



Совет Безопасности

Distr.: General
31 January 2001
Russian
Original: English

Письмо Постоянного представителя Соединенного Королевства Великобритании и Северной Ирландии при Организации Объединенных Наций от 31 января 2001 года на имя Председателя Совета Безопасности

Как Вам известно, шотландский суд, заседания которого проходили в Нидерландах, вынес сегодня приговор в отношении двух обвиняемых по делу «Локерби». Суд признал виновным Абделя Бассета Али Мохмеда аль-Меграхи и оправдал аль-Амина Халифу Фимаха. Препровождаю Вам текст заключения Суда по этому делу (см. приложение).

Буду признателен Вам за распространение текста настоящего письма и приложения к нему в качестве документа Совета Безопасности.

(Подпись) Джереми Гринсток

**Приложение к письму Постоянного представителя
Соединенного Королевства Великобритании и Северной
Ирландии при Организации Объединенных Наций от
31 января 2001 года на имя Председателя Совета Безопасности**

Высший уголовный суд на базе Цейст

Лорд Сатерленд

Дело № 1475/99

Лорд Коулзфилд

Лорд Маклин

ЗАКЛЮЧЕНИЕ СУДА,
оглашенное ЛОРДОМ САТЕРЛЕНДОМ

по делу

АДВОКАТ КОРОНЫ

против

АБДЕЛЯ БАССЕТА АЛИ МОХМЕДА АЛЬ-МЕГРАХИ
и АЛЬ-АМИНА ХАЛИФЫ ФИМАХА, содержащихся
под стражей в тюрьме Цейст, база Цейст
(Камп ван Цейст) в Нидерландах

Обвиняемые

Обвинение: лорд-адвокат, АП Кэмпбел, королевский адвокат, помощник генерального прокурора; Торнбул, королевский адвокат, помощник генерального прокурора; Лейк и Армстронг; представитель Короны.

Защита: Тейлор, королевский адвокат; Бёрнс, королевский адвокат; Бекет, Маккорте, солиситоры, Эдинбург — для первого обвиняемого.

Кин, королевский адвокат; Дэвидсон, королевский адвокат, Маклауд, Магригор Дональд, солиситоры, Эдинбург — для второго обвиняемого.

[1] 22 декабря 1988 года в 19 ч. 03 м. самолет авиакомпании «ПанАм», выполнявший рейс 103, рухнул на землю. В результате этой катастрофы погибли 259 пассажиров и членов экипажа, находившихся на борту самолета, и 11 жителей местечка Локерби, на которое упали его обломки. Суть уголовного дела заключается в том, что причиной этой катастрофы стало взрывное устройство, заложенное в грузовой отсек самолета двумя обвиняемыми,

действовавшими по одиночке или в сговоре друг с другом и другими лицами. Взрывное устройство сработало в тот момент, когда самолет находился в воздушном пространстве Шотландии, и в результате взрыва самолет развалился на части. С учетом этих обстоятельств первоначально утверждалось, что обвиняемые виновны в сговоре с целью совершения тяжкого убийства, либо в совершении убийства, либо в нарушении положений раздела 2 (1) и (5) Закона о безопасности воздушных перевозок 1982 года. Однако после представления всех доводов адвоката Короны обвинение было сведено к тяжкому убийству.

[2] То, что причиной этой катастрофы действительно является взрыв устройства, заложенного в самолет, никем не оспаривается и было убедительно доказано. Не оспаривается также и то, что лицо или лица, ответственные за преднамеренную закладку взрывного устройства в самолет, виновны в совершении преступления в виде тяжкого убийства. Таким образом, в ходе данного судебного процесса речь идет о том, доказало ли государственное обвинение вне всяких разумных сомнений, что один или другой либо оба обвиняемых являются ответственными — как исполнители деяния или его зачинщики и пособники — за преднамеренную закладку взрывного устройства.

[3] Сразу же после катастрофы полиция провела широкомасштабную операцию по сбору как можно большего числа обломков, с тем чтобы выяснить причину падения самолета. Были собраны, осмотрены и зарегистрированы десятки тысяч предметов, и те из них, которые представляли особый интерес в плане выяснения вероятной причины взрыва, были изучены соответствующими специалистами.

[4] Все найденные обломки самолета были первоначально собраны в ангаре в Лонгтауне, где их изучали инспекторы Управления по расследованию авиационных катастроф (УРАК). Впоследствии в Фарнборо из собранных обломков, насколько это было возможно, была восстановлена соответствующая часть самолета. Было установлено, что большинство трещин на обшивке фюзеляжа представляли собой разрывы от перегрузки, т.е. такие повреждения, которые, как правило, возникают при разрушении конструкции самолета, находящегося в воздухе. Однако при этом был обнаружен участок, где характеристики разлома носили нетипичный характер. Этот участок был расположен на левой стороне в нижней части фюзеляжа в районе переднего грузового отсека. Несущая конструкция самолета состоит из вертикальных шпангоутов, расположенных на расстоянии 20 дюймов друг от друга и горизонтальных стрингеров, расположенных на расстоянии 10 дюймов друг от друга, к которым снаружи крепится обшивка фюзеляжа. Небольшой участок конструкции, расположенный приблизительно между 700-м и 720-м шпангоутами и 38-м и 40-м стрингерами по левому борту, т.е. размером около 20 квадратных дюймов, был полностью разрушен. Поверхности, расположенные вокруг этого разрушенного участка, выглядели раздробленными, в то время как повреждения, расположенные на большем расстоянии, были типичными разрывами. Вокруг разрушенного участка виднелись следы мелких точечных повреждений и копоть. Панели обшивки, непосредственно прилегающие к разрушенному участку, были погнуты и разорваны с отверстием звездообразной формы с краями, выгнутыми наружу. Характер этих повреждений позволил сделать вывод, с которым мы соглашаемся и который состоит в том, что их причиной стало взрывное

устройство, сработавшее в фюзеляже самолета, при этом первоначально разрушенный участок стал эпицентром последующих разрушений, расходящихся в виде лучей. Последовавшие за этим процессы стали причиной полного разрушения самолета.

[5] В переднем грузовом отсеке, расположенном с левой стороны, находился багаж, уложенный в контейнеры с габаритами, составлявшими приблизительно 5х5х5 футов, и с выступом размером порядка 18 дюймов, отходящим под углом от основания с внешней стороны в целях максимального использования изогнутого пространства в грузовом отсеке. Большинство контейнеров были изготовлены из алюминия, за исключением задней части, которая открывалась для погрузки, а затем закрывалась пластиковым занавесом. Несколько контейнеров были изготовлены из стекловолокна. Эти контейнеры загружались в самолет через дверь грузового отсека, а затем они развозились на роликах на предусмотренные для них участки и закреплялись с помощью зажимов. В процессе реконструкции найденные фрагменты контейнеров использовались для их восстановления, которым главным образом занимался технический инспектор УРАК г-н Клайден. После реконструкции контейнеров было установлено, что, за исключением двух из них, они не получили никаких повреждений помимо тех, которые следует ожидать от разрушения самолета и падения контейнеров на землю. Однако при этом было также установлено, что алюминиевый контейнер AVE 4041 и контейнер из стекловолокна AVN 7511 получили необычные повреждения. Согласно плану загрузки контейнеров контейнер AVE 4041 находился в непосредственной близости от и несколько выше разрушенного участка фюзеляжа, а контейнер AVN 7511 находился за ним. Реконструкция контейнера AVE 4041 показала наличие серьезных повреждений панели пола и части внешней рамы основания на участке внешнего заднего сектора, при этом на внутренней стороне этой части контейнера были обнаружены участки со следами копоти и точечными повреждениями. Повреждения были также обнаружены на панелях и деталях конструкции нижней задней стенки выступа; здесь также были обнаружены следы копоти и точечные повреждения. Подробная информация о характере и масштабах повреждений приведена в показаниях г-на Клайдена и подтверждается показаниями д-ра Хейза и г-на Ферадея, специалистов по судебно-технической экспертизе Королевского научно-исследовательского центра вооружений (ПАРДЕ). Характер повреждений свидетельствует о том, что они вызваны физическим явлением, сопровождавшимся выделением большого количества энергии, а копоть и точечные повреждения поверхностей указывают на то, что это был взрыв. Г-н Клайден, показания которого носили впечатляюще взвешенный и сдержанный характер, заявил: «У меня нет никаких сомнений в том, что это явление произошло внутри контейнера», — и это был единственный случай, когда он высказался с абсолютной уверенностью. Характер распределения участков со следами копоти и точечными повреждениями и, в частности, их отсутствие на поверхности основания контейнера дали г-ну Клайдену основания полагать, что если взрывное устройство находилось в чем-либо багаже в этом контейнере, то, по всей вероятности, этот предмет багажа находился не на полу контейнера, а на каком-то другом чемодане, лежавшем на полу, и частично занимал пространство выступа контейнера. Более точному определению местоположения взрывного устройства помогло обследование повреждений соседнего контейнера AVN 7511. На передней стенке этого контейнера было

обнаружено отверстие размером приблизительно в 8 квадратных дюймов, находившееся на расстоянии около 10 дюймов от его основы, от которого распространялись участки, покрытые копотью и доходившие до верхней части контейнера. Это указывало на то, что в контейнере AVE 4041 произошел относительно слабый взрыв, который под углом ударил в переднюю стенку контейнера AVN 7511. Сопоставление этих данных с характером повреждений контейнера AVE 4041 позволило определить, что, по всей вероятности, взрывное устройство находилось на расстоянии около 13 дюймов от пола контейнера AVE 4041. На основании этого, а также с учетом сделанного ранее предположения о том, что предмет багажа, в котором находилось взрывное устройство, частично занимал выступ контейнера, был сделан вывод о том, что взрывное устройство, как представляется, находилось приблизительно в 25 дюймах от обшивки фюзеляжа. По нашему мнению, свидетельства, представленные г-ном Клайденом, являются абсолютно достоверными, надежными и убедительными. Однако он не является специалистом по взрывчатым веществам или по действию взрывных устройств. Заключение, к которому пришли д-р Хейз и г-н Ферадей относительно местоположения взрывного устройства, совпало с утверждениями г-на Клайдена, при этом г-н Ферадей присутствовал на соответствующих следственных экспериментах, проводившихся в США. При проведении этих экспериментов в металлические контейнеры с багажом закладывалось взрывное устройство, смонтированное в магнитоле «Тосиба», который помещался в чемодан с одеждой. Результаты экспериментов подтвердили мнение эксперта относительно местоположения взрывного устройства и количества использовавшегося взрывчатого вещества.

[6] Д-р Каллис и профессор Пил представили технические свидетельства, касающиеся действия взрывчатых веществ. Д-р Каллис является экспертом по воздействию взрывов и разработке компьютерных программ, моделирующих воздействие взрывов в различных условиях, и с 1978 года он является сотрудником Агентства по оценкам и исследованиям министерства обороны (ДЕРА). Профессор Пил является главным научным сотрудником этого Агентства и специализируется на материалах и конструкциях, используемых в самолетостроении; он возглавляет исследовательскую группу, занимающуюся, в частности, исследованием воздействия детонации взрывных устройств на борту воздушных судов. Они подтвердили, что наличие точечных повреждений и отложений углерода, которые выглядят как очень мелкозернистая сажа, свидетельствует о взрыве за счет освобождения химической энергии. Участки поверхности, на которых могут оказаться такие следы, должны находиться на линии прямой видимости от взрывного устройства, а что касается точечных повреждений, то на этом участке не должно быть никаких заслоняющих конструкций с достаточной массой, которые не позволили бы осколкам поразить поврежденные участки. Характер растрескивания на панели пола контейнера является типичным для деформации, вызываемой нагрузками, которые производит взрыв, однако отсутствие точечных повреждений или следов копоти на этом участке свидетельствует о том, что между взрывным устройством и полами контейнера должен был находиться еще какой-то предмет, например другой чемодан. С другой стороны, точечные повреждения и следы копоти, обнаруженные на внутренней поверхности горизонтальной рамы основания контейнера, в сочетании с деформацией этого структурного элемента, направленной вниз, подтверждают мнение о том, что взрывное устройство находилось выше, на линии прямой видимости от этого

структурного элемента, и, таким образом, по всей вероятности, было расположено, по крайней мере частично, в выступающей части контейнера, и в этом случае наличие чемодана на полу контейнера не помешало бы продуктам взрыва поразить этот структурный элемент контейнера. Еще одним подтверждением этого местоположения взрывного устройства стал характер повреждения верхней поверхности фюзеляжа самолета в районе шпангоута 700, а также наличие точечных повреждений и копоты на двух соседних шпангоутах, причем именно этот участок фюзеляжа находился в непосредственной близости от нижней задней части контейнера. Показания профессора Пила включали также обширный и сложный раздел, касающийся характера импульсной нагрузки, критического уровня мощности импульса, пробивающего лист алюминиевого сплава подобного тому, который используется для обшивки фюзеляжа, а также расчета расстояния до места взрыва и величины заряда на основании размеров разрушенного участка и зоны лучеобразных разрывов. Эти расчеты позволили установить, что во взрывном устройстве содержалось примерно 450 грамм взрывчатого вещества, а расстояние между разрушенным участком и зарядом составляло 610 мм; таким образом, взрыв произошел внутри контейнера на расстоянии 200 мм от его стенки. Мы считаем, что здесь нет необходимости вдаваться в подробности относительно этих сложных расчетов, поскольку физические свидетельства повреждения фюзеляжа, контейнера и, как мы увидим ниже, содержимого контейнера полностью убеждают нас в том, что взрыв произошел внутри контейнера, а упомянутые расчеты лишь подтверждают это заключение. Следует добавить, что упомянутый выше раздел показаний профессора Пила также касается воздействия — если таковое имело место, — создающегося при взрыве конуса Маха, однако мы считаем, что подробно рассматривать этот вопрос нет необходимости, поскольку мы принимаем к сведению его показания насчет того, что, хотя эта концепция и рассматривалась в качестве одного из средств определения расстояния, на котором находилось взрывное устройство, на самом деле она не использовалась.

