيل كان معناه عدم إمكانية استبعاد احتمال الاقتراب من الطائرة دون إذن بغرض التخريب. وأكد إخصائون تقنيون سويديون في مجال الطائرات أيضا أن الطائرة قد تركت دون حراسة وأن مستودع البضائع الأمامي لم يكن مقفلا. إلا أن الفريق المستقل لم يجد أي قيمة إثباتية في وثائق معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية المحتوية على أوامر بـ "العملية سيليست" الهادفة إلى "التخلص من" هرشولد، ويعزى ذلك أساسا إلى عدم ثبوت أصالتها وعدم التيقن من تسلسل حيازتها، وعدم التيقن أيضا مما إذا كان ذلك المعهد موجودا في أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وكنت أأمل في أن أتمكن من تقييم صحة ما جاء في الوثائق. ويؤسفني أنني لم أتمكن، بسبب عدم تمكيني من الاطلاع على تلك الوثائق، من استبعاد تلك الفرضية أو زيادة توثيقها.

١٧٨ - ولم أجد أي أساس أستند إليه في دعم أي ادعاء آخر بحدوث عمل تخريبي. وبناء على ذلك، ما زال يلزم في الوقت الحاضر التحقق من الادعاءات المتعلقة بالعملية سيليست قبل التوصل إلى أي استنتاج قاطع بشأن الدور المحتمل للعمل التخريبي في تحطم الطائرة. وما زال تحليل الوثائق الأصلية ذاتها أمرا لازما، كلزوم السؤال المحتمل للشهود والفحص المنسق لمحفوفات الاستخبارات والأمن والدفاع التابعة لدول أعضاء، للتأكد من وجود أو عدم وجود إشارة إلى معهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية أو العملية سيليست (التي تدعي أمورا منها وجود دور لوكالة الاستخبارات المركزية).

٣ - ما زال محتملا أن يكون تحطم الطائرة حادثا عارضا نجم عن خطأ الطيار، دون أي تدخل

١٧٩ - من المتصور بطبيعة الحال أن يكون تحطم الطائرة قد نجم عن خطأ بسيط من جانب الطيار، رغم خبرة طاقم الطائرة والظروف العادية التي سبقت الاقتراب من الهبوط. وسنصل إلى نتيجة بسيطة إذا استطعنا القول عن اقتناع بأنه تم التوصل إلى جميع الأدلة المحتملة واستعراضها وليس ثمة أي تفسير آخر محتمل. وبطبيعة الحال، لن يتسنى استعراض كافة الأدلة التي كانت موجودة في وقت ما. ويعزى ذلك، على سبيل المثال، إلى حرق الجزء الأكبر من الطائرة بعد التحطم ومن ثم فلا سبيل إلى إمكانية إخضاعه للفحص؛ ولن يتسنى إطلاقا الوصول إلى استنتاج قاطع بأن حطام الطائرة قبل احتراقه لم تكن توجد به مواد أجنبية. ورغم هذه القيود وإذا كان قد جرى استعراض كافة الأدلة الموجودة وتم التوصل إلى نتيجة مؤداها أن من غير الممكن دعم أي فرضية أخرى، فقد يكون من المشروع تخمين أنه، من جميع الجوانب العملية، لا سبيل إلى إمكانية إيجاد أي تفسير آخر غير خطأ الطيار.

١٨٠ - وهناك أسئلة تحيط بنوع خطأ الطيار الذي ربما حدث، وتحديد ما إذا كان خلل آخر ما شكل عاملا مساهما. ومع ذلك، فإن النظريات القائلة بأنه ربما كان هناك خلل ميكانيكي أو خلل مادي آخر، بما في ذلك خلل أجهزة قياس الارتفاع أو أنه تم إرسال قراءة خاطئة لأجهزة قياس الارتفاع أو أنه تم استخدام خرائط هبوط خاطئة، قد جرى، في نظري، استبعادها استنادا إلى أسباب وجيهة في سياق عمل لجنة هرشولد والفريق المستقل. ومن ثم فإذا كان التحطم قد حدث دون تدخل خارجي، فمن شبه المؤكد أنه نجم عن مشكلة ما ناشئة عن خطأ محض من جانب الطيار، مثل سوء قراءة أجهزة قياس الارتفاع بالاقتران مع خطأ في الرؤية.

١٨١ - ومنطقي أن يكون خطأ الطيار فرضية جذابة، لأسباب يتمثل جزء منها تسببه الفرضيات الأخرى من شواغل، منها مثلاً صعوبة تنفيذ هجوم جوي أو تداخل آخر، وعلى وجه الخصوص تنفيذ هجوم من الجو إلى الجو ليلاً، أو عند النظر في احتمال حدوث عمل تخريبي، عدم ترك الطائرة SE-BDY دون حراسة إلا لمدة قصيرة في ليوبولدفيل. غير أنه سيكون من غير السليم منطقياً في المرحلة الراهنة الانتهاء إلى أن الاستنتاج الأرجح هو أنه لم يكن هناك تداخل خارجي أو داخلي، وذلك لسببين رئيسيين. أولهما أن من الواضح جداً، كما سترد مناقشته بمزيد من التفصيل أدناه، أننا لم نطلع على جميع الأدلة ذات الصلة. والانتهاء إلى أي نتيجة قاطعة مع العلم الكامل بأننا لم نطلع على جميع الأدلة المحتملة أن تكون جوهرية لن يكون أمراً حقيقياً أو مسؤولاً. وثانيها أنه ما زالت هناك أدلة كثيرة جداً تحتاج إلى إجابة، عل الأقل بعض تلك الأدلة التي يحتمل تفسيرها بمعلومات موجودة في حوزة دول أعضاء، مثل ما إذا كانت الاتصالات الصوتية المعترضة المزعومة موجودة فعلاً وهل هي حقيقية أو مزيفة، وما إذا كانت أي جهة أمنية أو استخبارية قد سجلت وجود طائرة ثانية.