[7] Помимо показаний этих экспертов, у которых не было никаких сомнений в том, что поражения, причиненные самолету, были вызваны взрывом, имеются еще и показания д-ра Дауза, который на протяжении многих лет специализируется на анализе следов фармацевтических препаратов и взрывчатых веществ, а в 1988 году он работал в РАРДЕ. Он одним из первых стал применять метод капиллярной газовой хроматографии, который впоследствии получил широкое признание. Два металлических фрагмента (№ 270.1 и № 270.3), которые, как было установлено, являются двумя крупными элементами внешней части нижней рамы контейнера AVE 4041, были проверены им на предмет наличия следов взрывчатого вещества. Эти процедуры, которые были подробно описаны в показаниях д-ра Дауза, позволили обнаружить следы, пиковые показатели которых в определенных точках хроматограммы могут свидетельствовать о наличии различных типов взрывчатых веществ. Эти вещества включают различные разновидности нитротолуола, нитроглицерина, пентрита (PETN) и гексогена (RDX). На исследуемых поверхностях могли быть обнаружены и другие хроматографические пики, которые появляются в результате взаимодействия невзрывчатых экстрактивов. Следы, найденные на вещественных доказательствах № 270.1 и № 270.3, свидетельствуют о наличии таких веществ, как пентрит и гексоген. Эти химикаты используются при производстве

пластических взрывчатых веществ, включая «Semtex». В ходе перекрестного допроса было высказано предположение о том, что представленный парламенту в 1996 году доклад профессора Кэдди о возможном загрязнении центрифуги, использовавшейся в РАРДЕ, противоречит его выводам. Однако, хотя в том докладе действительно высказывалась мысль о том, что на центрифуге имелись следы вещества RDX, в нем четко указывалось и на то, что это никоим образом не отразилось на результатах определенных исследований, которые проводились в период, охватывающий декабрь 1988 года, а в перечне этих исследований фигурировали и проводившиеся д-ром Даузом исследования обломков, собранных в Локерби. Далее ему было высказано предположение о том, что хроматографические пики обнаруженных следов соответствуют таким веществам, как тринитротолуол, динамит и нитроглицерин, однако по причинам, подробно изложенным в его показаниях, он был полностью убежден в том, что хроматографические пики, о которых идет речь, связаны не с этими видами взрывчатых веществ, а с невзрывчатыми попутными экстрактивными. У нас нет никаких оснований сомневаться в выводах, к которым пришел этот опытнейший эксперт. И наконец, было заявлено о том, что в лаборатории не применялись должные меры предосторожности, предполагающие взятие контрольных мазков с одежды и оборудования в целях предотвращения опасности искажения результатов вследствие загрязнения. Однако и д-р Дауз, и д-р Хейз описали меры предосторожности, принятые в целях предотвращения такого загрязнения, и мы убеждены в том, что этих мер было достаточно для предотвращения любой опасности того, что результаты исследований, проведенных д-ром Даузом, будут недействительны из-за какого-либо загрязнения.

[8] Показания специалистов позволили нам полностью убедиться в том, что причиной авиакатастрофы является сработавшее взрывное устройство, находившееся в самолете. Мы также убеждены в том, что это взрывное устройство находилось в контейнере AVE 4041, а любые возможные сомнения, касающиеся этого утверждения, будут рассеяны свидетельствами, касающимися исследования содержания этого контейнера, к которому мы сейчас переходим.

[9] В ходе тщательного обследования участка падения обломков самолета было собрано и промаркировано большое количество фрагментов багажа и одежды. Через несколько дней после катастрофы было установлено, что на борту самолета произошел взрыв, в связи с чем персоналу, занимавшемуся сбором обломков, было дано указание в первую очередь искать любые предметы, которые выглядят обожженными или покрытыми копотью, либо на которых имеются какие-либо иные следы взрыва. Все такие предметы были отправлены в лабораторию судебно-технической экспертизы, занимающуюся взрывами, при РАРДЕ для тщательного изучения, в котором принимали участие главные специалисты в этой области — д-р Хейз и г-н Ферадей. В ходе поисков были найдены 56 фрагментов коричневого чемодана «Самсонайт» с твердым покрытием, размером 26 дюймов, серии «Силуэт 4000» («исходный чемодан»), причем все фрагменты имели различные повреждения, вызванные взрывом. Характер повреждений свидетельствовал о том, что их источник находился внутри чемодана. По характерным повреждениям, вызванным взрывом, было установлено, что еще 24 предмета багажа находились в относительной близости от взрывного устройства. Во многих из них были обнаружены

фрагменты, выглядевшие как части исходного чемодана, а также фрагменты того, что выглядело как кассетная магнитола. Другие аналогичные фрагменты были найдены в одежде, которая, судя по ее обугленному виду, находилась, как представляется, в исходном чемодане. Помимо этого, при изучении таблички с данными, которая была прикреплена к контейнеру AVE 4041, г-н Клайден обнаружил небольшой обломок, который, как казалось, был частью монтажной платы. Количество фрагментов, ассоциируемых с одеждой, находившейся в непосредственной близости от взрыва, и степень разрушения этих фрагментов свидетельствуют о том, что взрывное устройство, по всей вероятности, находилось внутри магнитолы. В тот период уже было известно, что в октябре 1988 года полиция Западной Германии обнаружила кассетный магнитофон «Тосиба», который был переоборудован в самодельное взрывное устройство. Г-н Феррадей посетил Западную Германию для того, чтобы ознакомиться с этим устройством, и установил, что имевшиеся у него фрагменты, и в частности часть монтажной платы, найденная г-ном Клайденом, относятся к другой модели. Однако он счел, что они являются настолько схожими, что имеет смысл ознакомиться и с другими моделями кассетных магнитофонов фирмы «Тосиба». Было установлено, что существует семь моделей таких магнитол, в которых печатные платы по своим характеристикам полностью совпадают с найденными фрагментами. Впоследствии при тщательном изучении поврежденной взрывом одежды в двух разных рубашках фирмы «Слалом», в детском комбинезоне «Бэбигро» и в клетчатых брюках были обнаружены обрывки бумаги, которые при внимательном рассмотрении оказались частью инструкции по эксплуатации кассетного магнитофона «Тосиба» модели RT-SF 16 «VomBeat». Все другие фрагменты, которые, как предполагалось, были частью магнитолы с взрывным устройством, совпадали с деталями магнитофона модели RT-SF 16. Другие пластмассовые фрагменты, которые ассоциировались с радиоприемником, были обнаружены в других предметах одежды, которые, как предполагалось, находились в исходном чемодане, а именно: в белой футболке, пижаме кремового цвета, пиджаке из ткани с рисунком в «елочку» и брюках из такой же ткани, а также в четырех предметах, в которых были найдены обрывки бумаги. Специалистами по судебной экспертизе был сделан вывод о том, что характер фрагментов и их распределение не оставляют никаких сомнений в том, что взрывное устройство находилось внутри кассетного магнитофона «Тосиба», и мы согласны с этим выводом. Что же касается наличия обрывков инструкции по эксплуатации магнитофона модели RT-SF 16, то мы также согласны с тем, что речь идет именно об этой модели радиоприемника «Тосиба».

[10] Как мы отмечали, в РАРДЕ было проанализировано большое количество одежды. Основная задача заключалась в установлении того, на каких предметах одежды имелись следы взрыва, а затем, насколько это возможно, в проведении различия между одеждой, которая, скорее всего, находилась внутри чемодана, содержавшего взрывное устройство, и одеждой в соседних чемоданах. Метод, использовавшийся судебно-медицинскими экспертами, заключался в том, чтобы считать весьма вероятной гипотезу о том, что любая поврежденная взрывом одежда, которая содержала фрагменты магнитолы, руководства по эксплуатации и обшитой коричневой тканью картонной перегородки чемодана, за исключением фрагментов внешнего корпуса, находилась в исходном чемодане. Когда одежда не содержала ни осколков взрывного устройства, ни фрагментов одного или нескольких корпусов

чемоданов, которые находились бы вокруг взрывного устройства, или когда одежда содержала различные фрагменты корпусов чемоданов с осколками или без осколков взрывного устройства, ее конкретное местонахождение было трудно определить, хотя нельзя было исключить возможность того, она находилась в исходном чемодане. В первую категорию попало 12 предметов одежды и зонтик, фрагменты которых были найдены и изучены, и эти предметы, по их мнению, находились в исходном чемодане. Этими предметами были:

- 1) Обугленный кусок белой хлопковой ткани, которая, судя по швам и покрою, была, скорее всего, частью белой футболки фирмы «Абандерадо». Внутри этого куска ткани были обнаружены фрагмент сетки динамика и 11 кусочков пластмассы, которые, возможно, были частью радиоприемника «Тосиба», и несколько голубых/белых кусочков ткани из, по-видимому, комбинезона «Бэбигро» (см. предмет 5).
- 2) Поврежденные взрывом куски коричневой клетчатой ткани, на двух из которых частично сохранились ярлыки, позволившие установить, что они были частью брюк фирмы «Йорки» 34-го размера. Внутри одного из этих кусков ткани были обнаружены фрагменты обшивки и внутренней перегородки чемодана, пять кусочков черной пластмассы, оставшихся, по-видимому, от радиоприемника «Тосиба», четыре фрагмента руководства владельца радиоприемника RT-SF 16 и пять комков голубых/белых волокон, являвшихся, скорее всего, частью комбинезона «Бэбигро».
- 3) Четыре обуглившись и разорванных куска серой ткани, которые, судя по цвету, покрою и составу, являлись, по-видимому, частью одного предмета одежды. К одному из этих кусков был пришит ярлык «Слалом», и все куски были, по-видимому, частью серой рубашки фирмы «Слалом». Внутри одного из этих кусков (помеченного полицейской биркой «PI/995») был обнаружен ряд предметов. Мы вернемся к рассмотрению этого куска ткани позднее, поскольку защита заявила, что с его обнаружением и анализом сопряжен ряд факторов, которые повлияли на достоверность связанного с ним доказательства.
- 4) Шесть обуглившись кусков белой материи в тонкую голубую полоску. Хотя ни на одном из этих кусков не было идентифицирующих маркировок, их цвет, покррой, состав и структура свидетельствовали о том, что они были частью рубашки, весьма похожей на рубашку фирмы «Слалом». Внутри этих кусков материи были обнаружены 16 кусочков черной пластмассы и четыре фрагмента сетки динамика, которые могли быть частью радиоприемника «Тосиба», и фрагменты руководства владельца радиоприемника RT-SF 16.
- 5) Четыре поврежденных взрывом куска светло-коричневой вязаной одежды с рисунком в «елочку». Хотя ни на одном из этих кусков не было идентифицирующих маркировок, их цвет, покррой, состав и структура свидетельствовали о том, что они были частью брюк

фирмы «Йорки». В них было обнаружено шесть кусочков черной пластмассы и фрагмент перегородки из исходного чемодана.

- 6) Три поврежденных взрывом куска коричневого твида с рисунком в «елочку». Хотя ни на одном из этих кусков не было идентифицирующих маркировок, их цвет, покррой, состав и структура указывали на то, что они были частью куртки из твида, похожей во всех отношениях на контрольный образец, полученный полицейскими. В этих кусках материи содержались фрагменты черной пластмассы и перегородки чемодана.
- 7) Четыре куска материи кремового цвета в коричневую полоску. Было четко установлено, что один кусок крупного размера был частью пижамных штанов. Хотя ни на одном из этих фрагментов не было идентифицирующих маркировок, их цвет, структура и покррой свидетельствовали о том, что они были частью пижамы фирмы «Пануэр». В них содержались кусочки черной пластмассы и обшивки из исходного чемодана.
- 8) Тринадцать весьма значительно поврежденных фрагментов белого волокнистого материала, причем многие из них крайне небольшого размера. Один фрагмент состоял из двух слепившихся кусочков материи — белой волокнистой материи и белой вязаной рубчатой ткани. Между этими двумя кусочками застряли остатки разноцветного ярлыка с информацией о возрасте, росте и составе и с надписью «Сделано на Мальте». Этот составной фрагмент практически совпал по всем основным признакам с ярлычной частью воротника комбинезона «Бэбигро примарк». Материал других кусков также совпал с материалом, из которого сделан вышеупомянутый предмет одежды. К этим различным кускам прилипли кусочки черной пластмассы, провода, обрывки страниц из руководства владельца радиоприемника «Тосиба» и фрагменты перегородки основного чемодана.
- 9) Три фрагмента черного нейлонового зонтика. Крупные фрагменты составляли часть купола, спиц и ручки, разломанных на мелкие кусочки и частично сплюснутых, что свидетельствовало о близкой расположенности к месту взрыва. В материю купола были вкраплены голубые и белые волокна, сходные по своему виду с волокнами комбинезона «Бэбигро». Вторым фрагментом был кусок покрытой серебристым металлом черной пластмассы с рифленой поверхностью, который был, по-видимому, частью замкового кольца зонтика и был обнаружен во фрагменте клетчатых брюк (предмет 2 выше).
- 10) Фрагмент поврежденного взрывом вязаного коричневого шерстяного джемпера. К нему был пришит ярлык с надписью «Дизайн Пучини».

Хотя остальные три предмета явно находились весьма близко к месту взрыва, имевшегося материала было недостаточно для того, чтобы установить их происхождение.

[11] Характер и масштабы ущерба, причиненного этой одежде, а также вкрапленным в них предметам, подтвердили — если подтверждение вообще

было необходимо, — что взрыв произошел внутри контейнера AVE 4041, и позволили также без всяких сомнений установить, что взрывное устройство было встроено в магнитолау «Тосиба» RT-SF 16, который находился внутри коричневого чемодана фирмы «Самсонайт», содержавшего также перечисленные выше предметы одежды.

[12] Следует напомнить, что четыре из предметов, которые, как было установлено, находились в исходном чемодане, были идентифицированы по ярлыкам как произведенные фирмами «Йорки», «Слалом», «Примарк» и «Пучини». В августе 1989 года полицейские отправились на Мальту в попытке установить происхождение этих предметов. После посещения магазина «Йорки клозинг» они побывали 1 сентября в торговом доме «Магу's», находящемся на Тауэр-роуд в Слиеме. Этот магазин принадлежал семье Гаучи, и Тони Гаучи был одним из партнеров. Г-н Гаучи показал, что в сентябре 1989 года к нему пришли полицейские. Он сказал им, что он помнит о конкретной продаже, совершенной примерно за две недели до Рождества 1988 года, хотя он и не смог вспомнить точной даты. Он вспомнил, что как раз стали развешиваться рождественские осветительные гирлянды. Это была середина недели, возможно среда. Время было примерно 18 ч. 30 м. Покупателем был мужчина, и свидетель признал в нем ливийца. Разговор с покупателем происходил, возможно, на смеси арабского, английского и мальтийского языков. Его магазин посещают многие ливийцы, и по их речи он может отличить ливийца от, скажем, тунисца или египтянина. Хотя тот купил различные предметы одежды, свидетелю показалось, что покупателя не интересовало то, что он покупал. Свидетель вспомнил, что среди проданных предметов были две пары брюк фирмы «Йорки», две пары полосатых пижам той же фирмы — «Пануэр», — что и обнаруженный фрагмент, куртка из твида, голубой комбинезон «Бэбигро», две рубашки «Слалом», размер воротника 16½, два джемпера — коричневого и голубого цвета — и зонтик. Номер заказа, который виден на фрагменте одной из пар брюк «Йорки», был 1705, а накладная на этот заказ свидетельствовала о том, что товар был доставлен 18 ноября 1988 года. Полиция получила либо от г-на Гаучи, либо от изготовителей образцы всех этих предметов, и именно эти образцы использовались судебно-медицинскими экспертами для их сопоставления с фрагментами одежды. Хотя может показаться удивительным, что г-н Гаучи смог вспомнить эту конкретную продажу с такими подробностями спустя примерно девять месяцев, он объяснил, что покупатель практически не проявил, как показалось, никакого интереса к приобретаемым им товарам. Однако мы убеждены в том, что он точно вспомнил эти предметы. Хотя ему никогда не намекали, что ему, возможно, помогли вспомнить эту сделку полицейские, о точности его воспоминаний может свидетельствовать его заявление о том, что среди проданных предметов не было футболки «Абандерадо», хотя такие футболки входят в имеющийся у него ассортимент товаров, и именно к ним проявляла интерес полиция. Хотя не вызывает сомнения то, что отдельные предметы могли быть куплены в различных других магазинах Мальты, да и в других районах мира, поскольку многие из них экспортируются, точное совпадение такого большого количества предметов и фрагментов, найденных в Локерби, отнюдь не является, по нашему мнению, простым совпадением. Поэтому мы полностью убеждены в том, что находившиеся в исходном чемодане предметы одежды являлись, согласно описанию г-на Гаучи, теми предметами, которые были приобретены в магазине «Мэриз Хаус». Мы вернемся к показаниям

г-на Гаучи позднее, с тем чтобы более подробно рассмотреть их в связи с датой продажи и установлением личности покупателя.

[13] Теперь мы перейдем к рассмотрению еще одного крайне важного предмета, который был найден во время поиска обломков. 13 января 1989 года детектив-констебль Гилкрест и детектив-констебль Макколм совместно вели шеренговый поиск в районе рядом с Ньюкаслтоном. Они нашли кусок обгоревшего материала, которому полицией был присвоен номер PI/995 и который впоследствии был помечен ярлыком № 168. Первоначальная надпись на ярлыке, которая, как мы полагаем, была сделана детективом-констеблем Гилкрестом, гласила: «Одежда (обуглившаяся)». Слово «одежда» было перечеркнуто, и вместо него было написано слово «остатки». Удовлетворительного объяснения, почему это было сделано, нет, а разъяснения, данные детективом-констеблем Гилкрестом, были в худшем случае уклончивыми, а в лучшем — запутанными. Однако мы убеждены в том, что этот предмет был действительно найден в указанном районе, и детектив-констебль Макколм, который подтвердил показания детектива-констебля Гилкреста в отношении нахождения этого предмета, не был подвергнут перекрестному допросу относительно подробностей обнаружения данного предмета. Этот предмет был зарегистрирован и сдан на хранение на склад в Декстере 17 января 1989 года. Защита заявила о наличии некоего злого умысла как в том, что была изменена первоначальная надпись на ярлыке, так и в том, что после обнаружения этого предмета произошли задержки с его сдачей на хранение в Декстере. Как мы уже отметили, хотя не было, по-видимому, никаких особых причин для изменения надписи на ярлыке, мы убеждены в том, что это было сделано без какого-либо злого умысла и что нашедшие этот предмет лица не производили с ним никаких манипуляций. Что касается поздней регистрации, то в этот период извлекалось большое количество обломков и записи регистрации показывают, что многие другие предметы регистрировались лишь через несколько дней после того, как они были подобраны. В этом, следовательно, мы также не видим никакого злого умысла. Поскольку данный предмет представлял собой кусок обуглившегося материала, он был направлен на судебно-медицинскую экспертизу. Согласно записям д-ра Хейза, этот предмет был первоначально осмотрен им 12 мая 1989 года. Его записи показывают, что этот предмет был признан частью воротника серой рубашки, и, когда был получен контрольный образец, он оказался похожим во всех отношениях на воротник рубашки фирмы «Слалом». Он был серьезно поврежден взрывом, и проникающие отверстия и почернение материала указали на то, что он находился вблизи места взрыва. В некоторых из проникающих отверстий были обнаружены застрявшие в них девять кусочков черной пластмассы, маленький фрагмент металла, маленький кусочек проволоки и многослойный обрывок белой бумаги (которые, как было установлено позднее, являются остатками магнитолы «Тосиба» RT-SF 16 и руководства к нему). Внутри этого предмета был также обнаружен фрагмент зеленой монтажной платы. Следующая ссылка на этот фрагмент содержится в меморандуме, который г-н Ферадей направил главному инспектору Уильямсону 15 сентября 1989 года вместе с «полароидной» фотографией этого предмета и в котором он просил его помочь установить происхождение фрагмента. Защита вновь попыталась поставить под сомнение происхождение данного фрагмента монтажной платы, приведя в этой связи три причины. Во-первых, страница, с которой начался отчет д-ра Хейза о проведенной им

экспертизе, была пронумерована цифрой 51. На последующие страницы были сначала проставлены номера 51–55, но затем они были изменены на 52–56. Д-р Хейзу было высказано предположение о том, что первоначальные страницы 51–55 были перенумерованы, что первоначальная страница 56 была убрана и что тем самым появилось место для включения новой страницы 51. Д-р Хейз разъяснил, что сначала его записи вообще не были пронумерованы. Когда он приступил к подготовке своего отчета на основе своих первоначальных записей, он разместил их в более или менее хронологическом порядке и добавил сверху номера страниц. Он предположил, что по ошибке он пронумеровал две страницы подряд номером 51 и, пронумеровав еще несколько страниц, заметил свою ошибку и исправил номера. Нумерация страниц не имела существенного значения, поскольку в связи с каждым осмотренным предметом в записях была указана дата осмотра. Второй причиной для сомнений, как было сказано, явилось то, что в большинстве случаев, когда в какой-либо части одежды обнаруживался фрагмент какого-либо предмета, например монтажной платы, д-р Хейз обычно делал рисунок этого фрагмента и присваивал ему отдельный справочный номер. На странице 51 нет рисунка вышеупомянутого фрагмента, а номер РТ/35(b) был присвоен ему лишь позднее. Наконец, было указано на необъяснимость того, почему, если данный фрагмент был найден в мае 1989 года и, предположительно, сфотографирован в то же время, его коллега г-н Ферадей в меморандуме, который был направлен им в сентябре 1989 года и к которому была приложена «полароидная» фотография, написал: «Это все, что я смог сделать за такое короткое время». Д-р Хейз не смог этого объяснить и сказал, что об этом надо спросить автора меморандума, т.е. г-на Ферадея, но этого не было сделано. Хотя достойно сожаления то, что этот конкретный предмет, который, как оказалось, имеет большое значение для данного расследования, несмотря на его миниатюрный размер, не был с самого начала проанализирован с такой же тщательностью, как и большинство других предметов, мы, тем не менее, убеждены в том, что он был извлечен д-ром Хейзом в мае 1989 года из остатков рубашки «Слалом», найденных детективом-констеблем Гилкростом и детективом-констеблем Макколмом.

[14] Хотя в последующие месяцы главный инспектор Уильямсон и другие сотрудники полиции провели активное расследование среди предприятий, производящих печатные платы, в попытке установить происхождение этого фрагмента, их усилия не дали никаких результатов. Примерно в июне 1990 года главный инспектор Уильямсон получил информацию от сотрудника ФБР Турмана, после чего он и г-н Ферадей посетили штаб-квартиру ФБР в Вашингтоне. Там им был показан часовой механизм, известный как MST-13 (ярлык 420). При его осмотре было обнаружено, что на печатной плате внутри этого часового механизма имеется участок, идентичный найденному фрагменту, за исключением того, что вашингтонский механизм имеет двустороннюю припойную маску, тогда как у фрагмента РТ/35(b) припойная маска была лишь на одной стороне. В результате последующих расследований было получено судебное поручение, позволившее судебным и полицейским органам Швейцарии произвести следственные действия от имени шотландской полиции. В ноябре 1990 года и в январе 1991 года были проведены судебные опросы двух лиц — Эдвина Болье и Эруина Майстера, являющихся партнерами в фирме «МЕБО», которая занимается разработкой и производством различной электронной продукции. В мае 1991 года состоялась еще одна беседа с

шотландскими полицейскими. В ходе этих опросов был получен ряд предметов, включая некоторые документы, три часовых механизма (два MST-13 и «Олимпус») и различные детали часовых механизмов, в том числе монтажные платы. Подробный осмотр этих предметов д-ром Хейзом и г-ном Феррадеем и их сравнение с фрагментом зеленой монтажной платы не оставили у них никаких сомнений в том, что этот фрагмент являлся частью соединительного участка выходного реле монтажной платы с односторонней припойной маской типа той, которая имеется в часовом механизме MST-13. Мы принимаем заключение, к которому пришли эти судебно-медицинские эксперты.

[15] Доказательства, которые мы рассмотрели к настоящему моменту, убеждают нас вне всяких разумных сомнений в том, что причиной катастрофы был взрыв самодельного взрывного устройства, что это устройство было встроено в магнитоу «Тосиба», находившуюся вместе с различными предметами одежды в чемодане фирмы «Самсонайт», что эта одежда была куплена в Слиеме, Мальта, в торговом доме «Мэриз Хаус» и что взрывное устройство было приведено в действие с помощью часового механизма MST-13.

[16] Теперь мы переходим к рассмотрению доказательств, касающихся происхождения исходного чемодана и возможных путей его попадания в багажный контейнер AVE 4041. Это подразумевает рассмотрение действующих в различных аэропортах процедур проверки, которые он, возможно, прошел.

[17] Согласно версии государственного обвинения, первоначально чемодан был погружен на рейс KM180 компании «Эйр Мальта», следовавший из аэропорта «Лука» на Мальте во Франкфурт; во Франкфурте он был перегружен на рейс PA103A компании «ПанАм» — вспомогательный рейс PA103, — на котором он был доставлен в лондонский аэропорт «Хитроу», и уже там он был перегружен на рейс PA103. Расследование этого дела в значительной степени зависит от устных показаний и документальных доказательств, касающихся указанных трех аэропортов. Из этих показаний, как утверждается, можно сделать вывод о том, что неустановленный и несопровождаемый предмет багажа был погружен на рейс KM180, а затем перегружен на рейс PA103A во Франкфурте и на рейс PA103 в «Хитроу».

[18] Когда предполагаемый пассажир регистрирует багаж для перевозки в грузовом отсеке самолета, на каждый предмет багажа прикрепляется пронумерованная бирка. Часть бирки отрывается и отдается пассажиру в качестве квитанции. Обычно на бирке, прикрепляемой к предмету багажа, указывается название авиакомпании или первой авиакомпании, которой пользуется пассажир, и место назначения. Когда путешествие осуществляется более чем в один этап, на бирке указывается также название любого промежуточного аэропорта. Бирка предназначается для того, чтобы носильщики багажа в аэропорту отправления, в любом промежуточном аэропорту и в месте назначения доставляли или перегружали предмет багажа на нужный рейс и возвращали его пассажиру в конечном пункте назначения. В 1988 году бирки с предварительно напечатанным названием аэропорта назначения иногда использовались в тех случаях, когда полет происходил в один этап. Когда же перелет осуществлялся в несколько этапов, названия мест назначения и любого промежуточного аэропорта обычно проставлялись на

бирке вручную в момент регистрации. Багаж, зарегистрированный в аэропорту отправления, называют багажом местного происхождения. Багаж, который должен быть перегружен в промежуточном аэропорту, обычно называют транзитным багажом. Как правило, выделяются две группы транзитного багажа. Линейный багаж прибывает в промежуточный аэропорт и отправляется из него на воздушном судне одного и того же перевозчика; межлинейный багаж прибывает на воздушном судне одного перевозчика и отправляется на другом перевозчике. Однако эта терминология не всегда используется последовательно. Багаж должен перевозиться тем же воздушным судном, на котором следует и сам пассажир, однако бывают случаи отправки не по назначению или задержки с отправкой багажа, в результате чего он перевозится другим рейсом. На такие предметы багажа прикрепляется дополнительная специальная бирка, известная под названием «бирка срочной отправки», и обычно они отправляются лишь в ответ на запрос из аэропорта назначения после соответствующего заявления владельца багажа, который не был доставлен в место назначения. Доказательства, представленные в этом отношении, касались лишь практики в аэропорту «Лука», однако, как представляется, они отражают международную практику. На борту пассажирского воздушного судна могут также перевозиться почтовая корреспонденция и другой груз.

[19] В 1988 году и некоторое время до этого авиакомпании и администрация аэропортов, как правило, прекрасно осознавали угрозу того, что могут быть предприняты попытки пронести взрывчатые вещества на борт пассажирских воздушных судов, и в связи с этим они внедряли системы, предназначенные для сведения к минимуму такого риска. В частности, считалось обычной практикой принимать меры в целях предотвращения перевозки на воздушном судне предметов багажа, не сопровождаемых пассажиром, который зарегистрировал их, за исключением тех случаев, когда имелось достаточно оснований считать такие предметы безопасными. Обычная практика заключалась в том, чтобы задавать определенные вопросы пассажирам, регистрирующим багаж на тот или иной рейс, и обеспечивать, чтобы каждый пассажир, зарегистрировавший багаж в аэропорту отправления, находился на борту самолета или чтобы безопасность гарантировалась каким-либо иным образом, прежде чем разрешалась отправка самолета. Кроме того, принимались меры для обеспечения того, чтобы транзитный багаж не перевозился без соответствующего пассажира. Различные аэропорты и перевозчики осуществляли такие меры по-разному. К 1988 году компания «ПанАм» внедрила во Франкфурте и «Хитроу» систему рентгеновского досмотра межлинейного багажа. Результатом внедрения такой системы стали изменения в процедурах прохождения контроля, применявшихся по отношению к межлинейным пассажирам и багажу.