٤ - من غير المستبعد أن تكون عوامل بشرية قد أدت دوراً في تحطم الطائرة

١٨٢ - ربما أدت "عوامل بشرية" مثل الإرهاق دوراً في تحطم الطائرة، بصرف النظر عما إذا كان لبعض التداخل الآخر ضلع في الحادث. ومن الممكن أن تكون عوامل بشرية من هذا القبيل قد أسهمت في خطأ الطيار أو حدثت من قدرة الطيار على التعامل مع حادث التداخل. ووفقاً لما ذكره الفريق المستقل في عام ٢٠١٥، فقد كانت طائرة SE-BDY، وهي من طراز DC-6B، طائرة معقدة يتطلب تشغيلها قدرات عالية وتستلزم طاقماً من ثلاث أفراد على الأقل (طياران ومهندس طيران). وسلم الفريق المستقل بأنه إذا كان طاقم الطائرة SE-BDY كان مصاباً بالإرهاق، فربما كان قد واجه خطراً أكبر لأن يرتكب أخطاء بسيطة أو يرى الأشياء على غير حقيقتها أو يكون غير واع بالحالة حوله. وبالمثل، كان من الممكن أن يؤثر الإرهاق أو غيره من أشكال الاختلال 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 فني.

١٨٣ - وقد نظر الفريق المستقل في تحليل معاصر أجراه موظفون مؤهلون يعملون لدى السلطات السويدية المختصة، استناداً إلى سجلات شركة ترانس إير، الشركة المشغلة لطائرة الرحلة SE-BDY. وأسند قيمة إثباتية متوسطة للمعلومات التي تشير إلى أن ثلاثة من أفراد طاقم الطائرة الأربعة لم يكن يبدو أنهم حصلوا على فرصة كافية للراحة المناسبة قبل الرحلة الجوية SE-BDY؛ إلا أنه كان يبدو أن الطيار، هالونكويس، قد حصل على فرصة كافية للراحة. وفي سياق تحقيقاتي الإضافية، خللت ما إذا كانت هناك قيمة إثباتية في الادعاء بأن طاقم الطائرة قد تأثر بتناول الكحول أو المخدرات. ولما كنت قد نظرت في تقييمات الخبراء التي تلقيتها، فقد خلصت إلى عدم وجود اختلال من هذا القبيل. واستناداً إلى ما سبق، فقد وجدت من غير المستبعد أن يكون الإرهاق ربما أثر في قدرة الطيار المعاون ومهندس الطيران في الطائرة SE-BDY، بما في ذلك قدرتهما على الاستجابة حال نشوء ظرف غير متوقع. غير أنه استناداً إلى الأدلة المتاحة يبدو من غير المحتمل، في نظري، أن يكون الطيار قد لحقه أي أثر من هذا القبيل.

جيم - مسائل أخرى

١ - لا بد أن هناك معلومات إضافية ذات صلة

١٨٤ - تشير قراءة دقيقة لسجل الحادث، بما في ذلك المعلومات المرفوع عنها السرية جزئياً، إلى أن من شبه المؤكد أن هناك معلومات ذات صلة غير مفصح عنها بشأن بعض المسائل المرتبطة بالظروف والملايسات المحيطة بالفاجعة في محفوظات الاستخبارات والدفاع والأمن التابعة لدول أعضاء. واستقراءً للتاريخ وللطريقة التي ظهرت بها معلومات جديدة محتملة على مر السنين، ما زال من المحتمل العثور على معلومات إضافية أو الكشف عنها أو إتاحتها. ومع أن ذلك قد يوفر بعض السلوى، فإنه لا يشفي غلة الاحتياج الشديد لسد الثغرات من أجل استجلاء الحقيقة كاملةً والوصول إلى تحديد قاطع للأسباب المحتملة لتحطم الطائرة. أما المطلوب بالأحرى ومنذ فترة بعيدة فهو الإفصاح دون تحفظ أو شروط عن المعلومات ذات الصلة التي قد تكون موجودة ولكن حجبها إلى الآن وكالات أو أجهزة الاستخبارات والأمن والدفاع التابعة لدول أعضاء.

١٨٥ - وقد تطور خلال السنتين الماضيتين حجم ما هو معروف عن المعلومات الاستخبارية والأمنية والدفاعية للدول الأعضاء. فعلى سبيل المثال، أوضحت الولايات المتحدة في سياق التحقيقات الراهنة أن منطقة الكونغو كان فيها عنصر أو أكثر من عناصر وكالة الاستخبارات المركزية في وقت الحادث. وقدمت محفوظات دبلوماسية تُظهر أن وكالة الاستخبارات المركزية وجهات استخبارية وأمنية ودفاعية أخرى كانت تُطلع أولاً بأول على التطورات المهمة في الميدان السياسي. وأكدت الولايات المتحدة كذلك وجود عتاد تابع لها في ندولا في الوقت محل النظر، بما في ذلك الطائرة طراز Dakota. وتظهر السجلات أن الطائرة أو الطائرات طراز Dakota كانت قادرة على اعتراض الاتصالات وكانت مجهزة بمعدات للاتصال اللاسلكي عالية القدرة بقدر يكفي لإرسال رسائل عبر القارات. وفضلاً عن ذلك، أبلغت الولايات المتحدة الخبير المستقل في عام ٢٠١٥ أن "وكالة الاستخبارات المركزية قد أجرت بحثاً ولم تعثر على أي وثائق بشأن وجود طائرات من طراز Fouga Magister في منطقة كاتانغا في الوقت محل النظر تقريباً". إلا أنها زودتني في عام ٢٠١٧ بمعلومات تفيد بأنه توجد في محفوظات أخرى كمية كبيرة من المعلومات المتصلة بوجود ثلاث طائرات طراز Fouga، وهو تطور محل ترحيب أيضاً.

١٨٦ - وفي تطور مشجع، أكدت بلجيكا مباشرة أن محفوظات الأمن التابعة لها تتضمن معلومات ذات صلة وأفرجت عن بعض الوثائق.

١٨٧ - وأشارت ألمانيا، في ردودها عليّ، إلى فئات من المعلومات ذات الصلة منها معلومات موجودة في محفوظات الاستخبارات والأمن والدفاع. وتلقيت نسخاً من بعض تلك المعلومات ويرجع الفضل في ذلك إلى البحوث والمساعدة التي قام بها السيد غولستورف. غير أنه يبدو من البحوث التي أجريت أن من الممكن أن تكون عمليات البحث قد أخضعت لبعض القيود، لأن الملفات التي جرى تحديدها تظهر غياباً لافتاً داخل محفوظات ألمانيا لإشارات إلى تحطم الطائرة SE-BDY ووفاة همرشولد والتحقيقات اللاحقة. ولن يكون من غير المعقول افتراض أن هذه المسائل كانت موضع اهتمام داخل ألمانيا الغربية وألمانيا الشرقية، وهو اهتمام تجلّى في أمور ليس أقلها وضوحاً أن ألمانيا الغربية، بحسب المحفوظات التي استُعرضت في عام ٢٠١٧، قد أدت في آب/أغسطس ١٩٦١ تقريباً دوراً في تنسيق المحادثات السرية التي بُذلت لمحاولات لإجرائها بين رئيس الكونغو آنذاك، جوزيف كاسافوبو، ومويس تشومبي.

١٨٨ - وقدمت المملكة المتحدة للمرة الأولى (على ما أفهم) معلومات من محفوظاتها تؤكد، إذا ما اختُبرت صحتها بالرجوع للمعلومات الموجودة بالفعل في سجل التحقيق (بما في ذلك ما ذكره المفوض السامي في سالزبورغ، اللورد ألبورت)، وجود عناصر من جهازي MI5 و MI6، بما في ذلك دافيد درايفر ونيل ريتشي. وتبرر هذه المعلومات استقاء معلومات محيطية من واحدة من الوثائق الأساسية، وهي تقرير نيل ريتشي المرفق المؤرخ ٢٥ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، الذي يتناول مسائل من قبيل الترتيبات التي يسرتها المملكة المتحدة لاجتماع همرشولد المقترح في ندولا، بما في ذلك نقل تشومي إلى ذلك الاجتماع. وتؤكد هذه الإشارات المباشرة إلى درايفر وريتشي في المعلومات الواردة من المملكة المتحدة وجود نشاط من جانب أجهزة الاستخبارات الأجنبية قبل وبعد تحطم الطائرة SE-BDY مباشرة وهو ما لم يظهر في أي تقرير من تقارير التحقيقات الرسمية ولكن لا بد أنه ما زال موجودا في سجلات أجهزة الاستخبارات والأمن والدفاع التابعة لدول أعضاء. وهناك أيضا المعلومات التي تلقيتها من المملكة المتحدة وتفيد بأنها كانت في عام ١٩٦٢ تتلقى تقارير استخبارية من روديسيا، رُفعت السرية عن بعضها، منها تقارير لجنة استخبارات روديسيا الشمالية. ومن المحتمل أن تكون هذه المعلومات قابلة لمزيد من التتبع داخل السجلات الموجودة، ويبدو محتملا احتواء محفوظات المكتب الاتحادي للاستخبارات والأمن (الذراع الاستخباراتي والأمني للاتحاد الاستعماري لروديسيا ونياسالاند)، أينما وجدت، على معلومات إضافية ذات صلة. ولم يوجّه انتباهي إلى تقارير من عام ١٩٦١ مماثلة لتلك التي استعرضت من عام ١٩٦٢، ولكنها موجودة بكل تأكيد ولا بد أنها تتضمن مزيدا من المعلومات ذات الصلة. يضاف إلى ذلك أنه إذا كان قد حدث أن دولا أعضاء كانت تعترض اتصالات آتية من الجهاز طراز CX-52 الخاص بهمرشولد، كما زُعم، فإن من الممكن تتبع تلك الاتصالات المعترضة للتيقن مما إذا كانت هناك معلومات إضافية ذات صلة.

١٨٩ - ومن الواضح بالتالي أنه يمكن تحديد بعض مجالات التحقيق، وهي مجالات تتطلب، كحد أدنى، تعاوننا نشطا من دول أعضاء معينة للبحث عن معلومات في محفوظاتها الاستخبارية والأمنية والدفاعية. والمجال الرئيسي هو مجال رسائل اللاسلكي المعترضة والسجلات المتصلة بها (بما في ذلك، على سبيل المثال، الشرائط والنصوص الخطية والمعلومات الثانوية/المنقولة عن مصادر ثانوية والمواد الأخرى)، على الأخص بشأن حدوث اتصالات من جانب أو بين الطائرة SE-BDY وأي طائرة أخرى وقوات أرضية ومراقبة الحركة الجوية. وحال التحقق من أي معلومات من هذا القبيل بشأن ما حدث في الدقائق الأخيرة من عمر الطائرة SE-BDY، فمن المحتمل أنها ستثبت أو تنفي فرضية أو أكثر من الفرضيات القائمة، مما يقربنا أكثر من الختام. ولكن إذا ما أظهرت عمليات البحث الشاملة التي تتضمن محفوظات الاستخبارات والأمن والدفاع أنه لا يوجد أو لم يوجد قط تسجيل من هذا القبيل أو معلومات أخرى، فعندها سنكون قادرين حقا على أن نخلص إلى أنه لا يوجد أي سبب محتمل آخر غير خطأ الطيار.