[20] Рейс PA103 вылетел из «Хитроу» около 18 ч. 30 м. 21 декабря 1988 года. В тот день это был последний трансатлантический рейс «ПанАм». Таким образом, «Хитроу» был последним местом, в котором взрывное устройство могло быть пронесено в грузовой отсек самолета. До отлета воздушное судно находилось на месте стоянки K14. До этого оно прошло проверку и на него была заполнена карточка полетопригодности. Рейс PA103A подъехал к месту стоянки K16, и пассажирам, следовавшим в Нью-Йорк, было предложено пройти на посадку к выходу 14. Посадка пассажиров, как вылетающих

непосредственно из «Хитроу», так и делающих пересадку с рейса PA103A, проходила нормально, за исключением того, что один пассажир, зарегистрировавший два предмета багажа в «Хитроу», к выхода на посадку не прибыл. Этот пассажир был американским гражданином, и было принято решение об отправке воздушного судна без этого пассажира. Позже выяснилось, что он пил в баре аэропорта и прослушал объявление о посадке. Нет никаких оснований увязывать этого пассажира или зарегистрированный им багаж с взрывным устройством.

[21] В «Хитроу», так же, как и во Франкфурте, багажом «ПанАм» занимались сотрудники «ПанАм». Безопасность для «ПанАм» обеспечивали сотрудники «Элэрт секьюрити», являвшиеся дочерней компанией «ПанАм». Багаж, зарегистрированный в «Хитроу», направлялся в так называемую «зону накопления багажа», прежде чем доставляться к самолету, когда он был готов к погрузке. Зона накопления багажа прилегала к дороге, активно использовавшейся посетителями аэропорта. В декабре 1988 года в связи со строительными работами, проводившимися в аэропорту, движение на ней было более интенсивным, чем обычно. Если — как это происходит в случае с самолетом «Боинг 747» — багаж или его часть должны были быть загружены в контейнеры, помещаемые на борту воздушного судна, это делалось в зоне накопления багажа. Межлинейный багаж, прибывающий в «Хитроу», разгружался сотрудниками аэропорта и направлялся в зону под названием «межлинейный ангар». Этот ангар представлял собой отдельно стоящее здание в пределах территории аэровокзала. Багаж, разгруженный с прибывших рейсов, доставлялся к ангару сотрудниками компании «Уайтс», использовавшейся администрацией аэропорта, и погружался на ленточный конвейер, который доставлял его в ангар. Вне ангара сотрудников безопасности не было, и, таким образом, погрузка предметов багажа на ленточный конвейер осуществлялась бесконтрольно. Межлинейный ангар предназначался для багажа других авиалиний, а также багажа «ПанАм». В ангаре межлинейный багаж для любого рейса «ПанАм» отсортировался от другого авиационного багажа. Его доставляли к рентгеновской системе «ПанАм», где один из сотрудников «Элэрт» проводил рентгеновский осмотр. После рентгеновского осмотра багаж помещался в контейнер или отставлялся в сторону в ожидании отбывающего рейса.

[22] 21 декабря 1988 года рентгеновской системой управлял Сулкаш Камбож. В межлинейном ангаре работали нанятый «ПанАм» водитель погрузчика Джон Бедфорд и еще один сотрудник «ПанАм», г-н Пармар. Г-н Бедфорд оставил контейнер AVE 4041 для получения межлинейного багажа для рейса PA103. Г-н Бедфорд обозначил этот контейнер как контейнер для PA103 и занес информацию на листок бумаги, который был помещен в держатель, прикрепленный к контейнеру. В этот контейнер был погружен ряд предметов багажа. Затем г-н Бедфорд доставил контейнер к месту, расположенному вблизи зоны накопления багажа, и оставил его там. Оттуда контейнер был доставлен к месту стоянки K16, и багаж, предназначавшийся для Нью-Йорка и разгруженный с рейса PA103A, был загружен в него. В багажном отсеке прибывшего самолета багаж находился не в контейнерах. Показания г-на Бедфорда наряду с показаниями Питера Уолкера, отвечавшего за зону накопления багажа, и главного погрузчика Даршана Санду, равно как и документ о загрузке контейнера (документ 1217) говорят о том, что в

контейнере AVE 4041 помимо межлинейного багажа, который был загружен в него в межлинейном ангаре, находился и багаж, разгруженный с рейса PA103A. После заполнения контейнера AVE 4041 он был доставлен непосредственно к месту стоянки 14 и загружен в грузовой отсек. Свидетельские показания другого служащего «ПанАм», водителя погрузчика Теренса Крэбтри, который был старшим группы по загрузке PA103, а также план загрузки (документ 1183) показывают, что контейнер был загружен на стоянке 14 (левая часть), что соответствует месту, установленному в результате судебной экспертизы. Упомянутый выше план показывает также, что контейнер AVN 7511 был загружен на соседней стоянке 21 (левая часть), что опять же соответствует результатам судебной экспертизы. Кроме того, часть багажа с рейса PA103A была загружена без контейнеров в грузовой отсек PA103.

[23] По словам г-на Бедфорда, он помнит, что 21 декабря 1988 года он оставил контейнер AVE 4041 для багажа рейса PA103. Он помнит также, что он погрузил в контейнер несколько чемоданов. Эти чемоданы были поставлены вертикально в ряд вдоль задней стенки контейнера. Он сказал, что он вышел из межлинейного ангара, чтобы выпить чашку чая с г-ном Уолкером в зоне накопления багажа. Когда он вернулся, он заметил, что в контейнер было загружено еще два чемодана. Эти чемоданы были положены плашмя ручками к внутренней части контейнера, как обычно он и делал. Расположение этих чемоданов показано на нескольких фотографиях (документ 1114), отснятых в начале января 1989 года в присутствии г-на Бедфорда. Г-н Бедфорд сказал, что г-н Камбож уведомил его о том, что в его отсутствие он догрузил в контейнер еще два чемодана. Г-н Камбож отрицал погрузку каких-либо чемоданов в контейнер, равно как и то, что он уведомил г-на Бедфорда об этом. Обоим свидетелям напомнили о ряде заявлений, сделанных ими в полиции в различное время, и об их показаниях в ходе разбирательства по делу о катастрофе со смертельным исходом, и представляется, что каждый свидетель последовательно давал одни и те же показания. В конечном счете г-н Камбож со смешанными чувствами признал, что сказанное г-ном Бедфордом, возможно, соответствует истине, однако данное противоречие не устранено. Г-н Бедфорд был честным и вызывающим доверие свидетелем, и у него не было никаких оснований придумывать то, что он сказал. Г-н Камбож был свидетелем, вызывавшим меньше доверия, и, возможно, он очень хотел избежать любой возможной ответственности. По нашему мнению, в этом вопросе предпочтение следует отдавать показаниям г-на Бедфорда. Однако различие между показаниями этих свидетелей не является существенным, поскольку для целей этого дела важно наличие доказательств того, что, когда контейнер был вывезен из межлинейной зоны, в нем находились два чемодана, расположенные согласно данному выше описанию. Г-н Бедфорд согласен с тем, что в заявлениях, сделанных сотрудникам полиции, и в свидетельских показаниях, данных в ходе разбирательства по делу о катастрофе со смертельным исходом, он описал один из двух чемоданов, лежавших плашмя, как коричневый или темно-коричневый чемодан фирмы «Самсонйт» с твердым покрытием. Он не мог вспомнить это, когда давал свидетельские показания в данном случае, однако он сказал, что его заявления и данные им ранее показания были правдивыми. Г-н Бедфорд также сказал, что, поскольку рейс PA103A несколько задерживался и дожидаться его значило бы сидеть дольше обычного рабочего времени, он договорился с г-ном Уолкером о том, что он доставит контейнер в зону накопления багажа и оставит его там; он так

и сделал, прежде чем уйти с работы сразу же после 5 часов вечера. Г-н Уолкер не мог вспомнить деталей происшедшего, однако он признал, что вскоре после этого случая он сообщил сотрудникам полиции, расследовавшим дело, что около 5 часов вечера он видел г-на Бедфорда, который сказал ему, что он уходит домой, но разговора о том, чтобы оставить контейнер в зоне накопления багажа, не было. Показания г-на Уолкера, данные в ходе разбирательства по делу о катастрофе со смертельным исходом в связи с выяснением того, было ли ему известно о том, что контейнер должны были доставить в зону накопления багажа, отличались от его первоначального заявления полиции, и он не смог объяснить такое расхождение. Однако оснований сомневаться в показаниях г-на Бедфорда о том, что он привез контейнер AVE 4041 в зону накопления багажа и оставил его там, нет.

[24] Таким образом, на основе свидетельских показаний можно сделать вывод о том, что чемодан, соответствовавший судебному описанию исходного чемодана, находился в контейнере в тот момент, когда его вывезли из межлинейного ангара. Существует также вероятность того, что посторонний чемодан был помещен на ленточный конвейер за пределами межлинейного ангара или же помещен в сам ангар либо в контейнер, когда тот находился в зоне накопления багажа. Для этого человеку, который доставил чемодан, необходимо было избежать обнаружения, однако, согласно имеющимся доказательствам, человека, имеющего пропуск на стояночную площадку аэропорта, вряд ли останавливали бы для выяснения личности, а в «Хитроу» было выдано очень много таких пропусков, причем значительная их часть не была учтена. Человеку, который подложил чемодан, необходимо было также знать, куда поместить его для достижения своей цели.

[25] От имени обвиняемого утверждалось, что описанный г-ном Бедфордом чемодан вполне мог быть исходным чемоданом, особенно потому, что имеющиеся доказательства не указывают на то, что были найдены какие-либо осколки чемодана «Самсонайт» с твердым покрытием, за исключением остатков самого исходного чемодана. Для целей этого утверждения было признано, что суть судебной экспертизы заключалась в том, что прямого соприкосновения чемодана с дном контейнера быть не могло. По утверждениям, имелись доказательства того, что чемодан фирмы «Американ туристер», который был доставлен из Франкфурта и части которого были впоследствии найдены, имел непосредственное отношение к взрыву и мог находиться под чемоданом, о котором говорил г-н Бедфорд. Это потребовало бы перемещения предметов багажа в контейнере, что вполне могло произойти, когда багаж из Франкфурта перекладывался в контейнер на предангарной бетонированной площадке в «Хитроу». Справедливо то, что такое перемещение багажа вполне могло произойти, однако если оно действительно было, то чемодан, о котором говорил г-н Бедфорд, могли бы положить в какой-то более дальний уголок контейнера, и, хотя в ходе судебной экспертизы были проверены все извлеченные предметы багажа, которые были повреждены непосредственно в результате взрыва и общее число которых составило 25, были найдены и многие другие предметы багажа, которые досконально не проверялись в ходе разбирательства по этому делу.

[26] В аэропорту Франкфурта за перегрузку багажа большинства авиакомпаний отвечала администрация аэропорта, однако компания «ПанАм» имела своих собственных сотрудников безопасности и грузчиков. Во

Франкфурте была установлена компьютеризированная автоматизированная система транспортировки багажа, через которую проходил весь багаж. Прежде чем быть пропущенным через эту систему, каждый предмет багажа помещался в индивидуально пронумерованный поддон. Поддоны ставились на ленточный конвейер, и в компьютер вводились инструкции для указания рейса, для которого предназначался багаж, номера стоянки, с которой воздушное судно должно было отправляться, и времени отлета. Поддоны транспортировались в зону ожидания, где они циркулировали на круговом ленточном конвейере до тех пор, пока не поступало распоряжение транспортировать багаж к конкретному рейсу, после чего соответствующие предметы багажа автоматически извлекались из зоны ожидания и направлялись к месту отправки. Багаж местного происхождения принимался на стойках для регистрации пассажиров. Нет подробной информации о том, что делали с багажом сотрудники на стойках для регистрации, однако такой багаж поступал в систему. Транзитный багаж поступал в одну из двух зон, обозначенных, соответственно, V3 и НМ, откуда его подавали в систему в так называемых кодировочных пунктах. Через автоматизированную систему проходил весь багаж в аэропорту, за исключением транзитного багажа, когда интервал между полетами составлял менее 45 минут. В этом случае багаж мог быть перегружен из одного самолета в другой без прохождения через указанную систему.

[27] В V3 было семь кодировочных пунктов. Один такой пункт показан на фотографиях, приводимых в документе 1053. В соответствии с общепринятой практикой, багаж с приходящего рейса доставлялся в НМ либо в V3 на тележках или в контейнерах. По прибытии багаж с рейса направлялся одним из служащих — так называемым межлинейным учетчиком — на один или несколько кодировочных пунктов. Согласно правилам, в любой конкретный момент на каждом кодировочном пункте должен проходить обработку багаж, поступивший не более чем с одного пришедшего рейса. Обычно на каждом кодировочном пункте находились двое служащих. Один из них брал предметы багажа с тележки или из контейнера и ставил их в поддон. Другой заносил в компьютер в закодированной форме информацию о номере и месте назначения уходящего рейса, считывая ее с багажной бирки. Есть доказательства того, что время от времени на кодировочном пункте мог находиться еще один служащий, который оказывал помощь в перегрузке багажа в поддоны, и что данные с бирки могло зачитывать кодировщику лицо, ставящее соответствующий предмет в поддон. Предметы багажа с биркой срочной отправки обрабатывались в том же порядке, что и другие предметы. Предметы, поступившие на кодировочный пункт без четко прочитываемой бирки, направлялись для обработки на участок проверки. Велся учет сотрудников, работавших на конкретных пунктах, времени прибытия самолетов, времени прибытия партий багажа на НМ или V3 и пункта или пунктов, в которые направлялся багаж с того или иного конкретного рейса. В самом компьютере оставались данные о предметах багажа, пропущенных через систему, и поэтому в течение ограниченного периода можно было установить все предметы багажа, направленные через систему на тот или иной конкретный рейс. Однако спустя определенное время эта информация терялась из системы. В системе багажного контроля имелись свои собственные часы, однако, как правило, показываемое ими время отличалось от реального времени. С учетом этого в начале каждого дня проводилась корректировка багажных часов либо по часам главного компьютера, либо по наручным часам служащего. В течение

дня расхождение во времени увеличивалось, и к 4 или 5 часам дня разница могла составлять 2–3 минуты. В других ведомостях время проставлялось сотрудниками либо по аэропортовым часам, либо по их собственным наручным часам.