١٩٠ - ووفق ما أثبتته سجلات لجنة التحقيق الروديسية، فإنه وفقا لمراقب الحركة الجوية في سالزبوري "يمثل السجل [سجل مراقبة الحركة الجوية في ندولا] وثيقة شحيحة المحتوى وقد حدث الكثير ولم يسجل فيها". ونعلم الآن أن من المحتمل حتمية أن تكون هناك سجلات إضافية للرسائل اللاسلكية المعترضة وسجلات متصلة بها من شأنها أن تضيف إلى السجل الناقص الذي أنشأه مراقبو الحركة الجوية في ندولا بعد الحادث بـ ٣٢ ساعة. وتشكل بعض المعلومات الجديدة التي استعرضتها دليلا على أن دولا أعضاء قد اعترضت اتصالات الأمم المتحدة في الكونغو وأنه كان لدول أعضاء في ليلة الحادث عتاد في ندولا قادر على الاعتراض وأنه كان لعدة دول أعضاء موظفو استخبارات في الكونغو وروديسيا الشمالية في

وقت وقوع الحادث. كما تشير شهادة ساوثول وأبرام وسجلات أفراد آخرين مثل دو كيمولاريا وميجير إلى أنه ربما كانت هناك رسائل ذات صلة منقولة عبر موجات اللاسلكي كانت تستمع إليها دول أعضاء وآخرون. وقد يشكل توافر هذه التسجيلات وغيرها أدلة إضافية على صحة ما جاء في سجل المراقبة الجوية ويضفي مصداقية على ذلك السجل.

١٩١ - وفي ضوء التحليل الوارد في هذا التقرير، يبدو لي معقولاً الخلوص إلى أن عبء الإثبات قد انتقل الآن إلى الدول الأعضاء لتظهر أنها أجرت استعراضاً وافياً للسجلات والمحفوظات التي في عهدها أو حوزتها، بما في ذلك تلك التي ما زالت سرية، للحصول على معلومات قد تكون مهمة. وترد تحت التوصيات في الفرع السابع مناقشة إضافية لهذه المسائل.

٢ - من شبه المؤكد أنه لم يتم اغتيال همرشولد ومرافقيه بعد الهبوط

١٩٢ - بخصوص سبب وفاة راكبي الطائرة SE-BDY، خلص الفريق المستقل إلى أن نتائج واستنتاجات التشريح الأصلي لجثث قتلى الحادث الذي أجراه الدكتور روس وسميث وستيفينس في عام ١٩٦١ قد استندت إلى أساس سليم، أي أن المعلومات المعاصرة للحادث والمعلومات الجديدة أيدت كلتاهما الاستنتاج الذي مؤداه أن جميع الركاب توفوا متأثرين بجروح لحقت بهم أثناء حادث التحطم، إما فوراً أو بعد التحطم بوقت قصير. واستند هذا الاستنتاج إلى أن خبراء الطب الشرعي الذين استشارهم المجلس الطبي الملكي السويدي (في إطار تحقيقات لجنة عام ١٩٦١)، والسيدة ويليامز ولجنة همرشولد والفريق المستقل، قد أيد كل منهم صحة ما خلص إليه التشريح. واستطاع الفريق المستقل أيضاً أن يطلع على صور الأشعة السينية للتشريح الأصلي. وأبدى السيد فليمينغ رأياً، قبله الفريق، وهو أن جميع الإصابات قد سجلها إخصائيو علم الأمراض تسجيلاً صحيحاً في وقت التشريح وأنه لم يكن يوجد على جبهة همرشولد أي جروح من طلق ناري.

١٩٣ - وبأخذ استنتاجات الخبراء الطبيين في الحسبان، يبدو معقولاً الخلوص إلى انعدام القيمة الإثباتية في الادعاءات الأخرى المتعلقة بسبب الوفاة، بما في ذلك أن همرشولد قد اغتيل إما قبل تحطم الطائرة أو بعد نجاته منه. وينبغي الآن قبول أمر اعتقده دون أدنى شك وثبت حدوثه بالبراهين المقنعة وهو أن الأمين العام السابق همرشولد قد توفي فور تحطم الطائرة أو بعده بلحظات قليلة، هو وجميع طاقم الطائرة والركاب باستثناء هارولد جوليان. وكما استنتجت لجنة التحقيق لعام ١٩٦١، كانت فرص نجاة جوليان، رئيس موظفي الأمن بالنيابة لعملية الأمم المتحدة في الكونغو، الذي فارق الحياة بسبب مضاعفات طبية من فشل كلوي في ٢٣ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، ستكون أفضل لو تم إنقاذه بعد مرور مدة أقل من الـ ١٦ ساعة التي استغرقت السلطات الروديسية في ذلك. ومعرفة سبب وفاة جميع من كانوا على متن الطائرة SE-BDY على نحو مناسب وفي الوقت المناسب، لا مجال للتكهن بحدوث اغتيال بعد تحطم الطائرة.

٣ - تصرفات المسؤولين المحليين والسلطات المحلية، بما في ذلك البحث والإنقاذ

١٩٤ - تبين للفريق المستقل وجود قيمة إثباتية متوسطة في معلومات جديدة قدمها شاهدا عيان وهي أن حطام الطائرة عثرت عليه سلطات روديسيا الشمالية قبل الساعة ١٠:١٥ بالتوقيت المحلي (التوقيت الوارد في روايتها الرسمية). كما تبين له وجود قيمة إثباتية متوسطة في المعلومات التي تفيد بأن اللورد ألبورت قد علم بحادث التحطم فور وصوله إلى سالزبوري الساعة ١٤:٠٠ بالتوقيت المحلي في

١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، أي قبل الوقت المذكور في الرواية الرويسية الرسمية. وفضلا عن ذلك، وكما ذكرت لجنة عام ١٩٦١، فقد كانت جهود البحث والإنقاذ للطائرة SE-BDY في ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١ ينقصها الكثير كي تستوفي معايير الاعتناء المتوقعة. ورغم أن بعض التقارير التي تشير إلى تحطم الطائرة قد وصلت إلى السلطات بُعيد حدوث التحطم مباشرة وأنه كان واضحا أن الطائرة SE-BDY لم تحبط وأن أكثر من ٢٠ طائرة عسكرية كانت موجودة في المنطقة القريبة جدا، لم يتم العثور على حطام الطائرة إلا بعد مرور ١٥ ساعة على تحطمها وبعد مرور أكثر من ٩ ساعات على اكتشاف الضوء الأول. وذهبت لجنة عام ١٩٦١ إلى رأيٍ أتفق معها فيه وهو أن عمليات البحث والإنقاذ قد عرقلتها "أوجه قصور في الاتصال والتعاون بين مسؤولي الطيران المعنيين وعدم أخذهم بزمam المبادرة وعدم تصرفهم باعتناء والتأخر في تطبيق الإجراءات المقررة". ولو كان موقع التحطم قد عثر عليه في وقت أسبق، لأمكن إحداث نتائج من بينها نجاح جوليان، وبالتالي إنقاذ حياته والحفاظ على الشاهد المباشر الوحيد على الظروف والملابسات المحيطة بالمأساة.

١٩٥ - ومع أن شهادة المسؤولين المعنيين والشهود تنطوي على حالات عدم اتساق، فإنها إذا قيمت في جملتها ودون مزيد من الأدلة، لا تبرر بذاتها الخلل إلى حدوث تواطؤ رسمي لتأخير البحث أو حدوث شكل آخر ما من أشكال التستر. ومن ثم، وبصرف النظر عن التأخيرات في عمليات البحث والإنقاذ، التي ربما أظهرت غيابا مؤسفا في الاحترافية، لا يبدو لي أنه كانت هناك مؤامرة من خلال التفاعس تشير بالضرورة إلى حدوث تواطؤ أو تستر فيما يتعلق بسبب تحطم الطائرة.

سابعاً - التوصيات وخاتمة

ألف - أساس التوصيات

١٩٦ - بعد انتهاء عمل لجنة همرشولد، عُرضت هذه المسألة مرة أخرى على الجمعية العامة في عام ٢٠١٤، بعد أن ظلت معلقة لما يزيد على نصف قرن. واستنادا إلى توافر أدلة جديدة، اقترح الأمين العام في ذلك الوقت ثلاثة خيارات: تعيين فريق خبراء مستقل لتقدير القيمة الإثباتية للأدلة الجديدة وتقديم توصيات، أو إعادة فتح تحقيق الفترة ١٩٦٢/١٩٦١ الذي أجرته لجنة عام ١٩٦١، أو بدء تحقيق جديد. ولدى القيام بذلك، اقترح الأمين العام أيضا تشجيع الدول الأعضاء، بالنظر إلى مرور الوقت، على رفع السرية عن أي سجلات ذات صلة تكون في حوزتها.

١٩٧ - واختارت الجمعية العامة تعيين فريق مستقل لتقدير القيمة الإثباتية للأدلة الجديدة وتقديم توصيات. وقد شهد تنفيذ الولاية المنوطة بالفريق المستقل وولايته كشاغل لمنصب الشخصية البارزة قيام الأمم المتحدة كهيئة جماعية بعمل بالغ الأهمية في محاولة استجلاء حقيقة الأحداث التي وقعت في ١٧ و ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١. وجرى برعاية الأمم المتحدة سؤال شهود جدد واستعراض عشرات الآلاف من الصفحات من السجلات الأصلية وإجراء عمليات فحص بمعرفة خبراء الطب الشرعي واستشارة خبراء والتواصل مع الدول الأعضاء. وشهدنا، تحت إشراف الأمم المتحدة، عملية أمكن من خلالها استبعاد ادعاءات معينة لا يقوم عليها دليل والتركيز على الفرضيات التي تمثل ما حدث حقا في تلك الليلة.

١٩٨ - إلا أنه ما زال من الحقائق الواقعة أن المعلومات التي أتاحت للأمم المتحدة لم تكن كافية للتوصل إلى استنتاجات بشأن سبب أو أسباب تحطم الطائرة، ويبدو وجود معلومات إضافية مهمة أمراً محتملاً. ورغم توصية الأمين العام بأن الدول الأعضاء ينبغي أن تنظر في رفع السرية عن السجلات ذات الصلة التي في حوزتها، لم يُبلغ أن أي دولة عضو قد نفذت عملية منهجية لتحديد واستعراض سجلات كانت لا تزال سرية في عام ٢٠١٣ تمهيدا لاحتتمال رفع السرية عنها. وقد قدمت الدول الأعضاء سجلات عديدة في المجالين الدبلوماسي والسياسي، ولكن - باستثناءات محدودة جدا - لم يتم رفع السرية عن أي معلومات تذكر من أجهزة الاستخبارات والأمن والدفاع أو إتاحتها بطريقة أخرى. وإذا كانت هناك معلومات ستكشف لنا المزيد عن سبب التحطم، فمن المحتمل أن تكون موجودة في تلك المحفوظات والمطلوب بشدة هو أن تستعرض جميع الدول الأعضاء التي قد تكون لديها معلومات ذات صلة سجلاتها الاستخبارية والأمنية والدفاعية وسجلاتها الأخرى استعراضا وافيا والإفصاح عن أي مواد ذات صلة أو تأكيد وجودها على الأقل أو أن تقدم، في حالة عدم وجود معلومات ذات صلة من هذا القبيل، بيانا صريحا لا لبس فيه بهذا المعنى.

١٩٩ - وبالنظر إلى أن الأمم المتحدة ليست لها سلطة إلزام الدول الأعضاء بالكشف عن الوثائق، فإنها ربما اقتربت أو تقترب حاليا من حدود قدرتها على الحصول على معلومات جديدة لها قيمة إثباتية كافية بطريقة بناءة وجيدة التوقيت. وإذا أريد معرفة كامل الحقيقة عن أحداث ١٧ و ١٨ أيلول/سبتمبر ١٩٦١، فلا بد من أن ينتقل الآن ويُلقى على عاتقفرادى الدول الأعضاء التي يحتمل أن تكون بحوزتها معلومات ذات صلة عبء التكليف بالسير في عملية يمكن من خلالها استعراض جميع السجلات.