[28] У компании «ПанАм» во Франкфурте имелось рентгеновское оборудование, которое использовалось для контроля транзитного багажа. Действовала следующая система: багаж, доставляемый к стойке отправления рейсов

«ПанАм», распределялся на категории в зависимости от маршрута полета. В случае рейса RA103A это означало, что грузчики отделяли багаж, предназначенный для Лондона, багаж, предназначенный для Нью-Йорка, и межлинейный багаж. Багаж последней категории подлежал досмотру на рентгеновской аппаратуре, после чего он возвращался для погрузки. В практике

«ПанАм» во Франкфурте было принято проводить выверку на предмет согласования количества пассажиров и предметов багажа местного происхождения и линейных пассажиров и багажа, с тем чтобы удостовериться в наличии каждого пассажира, чей багаж перевозился соответствующим рейсом, однако в отношении межлинейных пассажиров и их багажа этого не делалось. Провести выверку межлинейных пассажиров было бы трудно, поскольку сотрудники у стойки выхода на посадку не располагали никакими данными о межлинейном пассажире до тех пор, пока такой пассажир не приходил на предпосадочную регистрацию и не получал посадочный талон. Двое свидетелей: Роланд О'Нил, старший бригады грузчиков, обслуживавших рейс RA103A, и Моника Дигмюллер, старший инспектор предпосадочной регистрации, — дали показания о том, что выверка межлинейных пассажиров проводилась, однако подавляющая масса показаний свидетельствовала об ином, и их показания по данному вопросу сочтены неприемлемыми. Показания о том, что выверка не проводилась, дали Герберт Лойнигер, директор отделения «ПанАм» во Франкфурте, и Вольф Кроммес, заведующий отделом «ПанАм». Кроме того, в марте 1988 года Алан Бервик, начальник службы безопасности, отвечавший за обширный район, включая и Ближний Восток, после разговора с Мартином Хюбнером, сотрудником службы безопасности «ПанАмерикэн» во Франкфурте, направил г-ну Сонесену, сотруднику компании в Нью-Йорке, перед которым он отчитывался, меморандум (документ 1170), в котором просил вынести принципиальное решение по вопросу о том, необходимо ли, принимая во внимание наличие рентгеновской аппаратуры, вообще проводить какую-либо выверку. В ответе (документ 1171) было со всей категоричностью указано, что, если багаж прошел рентгеновский контроль, самолет должен отправляться в рейс даже в том случае, если межлинейный пассажир, которому принадлежит этот багаж, не явился на посадку, и что выверку проводить не следует. В начале 1989 года г-н О'Нил сделал заявление двум следователям Федерального управления гражданской авиации, из которого следовало, что выверка, как правило, не проводилась.

[29] Приводимое в документе 1068 свидетельское показание Йоахима Коши, являвшегося в 1988 году одним из управляющих службы обработки багажа во Франкфурте, показывает, что самолет, выполнявший рейс KM180, прибыл на место стоянки в 12 ч. 48 м. 21 декабря 1988 года. Поскольку этот рейс принадлежал не компании «ПанАм», его разгрузку производили работники

аэропорта. Согласно учетным записям, разгрузка была произведена в период с 12 ч. 48 м. по 13 ч. 00 м. За контроль за доставкой багажа на V3 21 декабря 1988 года отвечал Андреас Шрайнер. Он сделал следующую запись в документе, именуемом ведомостью межлинейного учетчика (документ 1092):

Flug no.	Pos.	ONB	Ank.	DW/V w-Nr.	Anzahl	Wag.	Direkt Pos.	Von V3
KM180	141	1248	1301	146		1		

Эта запись показывает, что одна тележка с багажом с рейса KM180, находившаяся на стоянке в 12 ч. 48 м., была доставлена на V3 в 13 ч. 01 м. Согласно показаниям г-на Шрайнера, кодировка обычно начиналась через три-пять минут после прибытия багажа на V3. Г-н Шрайнер сказал также, что багаж всегда доставлялся только с одного рейса. Г-н Шрайнер и г-н Коша далее подтвердили, что документ 1061 представляет собой рабочую ведомость, заполняемую кодировщиком для учета обработанного им багажа. Фамилия этого кодировщика — Кока, и в качестве свидетеля он не вызывался. Соответствующая часть документа 1061 выглядит следующим образом:

Intestell	Flug Nr.	Kodierzeit Beginn	Ende	Cont. Nr.	Wag.	Kodierer Name
206	KM180	1304	1310	—	1	Koca

Эта запись показывает, что одна тележка с багажом с рейса KM180 была закодирована на пункте 206 в V3 в период с 13 ч. 04 м. по 13 ч. 10 м. Высказывалось предположение о том, что цифру в графе завершения кодировки, возможно, следовало бы читать как 13 ч. 16 м., однако г-н Шрайнер отдал предпочтение варианту 13 ч. 10 м., что в большей степени согласуется с данными, прослеживаемыми по документу. Имеется также документальное доказательство (документ 1062) того, что самолет, выполнявший рейс PA103A, прибыл из Вены (рейс PA124) и был поставлен на стоянку 44, с которой он вылетел в Лондон в 16 ч. 53 м.

[30] Г-жа Богомира Эрак, инженер-программист, работавшая в аэропорту, находилась 21 декабря 1988 года на службе. Она узнала о гибели самолета, выполнявшего рейс PA103, вечером того же дня и поняла, что рейс PA103A вылетел в ее смену. Ее заинтересовало, сколько багажа находилось на франкфуртском рейсе, и утром следующего дня она решила сделать распечатку имевшейся в компьютере информации о багаже, полагая, что в ней могут содержаться какие-либо полезные данные. Сразу таких данных она не обнаружила, однако распечатку сохранила, и впоследствии она была передана следователям. Эта распечатка приводится в документе 1060 и содержит следующую запись:

Контейнер №	Рейс №	Стойка №		Время ухода со склада	Время у портала
B8849	F1042	S0009+Z1307	TO	HS33+Z1517	BO44+Z1523

В самом документе колонки не озаглавлены, и приводимая выше шапка составлена на основе данных, указывающих на то, как следует читать распечатку с учетом применявшихся в то время кодов. Соответственно, этот документ показывает, что предмет багажа, прошедший кодировку в пункте 206 в 13 ч. 07 м., был перегружен и доставлен к соответствующему порталу для загрузки на борт самолета, выполнявшего рейс RA103A.

[31] Таким образом, это документальное доказательство в целом несомненно наводит на вывод о том, что один предмет багажа, доставленный рейсом KM180, был погружен в самолет, выполнявший рейс RA103A, и оставлен в нем. Показания, собранные в связи с рейсом KM180, позволили установить, что пассажиров с забронированным билетом из Франкфурта в Лондон или в Соединенные Штаты не было и что все пассажиры с рейса KM180 получили весь сданный ими багаж в местах своего назначения. Мальтийская документация по рейсу KM180 не содержит данных о наличии какого-либо несопровождаемого багажа. Адвокат защиты заявил, что нет никаких доказательств того, что багаж, направленный к грузовому порталу, был фактически принят на борт самолета, да и количество загруженных единиц багажа никак не подсчитывалось. Вместе с тем г-н Кастелайнер показал, что, как следует из указанных документов, никаких предметов багажа у грузового портала оставлено не было, из чего можно сделать вывод о том, что все направленные предметы были взяты на борт. Из этого следует, что на основании документальных материалов можно прийти к заключению о том, что неидентифицированный и несопровождаемый предмет багажа был доставлен рейсом KM180 из аэропорта «Лука» во Франкфурт и там был погружен на рейс RA103A.

[32] Адвокат защиты заявил, что в силу ряда причин сделать такое заключение — по крайней мере с необходимой долей уверенности — нельзя. Было заявлено, что, во-первых, не исключается возможность ошибки, поскольку компьютерное время могло отличаться от реального, а также потому, что время, отмечаемое операторами, могло быть неточным либо в силу неточности хода часов, по которым оно сверялось, либо в силу того, что записи делались неаккуратно. Далее была высказана мысль о том, что указание пункта, из которого поступил тот или иной предмет багажа, имело бы для операторов не столь большое значение, как обеспечение того, чтобы он попал на нужный рейс, и что операторы были заинтересованы в создании впечатления о том, что они были полностью заняты, тогда как точность записей не представляла для них существенного значения. Было также указано на то, что автор самой важной записи в документе 1061 не был вызван для дачи показаний, хотя его фамилия фигурировала в списке свидетелей обвинения, и его отсутствие не было ничем объяснено. Мы допускаем, что вероятность ошибки существует, однако компьютерные часы регулировались в начале каждого дня (хотя точное время, когда это происходило, не указывалось) и имелась заинтересованность в точной фиксации времени, поскольку одна из целей ведения регистрационных записей заключается в том, чтобы обеспечить возможность отслеживания отправленного багажа в масштабах всей системы. Записи, о которых идет речь, регулярно велись для целей деловых операций аэропорта и могут считаться приемлемыми в отсутствие каких-либо причин, заставляющих усомниться в их достоверности. Было также высказано соображение о том, что весьма незначительная погрешность в регистрации

времени могла означать, что заключение, к которому стремилось прийти обвинение, было бы ошибочным, особенно в силу возможного наличия ошибок, имеющих совокупный эффект. Это действительно так, однако из регистрационных данных следует, что вызывающий подозрение предмет прошел кодировку в середине периода, на который приходилась обработка багажа с рейса KM180, и поэтому вероятная значимость таких ошибок невелика.

[33] Еще один отмеченный защитой момент сводился к тому, что в самих записях имели место ошибки, свидетельствующие о том, что полагаться на них нельзя. Адвокат защиты привел два конкретных примера. В первом речь шла о записях, касающихся межлинейного багажа, который прибыл на V3 21 декабря 1988 года между 12 ч. 21 м. и 12 ч. 37 м. Записано, что четыре тележки с багажом были доставлены с рейса LH669, выполнявшегося компанией «Люфтганза» из Дамаска. В рабочих ведомостях, приводимых в документе 1061, указывается, что полторы тележки багажа с этого рейса прошли кодировку на пункте 202 между 12 ч. 58 м. и 13 ч. 07 м. и одна тележка — на пункте 207 в период между 13 ч. 03 м. и 13 ч. 09 м. Никаких других записей о кодировке багажа с этого рейса не имеется, из чего следует, что полторы тележки в документации не учтены. С учетом фактора времени было указано на возможность того, что багаж с рейса LH669 обрабатывался одновременно с багажом с рейса KM180 и что предмет багажа, на который падает подозрение, мог прибыть рейсом из Дамаска. Однако свидетель Йоахим Коша сослался на записи в ведомостях, согласно которым тележки с багажом с этого рейса были отправлены на таможенную, как это практикуется время от времени, и при этом показал, что отправленные на таможенную тележки могли загружаться вновь по-иному, чем и может быть объяснено расхождение в данных. Приводился также ряд других примеров наличия в записях незначительных расхождений в том, что касается времени начала и завершения кодировки конкретных партий багажа, которые, как представляется, показывают, что на одном и том же пункте одновременно мог проходить кодировку багаж более чем с одного рейса. Делалась также ссылка на еще одну запись в документе 1060. Эта запись выглядит следующим образом:

Контейнер №	Рейс №	Стойка №		Время ухода со склада	Время у портала
B5620	F1042	S0074+Z1544		HV20+Z1546	BO44+Z1549

Эта запись, если ее проанализировать так же, как и предыдущую, показывает, что один предмет багажа, закодированный 21 декабря на одном из пунктов в НМ в 15 ч. 44 м., также был направлен на рейс PA103A, а из ее сопоставления с записями кодировщиков следует, что на этом пункте в указанное время проходил кодировку багаж с рейса LH1071 из Варшавы. Было выяснено, что ни один из пассажиров с этого рейса не пересел на рейс PA103A, так что, как представляется, записи указывают на наличие на последнем рейсе еще одного несопровождаемого предмета багажа. Кроме того, было заявлено, что эти записи и другие доказательства показывают или могут показывать, что на рейсе PA103A находились и дополнительные предметы багажа помимо тех, которые перечислены в документе 1060. В общей сложности в документе 1060 перечислены 111 предметов, тогда как в документе 199, представляющем собой

распечатку пассажирского манифеста рейса RA103A, показано, что всего было сдано на регистрацию 118 предметов багажа. Кроме того, г-н О'Нил говорил о 21 предмете линейного багажа, доставленного рейсом из Берлина, и в этой связи была высказана мысль о том, что имелся и другой багаж, помимо перечисленного в указанных документах. Документ 199 не был подвергнут тщательному и детальному анализу в порядке доказывания, как не был рассмотрен и вопрос о расхождении в цифрах. Можно, однако, заметить, что 21 предмет в пассажирском манифесте помечен буквами TXL, и Моника Дигмюллер, отвечая в другом контексте на вопросы, касающиеся одного из этих предметов, истолковала эти буквы как означающие, что соответствующий предмет прибыл из берлинского аэропорта «Тегель». В этой связи представляется вероятным, что упомянутый г-ном О'Нилом 21 предмет входит в число 118 предметов, указанных в пассажирском манифесте. Остальные расхождения могут быть объяснены задержками с прибытием багажа, который, согласно некоторым свидетельским показаниям, возможно, не был пропущен через автоматизированную систему.

[34] Высказывались и другие замечания относительно функционирования системы, сводящиеся к следующему: по некоторым признакам, существуют неформальные рабочие отношения, как, например, то, что кодировщики могут помогать друг другу, в результате чего в записях могут появляться неточности. Имелись также свидетельские показания о том, что делается с отдельными предметами багажа, обнаруживаемыми не там, где им следовало быть, что может приводить к тем же результатам. В этой связи основное внимание было уделено свидетельским показаниям Лоренса Уиттекера, специального агента ФБР, который присутствовал при проведении расследования в V3 и своими глазами видел, как какой-то человек, одетый, по его словам, так, как подобало на данном участке, принес чемодан на кодировочный пункт и закодировал его, однако Уиттекер не заметил, чтобы тот сделал какую-либо запись. Г-н Уиттекер не мог быть абсолютно уверен в том, что никакой записи не было сделано. Указав на возможность ошибок в записях, адвокат защиты обратил также внимание на то, что, как следует из записей, партия межлинейного багажа, предназначавшегося для рейса RA103A, была отправлена на рентгеновский контроль и досмотрена перед погрузкой. Если версия обвинения верна, эта партия должна была включать вызывающий подозрение предмет с рейса KM180. Было заявлено, что рентгеновский контроль, по всей вероятности, позволил бы выявить в чемодане любое взрывное устройство, особенно с учетом того, что персонал во Франкфурте был предупрежден, что следует искать взрывные устройства, спрятанные в магнитолах. Одно такое предупреждение было сделано после операции «Осенние листья», проведенной в октябре 1988 года. Еще одно предупреждение, носившее более ограниченный характер, было сделано исходя из предполагаемой угрозы того, что некая женщина из Хельсинки попытается незаконным путем пронести на борт самолета взрывное устройство. Было заявлено, что проверка позволила бы выявить наличие магнитолы и упрятанной в нее начинки, особенно с учетом ранее сделанного предупреждения о том, что возможно появление взрывных устройств, спрятанных в радиоприемниках. Оператор рентгеновской установки Курт Майер по болезни не смог дать свидетельские показания, однако приводились ссылки на его заявления следователям, из которых явствовало, что он провел рентгеновскую проверку партии багажа, о которой идет речь. Одно заявление упоминалось Наоми Сондерс, одним из следователей

Федерального управления гражданской авиации, а другое — Гансом Фулем, сотрудником Федерального ведомства уголовной полиции Германии (БКА). В обоих случаях г-н Майер пояснил, что прошел лишь ограниченную подготовку по работе на рентгеновской установке, но при этом он сказал, что в процессе ее эксплуатации он научился распознавать различные виды электроаппаратуры и знал, как определить наличие взрывчатых веществ по их внешнему виду. Ни одно из заявлений конкретно не касалось вопроса о том, смог бы г-н Майер — и если да, то каким образом, — обнаружить взрывное устройство, спрятанное в магнитоле. Он сказал, что проверка электроаппаратуры предполагает ее внешний осмотр на предмет выявления каких-либо аномалий, как, например, имеется ли у нее штепсель. Однако другие свидетельские показания, в частности показания свидетеля Оливера Коха, в то время заведующего отделом стажеров фирмы «Элэрт», указывают на слабый уровень подготовки сотрудников этой фирмы. Такое же мнение сложилось у следователей Федерального управления гражданской авиации, посетивших Франкфурт в 1989 году. Приведенное г-ном Майером описание того, на что он обращал внимание, не позволяет прийти к заключению о том, что он обязательно стал бы утверждать, что сумеет обнаружить взрывное устройство, спрятанное в магнитоле. Не было никаких свидетельских показаний экспертов относительно того, насколько просто или сложно выявить такие замаскированные устройства. Прохождение рентгеновского контроля представляет собой один из факторов, который следует принимать во внимание, однако это лишь один из элементов, который следует рассматривать наряду с другими соображениями.

[35] Хотя свидетельские показания в отношении того, что произошло во франкфуртском аэропорту, имеют исключительно важное значение, они представляют собой лишь часть доказательств по данному делу и должны быть рассмотрены наряду со всеми другими доказательствами, прежде чем можно будет прийти к заключению, откуда первоначально появился чемодан со взрывным устройством и как он попал на рейс PA103. В то же время на данном этапе можно сказать, что если рассматривать полученные во Франкфурте свидетельские показания как таковые, без соотнесения с любыми другими показаниями, то ни одно из замечаний, сделанных защитой, как нам представляется, не позволяет подвергнуть сомнению сделанное на основании имеющихся документов и других доказательств заключение о том, что несопровождаемый предмет багажа с рейса KM180 был доставлен и погружен на рейс PA103A.

[36] Аэропорт «Лука» был относительно небольшим. Из свидетельских показаний нельзя было установить точное число стоек для регистрации пассажиров, однако, судя по фотографиям, приведенным в документе 871, таких стоек было не очень много. За этими стойками находился ленточный конвейер для транспортировки багажа, а за ним — сплошная стена, которая отделяла зону регистрации пассажиров от служебной зоны аэропорта. За стойками для регистрации пассажиров находились три стеклянные двери, которые также отделяли служебную зону аэропорта от зоны общего доступа, но эти двери были постоянно заперты на ключ. Были также и другие двери между служебной зоной аэропорта и зоной общего доступа, однако в «Луке» эти двери охранялись военными, которые также обеспечивали безопасность других входов в служебную зону аэропорта. Багаж двигался по транспортеру, находившемуся за стойками для регистрации пассажиров, и сквозь небольшой

люк попадал в багажное отделение служебной зоны аэропорта. За этим люком также следили военные, а в багажном отделении находились и сотрудники таможни. Багажное отделение было ограниченным по размерам. По мере движения багажа по конвейеру он проверялся военным персоналом на наличие взрывчатых веществ с помощью специального детектора. Этот детектор мог определять наличие многих взрывчатых веществ, но, как правило, не «Semtex», хотя при определенных обстоятельствах он мог обнаруживать одно из его составных веществ. Из зоны регистрации пассажиров можно было попасть в помещение, где проверялся багаж, лишь через люк или через отдельную охраняемую дверь.

[37] Представители компании «Эйр Мальта» оформляли пассажиров на рейсы всех авиалиний, самолеты которых вылетали из «Луки». Это означало, что все стойки для регистрации пассажиров на все рейсы обслуживались сотрудниками этой компании. В аэропорту находились также руководители представительств и другие сотрудники других авиакомпаний. Некоторые авиакомпании настаивали на использовании их собственных багажных бирок, однако при определенных обстоятельствах на багаж, перевозимый другими авиакомпаниями, могли навешиваться бирки «Эйр Мальта». Независимо от того, для каких целей должны были использоваться бирки авиакомпании «Эйр Мальта», они рассматривались как одни из элементов обеспечения безопасности. Их хранили в специальном помещении и выдавали оформлявшим пассажиров работникам, тогда, когда должна была начинаться регистрация на тот или иной рейс. Такие же правила распространялись на багажные бирки других компаний. Все оставшиеся бирки возвращались старшему смены после завершения регистрации пассажиров.

[38] В аэропорту «Лука» имелась довольно хорошо продуманная система безопасности. Информация о всех предметах багажа заносилась в компьютер аэропорта, а также указывалась в билетах пассажиров. После того как багаж проверяли с помощью детектора, его грузили на багажную тележку в багажном отделении, где он находился до тех пор, пока не начиналась его погрузка на соответствующий рейс. Когда начиналась посадка на рейс, багаж вывозился и загружался в грузовой отсек, причем бригадир грузчиков должен был пересчитать все предметы, загружаемые в самолет. Авиационный диспетчер — работник аэропорта, находящийся на летном поле и отвечающий за отправку самолета, — с помощью радиотелефона поддерживал связь с отделением по контролю за грузами. Это отделение имело доступ к компьютеру, и по завершении оформления рейса уведомляло диспетчера о количестве погруженного на самолет багажа. Кроме этого, бригадир грузчиков также сообщал диспетчеру о том, сколько единиц багажа было загружено, и, если между этими данными возникали расхождения, диспетчер принимал меры для решения возникшей проблемы. В этих целях могла возникнуть необходимость либо в проверке билетных купонов, либо в получении информации у одного или нескольких сотрудников, регистрировавших пассажиров, либо в качестве последнего средства, в поштучной проверке багажа путем его выгрузки, с тем чтобы каждый пассажир указал, какой именно багаж принадлежит ему. Количество багажа, перегруженного с рейсов других авиакомпаний, включалось в общее число, которое было известно отделению по контролю за грузами, равно как и любые предметы багажа с бирками срочной отправки. Обвинение высказало предположение о том, что, возможно, в какой-то период

времени практиковалось разрешать вылет самолета даже в случае расхождения в данных о количестве багажа, если речь шла не более чем о пяти предметах, однако документы, на которые ссылалось обвинение, не подтверждали такой практики, и это предположение было решительно отвергнуто представителями компании «Эйр Мальта» и свидетелями из аэропорта. Помимо процедуры выверки данных о количестве предметов багажа осуществлялся также тройной пересчет пассажиров, вылетающих тем или иным рейсом, а именно: подсчитывалось число посадочных талонов, сотрудники иммиграционной службы осуществляли подсчет сданных иммиграционных карточек, а члены экипажа проводили поголовный пересчет пассажиров. Если принять во внимание все вышесказанное, то представляется, что эти процедуры в своей совокупности делают чрезвычайно маловероятной возможность отправки несопровождаемого и неидентифицированного предмета багажа тем или иным рейсом из «Луки». Было высказано предположение о том, что иногда, особенно когда осуществлялось оформление пассажиров на тот или иной рейс LAA, у регистрационных стоек находилось очень много людей и возникал беспорядок, поскольку пассажиры подходили к этим стойкам с самым разнообразным и необычным багажом, а в очередях отсутствовал порядок. Поэтому было сделано предположение о том, что именно в такой ситуации какой-либо предмет багажа мог быть незаметно для всех помещен на багажный транспортер, находившийся за стойками регистрации. Кроме того, как можно заключить из свидетельских показаний, в отдельных случаях представители авиакомпаний, такие, как второй обвиняемый, помогали отдельным пассажирам пройти вне очереди и без соблюдения надлежащих формальностей оформление и иммиграционный контроль, а также ставили их багаж на транспортер. Показания на этот счет дали Денис Берк и Николас Чарло, работавшие турагентами в аэропорту, однако далее эти показания сводились лишь к тому, что какой-то чемодан мог быть поставлен на транспортер, откуда он должен был попасть в отделение проверки багажа на предмет наличия взрывчатых веществ, а затем — в багажное отделение, но при этом он никак не мог остаться неучтенным при сверке данных о количестве багажа. Согласно показаниям должностных лиц аэропорта, в частности Вилфреда Борга, который в то время являлся генеральным менеджером компании «Эйр Мальта», отвечавшим за наземные операции, невозможно или крайне маловероятно, что какой-то предмет багажа мог быть незаметно поставлен на транспортер у регистрационных стоек или пронесен в багажное отделение, да и через грузчиков это нельзя было сделать с учетом ограниченного доступа в помещения, в которых осуществлялись все эти операции, а также присутствия там сотрудников авиакомпании «Эйр Мальта», таможенников и военного персонала. Г-н Борг согласился, что нельзя полностью исключать возможность того, что тот или иной предмет багажа мог быть доставлен на борт самолета незаметно, но вот насколько это вероятно — это уже другой вопрос.

[39] Что касается самого рейса, то оформление пассажиров на рейс KM180 началось в 08 ч. 15 м. и завершилось в 09 ч. 15 м. В течение этого периода — или по крайней мере его части — осуществлялась также регистрация пассажиров еще на два рейса. Оформление пассажиров на рейс KM220 проводилось в период с 08 ч. 35 м. до 09 ч. 30 м., а на рейс LAA под номером LN147 — с 08 ч. 50 м. до 09 ч. 50 м. В имеющихся данных о рейсе KM180 за 21 декабря 1988 года не указано никаких расхождений в том, что касается багажа. Согласно бортовому журналу (документ 930), на борт

самолета было загружено 55 предметов багажа, и это же число указано в соответствующем плане загрузки. Было получено довольно много доказательств, связанных с количеством багажа, указанным на корешках билетов на этот рейс, особенно в том, что касается багажа, сданного группой немецких тележурналистов, следовавшей этим рейсом. Нам не кажется необходимым подробно изучать эти показания. Расхождение в данных могло указывать на наличие одного дополнительного предмета багажа, однако это доказательство не является убедительным, поскольку неизвестно, существовало ли вообще какое-либо расхождение в сведениях, да и, к тому же, трудно предположить, что человек, который хочет поместить бомбу в межлинейной системе, будет полагаться на такого рода случайность. Поэтому, если несопровождаемый предмет багажа был загружен в «Лука», метод, с помощью которого это было сделано, не установлен, и обвинение согласилось с тем, что оно не может указать на какой-либо конкретный способ доставки исходного чемодана на борт самолета. Адвокат защиты указал, что ни бригадир грузчиков, ни другие члены погрузочной бригады не вызывались для дачи показаний, и заявил, что в их отсутствие обвинение не может просить суд выносить какие-либо заключения в ущерб им. Отсутствие какого-либо объяснения того, как исходный чемодан мог попасть на рейс KM180, представляет собой большую проблему для обвинения, которую необходимо рассматривать наряду с остальными косвенными доказательствами по делу.

[40] А теперь мы переходим к рассмотрению того, какие из имеющихся доказательств позволяют установить причастность кого-либо из обвиняемых или обоих обвиняемых к совершенному деянию.

[41] Что касается первого обвиняемого, то имеется три важных свидетеля: Абдул Маджид, Эдвин Болъе и Тони Гаучи.

[42] Абдул Маджид в 1984 году вступил в Организацию безопасности Джамахирии (ОБД), которая позднее была переименована в Организацию внешней безопасности. В начале своей карьеры он примерно 18 месяцев работал в департаменте по обслуживанию транспортных средств. В декабре 1985 года он был назначен помощником представителя компании LAA в аэропорту «Лука». На эту должность, как правило, назначался сотрудник ОБД. Он дал показания, касавшиеся организации ОБД в 1985 году. В частности он заявил, что директором центральной секции безопасности был Эзадин Хиншири, руководителем оперативной секции — Саид Рашид, руководителем секции специальных операций в оперативном департаменте — Наср Ашур, а руководителем секции безопасности авиалиний был первый обвиняемый, который занимал эту должность до января 1987 года, когда его перевели в институт стратегических исследований. Второй обвиняемый был представителем компании LAA в аэропорту «Лука» в период с 1985 года по октябрь 1988 года. Хотя Абдул Маджид был всего лишь одним из младших сотрудников ОБД, мы готовы согласиться с тем, что он был знаком с иерархической структурой этой организации и что его показания в этих вопросах могут быть допустимыми. В августе 1988 года он обратился в посольство США на Мальте и заявил о своей готовности снабжать его информацией. В своих показаниях он заявил, что он не одобрял причастность Ливии к терроризму, а последней каплей для него явилось то, что его отозвали в Триполи в связи с инцидентом в аэропорту, в котором была замешана египтянка. Он заявил, что в этот момент он хотел уехать в Америку, однако

согласился остаться на прежнем месте, чтобы давать американцам информацию по поводу террористической деятельности. После этого он встречался регулярно, примерно раз в месяц, с работавшими с ним сотрудниками ЦРУ. В конечном счете он вернулся в Ливию в 1990 году, когда американцы перестали платить ему. Однако в июле 1991 года он окончательно уехал из Ливии и перебрался на Мальту, откуда его вывезли на борту корабля ВМС США. На протяжении примерно трех недель его допрашивали сотрудники министерства юстиции США, которым он дал определенную информацию. С тех пор он находится в Америке в рамках программы охраны свидетелей. В период, когда он находился на Мальте и встречался с сотрудниками ЦРУ, эти сотрудники телеграфом передавали в свою штаб-квартиру информацию, которую получали от него. В этих телеграммах речь шла и о финансовых вопросах. Информация, данная им в этот период, не представляет большой ценности, поскольку главным образом она касается прибытия и убытия через «Луку» различных людей. Мы не считаем необходимым подробно останавливаться на его связях с ЦРУ в период пребывания на Мальте. По нашему мнению, единственное, что со всей очевидностью вытекает из этих показаний, это то, что с самого начала он стремился создать ложное впечатление о своей значимости в системе ОБД в надежде убедить ЦРУ в том, что он — ценный агент, который может в будущем снабжать их важной информацией. Так, в самом начале он сказал им, что, когда он пришел на работу в ОБД, его назначили в секцию секретных архивов, хотя на самом деле он занимался обслуживанием транспортных средств; он утверждал, что является родственником короля Идриса, что не соответствует действительности; он утверждал, что он давно дружит с Эззадином Хиншири и Саидом Рашидом и знаком с Абдуллой Сенусси, руководителем отдела оперативной деятельности. Мы убеждены в том, что эти утверждения, в лучшем случае, сильно преувеличены, а в худшем — просто лживые. Для нас также ясно, что какой бы ни была первоначальная причина, побудившая его к сотрудничеству с американцами, его длительная связь с американскими властями в основном была обусловлена финансовыми соображениями. Помимо получения ежемесячного жалования, сумма которого вначале составляла 1000 долл. США, а затем была увеличена до 1500 долл. США, он также убедил ЦРУ оплатить мнимую хирургическую операцию на его руке, которая была сделана для того, чтобы его не забрали для прохождения военной службы в Ливии, а также пытался убедить их предоставить ему финансовые средства для организации агентства по проекту легковых автомобилей, которое, как он однажды заявил, он хотел открыть на Мальте. Информация, которую предоставляет платный осведомитель, всегда вызывает сомнения, поскольку она может быть выдумана для того, чтобы оправдать выплачиваемые ему средства, и мы полагаем, что в данном случае такие сомнения более чем оправданны. Именно в этом контексте мы переходим к рассмотрению конкретных аспектов его показаний, на которых обвинение стремилось построить свои аргументы.