٢٠٠ - ومن المؤكد أن هناك توازنا يمكن تحقيقه في الحفاظ على المصالح الأمنية المشروعة للدول الأعضاء في الوقت الذي يعاد فيه النظر بصورة مغلصة فيما إذا كان من الممكن الإفصاح عن وجود معلومات يبلغ عمرها ٦٠ سنة تقريبا وتتصل بأحداث، بل وبالعالم، مضى منذ وقت طويل. وقد أجرت دول أعضاء عديدة ذكرت في هذا التقرير أشكالا مختلفة من تحقيقاتها الداخلية الخاصة بها بشأن أنشطتها في أفريقيا الوسطى في العقود التي أعقبت نهاية الحرب العالمية الثانية، وأصبحت نتائجها علنية.

٢٠١ - ومن الجدير بالتأكيد أنني استطعت ذكر دول أعضاء محددة في التحليل المتقدم لأنها تعاونت في الاستجابة لطلبات البحث التي توجهت بها إليها، وأنا ممتن لها كثيرا. ولم أتلق ردودا من دول أعضاء أخرى معينة قدمت إليها استفسارات. ومن المعقول بطبيعة الحال أن هذه الدول وغيرها من الدول الأعضاء لا تزال مصادر ممكنة للمعلومات إضافية، وأحثها بالمثل على أن تبدي تعاونها بالاستجابة لطلبات البحث المقدمة إليها.

٢٠٢ - وقد تطرق تفكيري إلى ما إذا كان من المفيد إعادة النظر في الخيارين الآخرين اللذين طُرِحا على الجمعية العامة في عام ٢٠١٤، وهما إعادة فتح التحقيق الذي أجري في الفترة ١٩٦٢/١٩٦١ أو بدء تحقيق جديد. ولا أوصي بخيار من هذا القبيل في الوقت الحالي، لأن إعادة فتح تحقيق أو بدء تحقيق جديد سيواجهان نفس القيود، بالنظر إلى أنه لا توجد آلية تلزم الدول الأعضاء أو تجربها على تحديد سجلات ذات صلة أو الكشف عنها. ولذلك، ومع أنني ما زلت أرى أنه سيلزم مزيد من التحري أو التحقيق لاستجلاء الحقائق بصفة نهائية، فإني أعتقد أن ذلك لا بد أن يأتي بعد موافقة الدول الأعضاء على أن تبدي تعاونها بإجراء استعراضات وافية لمحفوظاتها الاستخبارية والأمنية والدفاعية وبعد إجرائها إعادة تقييم حقيقية لما إذا كان لديها أسباب مبررة لمواصلة حجب أي معلومات ذات صلة قد

ترد في تلك المحفوظات. وعلى هذا الأساس، أقترح التوصيات الثلاث التالية للعمل في المستقبل. وهي ليست توصيات متنافية أو متعارضة فيما بينها ويمكن تنفيذها معا في وقت واحد.

باء - التوصيات

٢٠٣ - أولا، أوصي بأن يتابع الأمين العام أو مندوبه المستقل الجوانب المنفصل بعضها عن بعض غير المستوفاة في التحقيق الحالي - أشير هنا إلى أن هناك عدة مسائل قطع فيها التحقيق شوطا متقدما ولكنني لم أستطع الانتهاء منها بسبب ضيق الوقت أو عدم كفاية الموارد، فضلا عن التعاون المحدود من جانب الدول الأعضاء. ومن غير المحتمل أن توصلنا هذه المسائل بذاتها إلى نتائج قطعية بشأن سبب أو أسباب تحطم الطائرة. ومع ذلك، ينبغي اعتبارها مسائل مهمة لأنها تتصل بادعاءات شتى مرتبطة بالفاجعة ومن المحتمل، إذا ما جرى تقييمها واستكمالها، أن يكون لها تأثير في إثبات أو نفي الفرضيات المتعلقة بسبب أو أسباب الحادث. وينبغي استكمال جوانب التحقيق الحالي التالية المنفصل بعضها عن بعض غير المستوفاة التي تأخر الانتهاء منها:

(أ) التماس الاستجابة لطلباتي الموجهة إلى الدول الأعضاء بإجراء عمليات بحث موسعة، في الحالات التي لا تكون فيها هذه البلدان قد استجابت بعد؛

(ب) السعي إلى الحصول على إمكانية الاطلاع الكامل على السجلات والوثائق المتصلة بمعهد جنوب أفريقيا للبحوث البحرية والعملية سيليست، من قبيل ما يمكن أن تكون جنوب أفريقيا قد حددته، بغية إجراء تقييم مستقل لأعمارها وأصلاتها وتسلسل حيازتها ومصدرها وغير ذلك من المعلومات ذات الصلة؛

(ج) فحص المعلومات المتعلقة بالقدرة الجوية للقوات الجوية الكاتانغية والتحقق من صحتها من خلال محفوظات الأمم المتحدة وعن طريق منظمة الطيران المدني الدولي وغيرها من المصادر الموثوقة، على أن يشمل هذا الفحص والتحقق مطارات تلك القوات أو مسارات الإقلاع والهبوط التي كانت تحت سيطرتها؛ والطيارين الذين كانوا يعملون في خدمتها؛ والأعمال العدائية التي قامت بها طائراتها ضد عملية الأمم المتحدة في الكونغو بين ١٠ و ٢٠ أيلول/سبتمبر ١٩٦١؛

(د) المتابعة مع الأمم المتحدة بشأن الاستفسارات غير المجاب عليها (المرسلة من الفريق المستقل والأمم المتحدة والشخصية البارزة) والجوانب الناشئة حديثا للاستفسارات المتعلقة بتاريخ خدمة أبرام وساوثول؛

(هـ) إجراء عمليات بحث للوقوف على وجود أو عدم وجود اتصالات تتعلق بالحادث المشؤوم يكون قد جرى إرسالها إلى أبراج مراقبة الحركة الجوية المعنية والطائرة SE-BDY أو أطراف معنية أخرى أو جرى تلقيها أو تسلمها من جانبها، وتقدير قيمتها الإثباتية؛

(و) متابعة الجهود المبذولة لاكتشاف المدونات الأصلية والتسجيلات الصوتية لمقابلة دو كيمولاريا مع "بوكيلز"، بما في ذلك إمكانية إيجاد دليل يثبت هوية كل من "بوكيلز" و "دو تروي" و غرانت، أو التحقق من هوية كل منهم، بما في ذلك المتابعة مع حكومات الدول الأعضاء المعنية.