[43] В ходе одной из первых встреч с сотрудниками ЦРУ в октябре 1988 года его спросили, знает ли он что-нибудь об оружии на Мальте. Он сказал, что ему известно о восьми килограммах взрывчатки, которая хранилась в течение нескольких месяцев в помещениях компании LAA. Он сказал, что, насколько ему известно, эта взрывчатка была завезена в 1985 году, когда Абдель Бассет Меграхи был на Мальте. Она хранилась не в сейфе, а просто в закрытом на

ключи ящике письменного стола. Его просили помочь перенести ее в помещение Ливийского народного бюро. В следующем сообщении, которое было получено вскоре после этого, говорилось о том, что взрывчатка хранится в офисе в Валетте. В июле 1991 года он дополнительно сообщил о том, что за хранение взрывчатки отвечал второй обвиняемый, причем это было первое упоминание о втором обвиняемом в связи с данным делом. Далее он сообщил, что именно второй обвиняемый сказал ему, что взрывчатку привез первый обвиняемый. И наконец, он заявил, что на каком-то этапе первый обвиняемый сказал ему «присматривать» за вторым обвиняемым и взять на себя контроль за взрывчаткой, когда второй обвиняемый ушел с должности представителя. Совершенно ясно, что подробности этой истории стали известны лишь спустя примерно два с половиной года после появления первой информации и что между ними и первоначальной информацией имелся ряд несоответствий. Также весьма важно то, что эти подробности стали известны лишь тогда, когда ему дали ясно понять, что если он не представит какой-либо полезной информации, то его могут просто вернуть на Мальту. Даже если отнестись к этой истории со всей серьезностью, она представляется невероятной, а с учетом позднего изложения весьма существенных деталей мы не можем полагаться на эту информацию. Это — единственная сколь-либо важная информация, которую Абдул Маджид сообщил ЦРУ до 21 декабря 1988 года. Еще одним фактом, на котором обвинение строило свои аргументы, являлось то, что в июле 1991 года Абдул Маджид сказал следователям, что он видел первого и второго обвиняемых, когда они прибыли в «Луку» на самолете, следовавшем из Триполи, в период между октябрём и декабрем 1988 года. Это сравнительно «безобидное» заявление постепенно обрастало деталями, и дело дошло до того, что, когда он давал показания, он заявил, что видел их у багажного транспортера, что второй обвиняемый снял с этого транспортера коричневый чемодан, выглядевший как чемодан фирмы «Самсонит», который он пронес через таможню, что затем он встретился с обоими обвиняемыми, которых сопровождали еще два человека, и одного из них первый обвиняемый представил ему как Аbugелу Масуда, техника, что Винсент Вассалло (сообщение второго обвиняемого) также присутствовал при этом, поскольку он приехал в новой машине второго обвиняемого, и что затем все они уехали. Поскольку из других показаний стало известно, что датой доставки автомобиля второго обвиняемого являлось 14 декабря 1988 года, из этого следует, что если рассказ Абдула Маджида соответствует действительности, то этот случай имел место 20 декабря. Он настаивал на том, что он уже тогда рассказал сотрудникам ЦРУ об этом случае. Телеграммы за тот период не содержат абсолютно никакого упоминания об этом, и обвинение не пыталось подкрепить доказательствами утверждение о том, что данный случай вообще упоминался до июля 1991 года. Если бы он упоминался, то совершенно непонятно, как ЦРУ могло пропустить столь важный момент и не сообщить о нем. Кроме этого, г-н Вассалло, давая показания, заявил, что 20 декабря его не было в аэропорту и что на самом деле оба обвиняемых приехали в тот вечер к нему домой. Поэтому мы совершенно не можем поверить в правдивость этого запоздалого рассказа Абдула Маджида. Третьим фактом, на котором обвинение строило свои аргументы, являлся рассказ Абдула Маджида о разговоре, который имел место примерно в 1986 году с Саидом Рашидом и в ходе которого последний спросил, можно ли будет положить несопровождаемый чемодан на борт британского самолета. Абдул Маджид сказал, что он изучит этот вопрос, и

спросил своего помощника Ахмеда Салаха, который, как утверждалось, также являлся сотрудником ОБД, можно ли это сделать. Позднее Ахмед Салах доложил, что это возможно, и Абдул Маджид письменно уведомил Саида Рашида об этом, направив ему свое сообщение через своего начальника, первого обвиняемого. Он заявил, что первый обвиняемый позже побывал на Мальте и что этот вопрос обсуждался, причем в разговоре первый обвиняемый сказал «не торопите события». В ходе своих показаний он признал, что сотрудникам ЦРУ он об этом так и не сказал, даже когда его спрашивали, известно ли ему что-нибудь о возможной отправке из «Луки» бомбы, от которой взорвался рейс PA103. Он заявил, что не сообщил об этом по соображениям личной безопасности. И вновь мы совершенно не можем принять эту историю, поскольку информация была дана столь поздно. Если говорить вкратце, мы не можем рассматривать Абдула Маджида как заслуживающего доверия и надежного свидетеля в отношении любого вопроса, за исключением его информации об организации ОБД и о работающих в ней сотрудниках.

[44] Следующий важный вопрос связан с часовыми механизмами MST-13. Показания по этому вопросу были получены главным образом от Эдвина Болье, Эрвина Майстера, Ульриха Лумперта и тех, кто поставлял компоненты монтажных плат для часовых механизмов из компании «Туринг АГ», Цюрих. Компания «МЕБО» АГ была создана в начале 70-х годов Эдвином Болье и Эрвином Майстером. В 1985 году ее контора находилась в гостинице «Новапарк» (сейчас — гостиница «Континенталь») в Цюрихе. К тому времени эта компания уже в течение ряда лет поставляла электрооборудование, электронику и оборудование для наблюдения. В то время, как заявил г-н Болье, ее главным клиентом было правительство Ливии, в частности Ливийская военная служба безопасности, и в связи с этим г-н Болье довольно часто совершал поездки в Ливию. Г-н Лумперт работал в этой компании инженером и в этом качестве участвовал в разработке и производстве такого оборудования.

[45] Мы внимательно изучили показания этих трех свидетелей, касающиеся деятельности «МЕБО», в частности их показания в отношении часовых механизмов MST-13, которые производила эта компания. Все трое, и особенно г-н Болье, как выяснилось, являлись ненадежными свидетелями. Их более ранние заявления, которые они сделали в полиции и судебных органах, порой противоречили друг другу, а также показаниям, которые они дали в суде. В ряде случаев, и особенно это касалось г-на Болье, их показания были внутренне противоречивыми.

[46] Г-н Болье сообщил, что в конце ноября или начале декабря 1988 года некий Бадри Хассан пришел в контору фирмы «МЕБО» в Цюрихе с просьбой поставить 40 таймеров MST-13 для ливийской армии. Г-н Болье справился у г-на Люмпера о том, достаточно ли у них на складе таймеров для выполнения этого заказа. По его словам, г-н Люмпер сообщил, что таймеров не хватает, и, поскольку таймеры были необходимы ливийской армии срочно, г-н Болье закупил таймеры на открытом рынке. 5 декабря 1988 года он приобрел 16 таймеров «Олимпус», а 15 декабря 1988 года — остальные 24 таких таймера. 16 декабря 1988 года он забронировал билет на самолет из Цюриха в Триполи и обратно. 18 декабря 1988 года он вылетел в Триполи с таймерами. Он рассчитывал передать их Эззадину Хиншири лично в день прилета. Однако в этот день его привезли в кабинет Хиншири, где он и оставил таймеры. На

следующий день около 10 ч. 00 м. он встретился с Эзадином Хиншири в его кабинете. Хиншири сказал, что ему нужны таймеры MST-13 и что таймеры «Олимпус» слишком дорогие. Тем не менее он оставил таймеры у себя и сказал г-ну Болье прийти вечером в кабинет первого из обвиняемых и получить за них расчет. Примерно с 18 ч. 00 м. г-н Болье два часа просидел у этого кабинета. Он не видел первого из обвиняемых, но видел Насра Ашура сидящим на заседании. 20 декабря 1988 года он вновь встретился с Эзадином Хиншири, который вновь сказал, что таймеры слишком дорогие, хотя он хотел бы оставить их и рассчитаться за них позже. Однако г-н Болье забрал таймеры и в тот же день вылетел из Триполи в Цюрих прямым рейсом, а не через Мальту (как он ожидал), где ему пришлось бы провести ночь. Обвинение заявило, что приезд г-на Болье в Триполи, и особенно его визит в кабинет первого обвиняемого и присутствие там Насра Ашура, является дополнительной уликой по делу против первого обвиняемого. Хотя мы принимаем, что г-н Болье находился в Триполи в период 18–20 декабря в связи с продажей таймеров ливийской армии, поскольку это достаточно убедительно подтверждено документальными свидетельствами и не было опровергнуто в других показаниях, мы не готовы сделать вывод, который сделал на основании этих показаний Обвинитель. По словам г-на Болье, по возвращении в Цюрих он обнаружил, что один из таймеров был установлен на время и день недели, которые имели отношение ко времени взрыва на борту самолета, выполнявшего рейс PA103. Он показал это г-ну Майстеру, который признал, что он увидел время и даже дату, имевшие отношение к делу. Мы не принимаем показания ни одного из этих двух свидетелей относительно предполагаемого обнаружения этого факта. Было установлено, и г-н Майстер был вынужден признать, что таймер «Олимпус» не показывает дату. Кроме того, показания обоих свидетелей о том, что они якобы увидели, и обстоятельства, при которых, по их словам, они обнаружили этот факт, настолько противоречивы, что мы совершенно не можем признать эти показания.

[47] Мы также отвергаем показания г-на Болье о том, что 30 декабря 1988 года рядом со своим кабинетом в Цюрихе он встретил загадочного неизвестного, которого г-н Болье принял за сотрудника службы безопасности (хотя он не указал, какой страны) и которому, по-видимому, было довольно много известно о его недавней поездке в Триполи и который предложил ему купить пишущую машинку с испанской клавиатурой, для того чтобы напечатать письмо в ЦРУ о причастности двух известных ливийских деятелей к совершению взрыва на борту самолета рейса PA103. (Г-н Болье действительно напечатал такое фальшивое письмо на пишущей машинке с испанским шрифтом, которое он передал посольству Соединенных Штатов в Вене в январе 1989 года по пути в Восточную Германию.) Этот рассказ г-на Болье, по нашему мнению, принадлежит к разряду беллетристики, где его уместнее всего отнести к жанру шпионских триллеров. К этой же категории следует отнести и рассказ о том, что какая-то компания мошенников во Флориде занимается производством фальшивых таймеров MST-13 по заданию ЦРУ, поведенный г-ном Болье в его показаниях.

[48] Несмотря на предыдущие допросы в швейцарской магистратуре и неоднократные допросы в полиции в период до октября 1993 года, только в этот раз г-н Болье признал, что компания «МЕБО» поставила определенное

количество таймеров MST-13 «Штази» (разведслужбе Восточной Германии). Тогда он сообщил, что в конце лета 1985 года он доставил два образца в управление «Штази» в Восточном Берлине. В своих показаниях он признал, что на допросе в полиции 26 января 1994 года он заявил, что в конце 1993 года он обнаружил в ящике своего стола в Цюрихе счет-фактуру от 18 сентября 1985 года, согласно которому в 1985 году «Штази» были поставлены семь таймеров MST-13. Признав, что это был оригинал счета-фактуры, а не копия, как можно было ожидать, г-н Болье объяснил появление этого документа в ящике стола действиями «секретной службы». Во всяком случае, по его словам, этот документ был похож на те фальшивые документы, которые он брал с собой в деловые поездки для предъявления на таможне. В этот раз г-н Болье впервые сообщил, что «Штази» были поставлены еще пять таймеров. Мы не признаем, что счет-фактура, которой, по словам г-на Болье, он нашел, является подлинником. Собственно говоря, даже сам г-н Болье, по-видимому, не признал его подлинность.