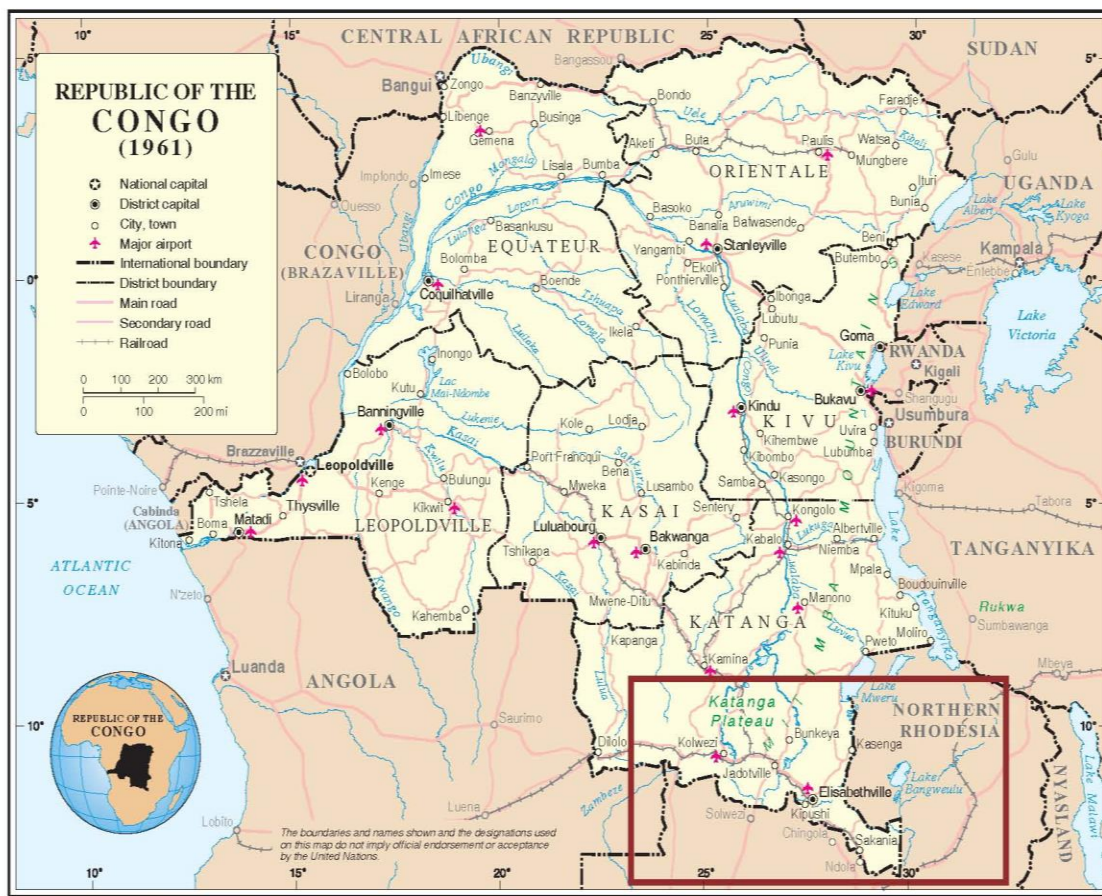
٢٠٤ - ثانيا، أوصي بالطلب إلى كل دولة من الدول الأعضاء المعنية تعيين مسؤول مستقل رفيع المستوى كي يجري استعراضا داخليا مكرسا لمخفوظاتها الاستخبارية والأمنية والدفاعية لتحديد ما إذا

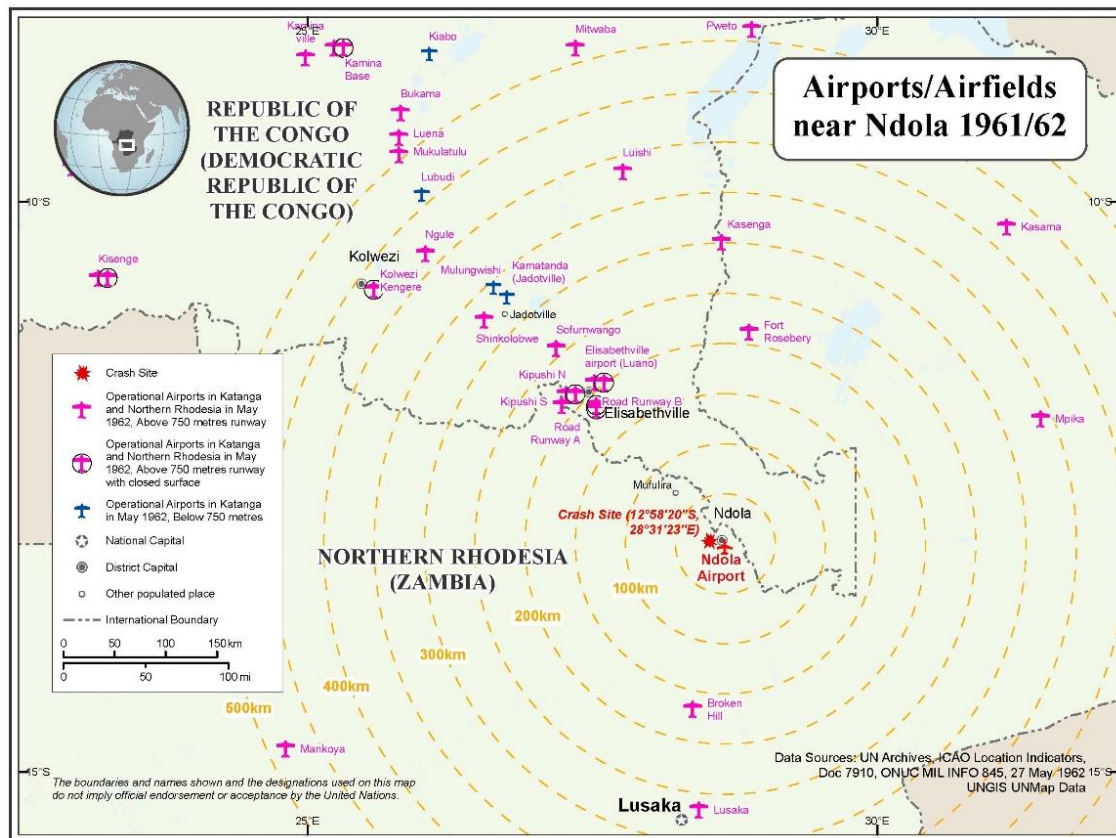
كانت تتضمن معلومات ذات صلة - أفتّرح أن يُشترط في تلك العملية تعيين مسؤول رفيع المستوى مستقل عن السلطة التنفيذية في الحكومة مع منحه الموافقات والموارد المطلوبة. وسيلزم أن يقوم هذا المسؤول بفحص شامل للمحفوظات الاستخبارية والأمنية والدفاعية للتأكد مما إذا كانت تحتوي على معلومات تسلط الضوء على الظروف المحيطة بتحطم الطائرة SE-BDY، قبل أن يقدم موجزا بنتائج عمله إلى الأمين العام أو من يعينه في ظل ظروف سرية للغاية. وبعد تلقي تلك المعلومات، يقوم الأمين العام أو من يعينه بالاتصال الثنائي بكل دولة من الدول الأعضاء المعنية لإعطائها الفرصة لطلب تنقيح معلومات محددة، قبل إبلاغ الجمعية العامة بالتقرير الختامي. فإذا ما جرى تحديد سجلات ذات صلة وتعذر مع ذلك الإفصاح عنها لأسباب أمنية أو غيرها من الأسباب، فإن الاعتراف عندئذ بوجود هذه السجلات سيشكل إسهاما كبيرا في السجل التاريخي.

٢٠٥ - ثالثا، أوصي بأن تستعرض الأمم المتحدة سجلاتها ومحفوظاتها المحددة الخاصة بها تمهيدا لاحتمال رفع السرية عنها - أعتقد أن استعراض سجلات ومحفوظات معينة موجودة لدى الأمم المتحدة وتتصل بهذه المسألة للنظر في رفع السرية عنها وإتاحة الاطلاع العام عليها سيكون في مصلحة الشفافية، رغم أن هذا الأمر متروك للأمين العام في نهاية المطاف وسيشكل مبادرة قد لا تكون بغير آثار من حيث الموارد. وقد يشمل ذلك سجلات الشخصية البارزة وسجلات عملية الأمم المتحدة في الكونغو التي تشير إليها توصيتي الأولى، فضلا عن جميع السجلات المتصلة بالفاجعة، تمهيدا لاحتمال رفع السرية عنها. ولن يكون ذلك مثالا جديرا بأن تحتذي به الدول الأعضاء فحسب، ولكنه سيساعد أيضا في تحديد المواضيع التي قد يُعثر فيها على معلومات إضافية ذات صلة داخل محفوظات الأمم المتحدة. وبخصوص سجلات لجنة همرشولد، فإن من المفهوم لديّ أنه عندما انتهت تلك اللجنة من عملها نقلت سجلاتها إلى الأمم المتحدة على أساس تفاهم مؤداه أنها لن تعترض على نشر تلك المواد للعلن.

٢٠٦ - وأشير هنا إلى اقتراح لا يشكل توصية في حد ذاته وهو أنه ربما تعود على المسألة التي نحن بصدد حلها فائدة من تكليف شخص محدد أو أكثر بأن يداوم على تلقي وجمع المعلومات الجديدة لإحالتها إلى الأمين العام. وأرى أنه سيكون من المفيد أن يقوم أيضا ذلك الشخص أو أكثر، مهتمدا باستنتاجات هذا التقرير، بإجراء تقييمات متفرقة للدرجة التي تضيف بها أي معلومات جديدة إلى معرفتنا بالظروف والملايسات المؤدية إلى الحادث المأساوي، وذلك لكي يُطلع الأمين العام الجمعية العامة أولا بأول على تلك التطورات.

٢٠٧ - وفي الختام، أؤكد مرة أخرى على أهمية مواصلة العمل بصورة تعاونية في بحثنا عن الحقيقة وعلى واجبنا أن نقوم بذلك نحو أسر الضحايا ومنظمة الأمم المتحدة ومن أجل استجلاء صحيح لحقائق التاريخ. وقد أحرزنا تقدما في فهم كامل الحقيقة بشأن الظروف والملايسات المؤدية إلى الوفاة المأساوية لداغ همرشولد ومرافقيه. وأصبحت المشاركة الفاعلة من جانب الدول الأعضاء الآن ضرورة أكثر منها في أي وقت مضى للعثور على معلومات تتيح لنا سد الثغرات المتبقية في التحقيق، وخطوة لا بد من اتخاذها قبل أن تُحسم هذه المسألة وتستريح ذكري الذين فارقوا الحياة في الطائرة SE-BDY وهم في خدمة المنظمة.





Map No. 4571.2 UNITED NATIONS
August 2017

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