[49] Вместе с тем мы принимаем некоторые моменты в показаниях г-на Болье, несмотря на то, что иногда он давал основания считать себя нечестным и не заслуживающим доверия свидетелем. Мы принимали его показания, когда они не опровергались другими фактами и когда они представлялись приемлемыми или когда они подтверждались сведениями из каких-либо других приемлемых источников. Так, например, мы принимаем тот факт, что в июле 1985 года или около того во время поездки в Триполи Саид Рашид или Эззадин Хиншири обратились к г-ну Болье с просьбой поставить электронные таймеры и что у него были деловые связи в военных кругах по линии ливийского правительства с Эззадином Хиншири с начала 80-х годов. Потенциально заказ предполагал поставку большой партии таких таймеров. Г-н Болье сообщил г-ну Люмперу требуемые параметры, и последний приступил к разработке двух образцов. Существует противоречие между показаниями г-на Болье и г-на Майстера, с одной стороны, и г-на Люмпера, с другой, относительно цвета монтажных плат в этих образцах таймеров. Г-н Болье утверждал, что они были коричневого цвета, г-н Майстер считал, что они были серого или коричневого цвета, а г-н Люмпер утверждал, что они производились из монтажных плат зеленого цвета, поставляемых компанией «Туринг». Вместе с тем мы принимаем, что в конце лета 1985 года оба образца с монтажными платами неустановленного цвета были доставлены г-ном Болье «Штази» в Восточном Берлине. Это согласуется с показаниями г-на Вензеля, который в то время служил в «Штази» в звании майора и с которым г-н Болье вел тогда переговоры. Несмотря на это свидетельство, мы все же не можем абсолютно исключить возможность того, что компания «МЕБО» поставила «Штази» не два таймера MST-13, а больше, хотя у нас нет ни положительных доказательств на этот счет, ни представления о возможных причинах для этого. Аналогичным образом мы не можем исключить возможность того, что компания «МЕБО» изготовила другие таймеры MST-13 и поставила их другим сторонам, однако положительных доказательств на этот счет нет. Кроме того, несмотря на показания г-на Вензеля о том, что после падения Берлинской стены он уничтожил все таймеры, поставленные для «Штази», мы не можем исключить возможность того, что какие-то таймеры MST-13, находившиеся у «Штази», перешли в другие руки, хотя нет положительных доказательств того, что именно так и обстояло дело, и особенно что они были поставлены НФОП-ГК.

[50] Согласно первоначальному заказу, компания «Туринг» должна была изготовить 20 монтажных плат с трафаретом для нанесения припоя только с одной стороны, т.е. односторонних. На самом же деле компания «Туринг» поставила двадцать четыре такие платы. В октябре 1985 года компания «МЕБО» сделала компании «Туринг» еще один заказ на монтажные платы, однако с трафаретом для нанесения припоя с двух сторон, т.е. двусторонние. Было заказано 35 таких плат, однако компания «Туринг» поставила всего 34. Когда в мае 1991 года полиция Шотландии работала в помещениях компании «МЕБО», главный инспектор Уильямсон получил от г-на Болье только 11 из предъявленных ему 12 плат. Ранее, 15 ноября 1990 года, после допроса г-на Болье и г-на Майстера в швейцарской магистратуре главный инспектор Уильямсон также взял два образца таймеров MST-13. Таким образом, из этого вытекает, что по меньшей мере 12 монтажных плат, заказанных в компании «Туринг», не были использованы при изготовлении таймеров MST-13. Из тех монтажных плат, которые взял главный инспектор Уильямсон, четыре были односторонними. Из двух монтажных плат, извлеченных главным инспектором Уильямсоном из образцов таймеров MST-13, одна была односторонней, а вторая — двусторонней. В таймере MST-13, который власти Соединенных Штатов получили от правительства Того в сентябре или октябре 1986 года в Ломе (о чем будет идти речь ниже), также была использована двусторонняя монтажная плата. Таким образом, часть монтажных плат в этих таймерах были односторонними, а часть — двусторонними, причем часть односторонних монтажных плат, поставленных компанией «Туринг» в августе 1985 года, не использовалась. Таким образом, вполне возможно, что г-н Болье прав, утверждая, что Ливии были поставлены таймеры с монтажными платами обоих видов. Мы также принимаем утверждение г-на Болье о том, что он поставил 20 образцов в Ливию тремя партиями. В 1985 году он сам привез пять образцов во время поездки в Триполи. В том же году он привез еще пять таймеров в посольство Ливии в Восточном Берлине. В 1986 году он лично доставил оставшиеся 10 образцов в Триполи.

[51] В сентябре или октябре 1986 года президент Того обратился к правительству Соединенных Штатов с просьбой направить своих представителей для осмотра тайника с оружием, найденного на территории его страны. Три представителя правительства Соединенных Штатов прибыли в Ломе. Среди захваченного имущества были два изготовленных компанией МЕБО таймера MST-13, которые заинтересовали американцев потому, что они выглядели особенно современными и сложными по сравнению с другими предметами, которые казались старыми и изношенными. Американцам было разрешено вывезти один из двух таймеров дипломатической почтой в Соединенные Штаты. В июне 1990 года г-н Ферадей прибыл в Группу по взрывчатым веществам в штаб-квартире ФБР в Вашингтоне, округ Колумбия, и осмотрел его. В ходе предварительного осмотра было установлено, что существует сходство между монтажной платой в таймере, доставленном из Ломе, и осколком РТ/35(b). При последующем осмотре он обнаружил, что в таймере, прибывшем из Ломе, использована двусторонняя монтажная плата, а осколок РТ/35(b) был частью односторонней монтажной платы. Он также обнаружил, что углы платы не были вырезаны, что означало, что она не была вставлена в корпус. Была предпринята попытка удалить буквы МЕБО с поверхности меньшей монтажной платы, установленной в таймере. Адвокат первого из обвиняемых привлек наше внимание к тому, что среди захваченного

имущества были подsumки для боеприпасов, как было установлено, восточногерманского образца. На самом деле, среди предметов были также винтовки и пистолеты восточногерманского производства, однако другие предметы, включая детонаторы, огнепроводный шнур, корпус для детонатора и боеприпасы, были произведены в разных странах, включая Болгарию, Советский Союз, Францию и Западную Германию. Адвокат также напомнил нам о том, что, согласно показаниям г-на Вензеля, он удалял название компании МЕБО с товаров, поставлявшихся г-ном Болье. С учетом этих обстоятельств мы не можем исключить, что по меньшей мере один из двух таймеров MST-13, обнаруженных в Того, был доставлен из Восточной Германии, однако в любом случае имеются существенные различия между этими таймерами и таймером, с помощью которого был произведен взрыв в самолете рейса RA103.

[52] Один из двух таймеров, обнаруженных в Того, был, по мнению свидетеля Ричарда Шерроу, идентичен таймеру, обнаруженному в Дакаре, Сенегал, 20 февраля 1988 года в чемодане, найденном на борту пассажирского самолета, прибывшего туда из Котону, Бенин. В октябре 1999 года главный инспектор Уильямсон получил его в министерстве юстиции Франции в Париже, однако судебные эксперты его не осматривали. Поэтому не ясно, какая монтажная плата была в нем использована — односторонняя или двусторонняя. В чемодане были также обнаружены девять метров огнепроводного шнура, четыре брикета тринитротолуола, два брикета вещества «Semtex-N», девять электрических детонаторов, пистолет с глушителем, коробка с патронами, одна пустая обойма и пять дисков для глушителя. Три пассажира самолета были взяты под стражу: сенегалец по имени Ахмед Халифа Ниасс, Мансур Омран эс-Сабер, который в то время являлся членом ливийской организации ЭСО, и Мохамед эль-Марзук. На основании показаний установить какую-либо связь между этими тремя арестованными и чемоданом и его содержимым не удалось.

[53] В своих показаниях г-н Болье сообщил, что он присутствовал при проводившихся ливийскими военными в ливийской пустыне Сабха испытаниях, в ходе которых, среди прочего, использовались таймеры MST-13 для приведения в действие боеприпасов, в частности авиационных бомб. Он сообщил, что таймеры были закуплены Насром Ашуром. Г-н Болье присутствовал на испытаниях в качестве технического эксперта. По его мнению, это происходило в 1986 году после того, как правительству Ливии была доставлена последняя партия таймеров, однако позже он уточнил, что это могло быть в середине или осенью 1987 года. Характер его показаний об этих испытаниях убеждает нас в том, что он действительно присутствовал на подобных испытаниях, хотя не ясно, когда они производились и какова была их цель.

[54] Мы также принимаем подтвержденное документальными свидетельствами утверждение г-на Болье о том, что в 1988 году компания МЕБО сдавала служебное помещение в своем здании в Цюрихе фирме АБХ, в которой руководителями были первый обвиняемый и некто Бадри Хасан. Они сообщили г-ну Болье о своей возможной заинтересованности в том, чтобы вступить в долю в компании МЕБО или в налаживании с ней деловых связей.

[55] Третьим важным свидетелем является г-н Гаучи. Мы уже упоминали его показания в связи с продажей одежды. Г-н Гаучи указал на первого

обвиняемого, когда он в числе других был предъявлен для опознания 13 августа 1999 года, употребив при этом следующие слова, занесенные в протокол опознания: «Не совсем похож на человека, которого я видел в магазине. Я видел его 10 лет назад, но человек, немного похожий на него, стоит под номером 5. Под номером 5 на процедуре опознания был первый обвиняемый. Он также опознал его в суде, сказав: «Этот человек с этой стороны. Он очень похож на того». Эти опознания были подвержены критике, в частности на том основании, что фотографии обвиняемого часто циркулировали в средствах массовой информации, и поэтому результаты опознания спустя более 10 лет после происшествия если и представляют какую-либо ценность, то незначительную. Прежде чем оценить качество и ценность опознания, необходимо вернуться назад.

[56] В своих основных показаниях г-н Гаучи сообщил, что покупка, вероятно, состоялась за две недели до Рождества. Его попросили назвать более точную дату с учетом уличных рождественских украшений. Сначала он сказал: «Не могу сказать точно, я никогда особенно не обращал внимание на эти вещи, хотя, да, припоминаю, рождественские гирлянды были. Их уже зажгли. Я уверен. Не могу сказать точно». Позже, когда ему напомнили его слова о том, что сделка состоялась до того, как были установлены рождественские украшения, он сказал: «Не знаю. Я не уверен, что именно я сказал об этом. Хотя, по-моему, тогда зажигались огни». Он не мог назвать день недели. В магазине он был один, поскольку его брат был дома и смотрел по телевизору футбол. В ответ на вопрос о погоде он сказал: «Когда он зашел в первый раз, дождя не было, а затем начало моросить. Не сильно, дождь был несильный. Просто моросило...». Как мы отметили ранее, по его словам, покупатель был ливийцем. На нем был костюм синего цвета. На вопрос о телосложении покупателя он сказал: «Я не специалист по этим делам. По-моему, он был меньше шести футов ростом ... Он был немаленьким. Он был нормального роста. Он заказал рубашку размера 16½». В ответ на вопрос о возрасте он сказал: «Я уже говорил, меньше шести — меньше шестидесяти. Я не умею определять рост и возраст». Он также сказал, что у покупателя была смуглая кожа. 13 сентября он пришел в полицейский участок, где с его слов был составлен фоторобот (в производстве под № 430.1) и портрет, выполненный художником (в производстве под № 427.1). Он назвал оба полученные изображения «очень похожими».

[57] В ходе перекрестного допроса ему был предъявлен ряд заявлений, сделанных им в полиции. Первый раз его допрашивали в полиции 1 сентября 1989 года. В тот день помимо передачи полиции сведений об одежде он также предоставил информацию об обстоятельствах и дате покупки и описание покупателя. В сделанном в тот день заявлении, записанном заместителем главного инспектора Беллом, г-н Гаучи сообщил, что с 18 ч. 30 м. до 19 ч. 00 м., когда вошел покупатель, он работал в магазине один. Согласно данному заместителю главного инспектора Беллу описанию покупателя, он был шести футов или более ростом. У него были широкие плечи и крупная голова. Он был плотным, но не тучным и у него не было большого живота. У него были очень черные волосы. Он был гладко выбрит, без волос на лице и смуглокож. В целом он выглядел элегантно. Он купил зонт и при выходе из магазина раскрыл его, потому что шел дождь. Г-н Гаучи сказал, что не может

вспомнить день недели, хотя, по его мнению, был будний день. В другом заявлении от 13 сентября он сказал, что мужчине было около 50 лет.

[58] 14 сентября 1989 года г-н Гаучи был доставлен в полицейское управление во Флориане, Мальта, где его допросили заместитель главного инспектора Белл и инспектор Шиклуна из мальтийской полиции. Они сняли показания и предъявили ему 19 фотографий на двух карточках. На одной из карточек г-н Гаучи указал на фотографию мужчины. Он сказал, что этот мужчина похож на мужчину, купившего одежду, однако человек с отобранной им фотографии был слишком молод и не мог быть тем мужчиной, который покупал одежду. Если бы он был старше примерно на 20 лет, он был бы похож на мужчину, который купил одежду. Он поставил свою подпись на лицевой стороне фотографии человека, которого он считал похожим. В своем заявлении он указал, что человек с фотографии глазами, формой носа, рта и лица похож на мужчину, о котором идет речь. У покупателя были похожие волосы, но короче, чем у человека на фотографии. Заместитель главного инспектора Белл сообщил, что, по заключению службы безопасности Мальты, человек, опознанный г-ном Гаучи, был похож на человека, портрет которого был нарисован художником и получен с помощью фоторобота по описанию г-на Гаучи. Позже личность этого человека была установлена: им оказался некто Мохаммед Салем.

[59] 26 сентября 1989 года г-н Гаучи вновь посетил полицейское управление Мальты, где его допросили те же два полицейских. Тогда ему показали больше фотографий. Он заявил, что он не нашел мужчину, которому он продал одежду, однако указал на одну фотографию мужчины с такой же прической. Он сказал, что это не тот мужчина, которому он продал одежду, т.к. мужчина на фотографии был слишком молод. Указанного им человека, по показаниям заместителя главного инспектора Белла, звали Шукра, и его фотография была включена по предложению Федерального ведомства уголовной полиции Германии (БКА), которое предположило, что Шукра может быть тем человеком, которого описал г-н Гаучи.

[60] 31 августа 1990 года г-н Гаучи сделал еще одно заявление в присутствии заместителя главного инспектора Белла и инспектора Шиклины в полицейское управление во Флориане. Ему была показана карточка с 12 фотографиями. Он изучил эти фотографии и сказал, что на них нет мужчины, который купил у него одежду, и заявил заместителю главного инспектора Беллу, что фотография этого мужчины отсутствует. Он указал на фотографию мужчины, который был похож по форме лица и причёске, однако им не был тот мужчина, которого он описал. Он сообщил заместителю главного инспектора Беллу, что три другие фотографии, которые были ему показаны, являлись фотографиями мужчин того же возраста, что и мужчина, которого он охарактеризовал. Затем заместитель главного инспектора Белл достал еще один набор из 12 фотографий. Г-н Гаучи рассмотрел их, но не нашел фотографии мужчины, который купил одежду. Заместитель главного инспектора Белл дал показания о том, что в первый комплект была включена фотография мужчины по фамилии Марзук, а во второй — Сабер. Однако он не указал, кто именно из них был изображен на каждом из фото.

[61] 10 сентября 1990 года г-н Гаучи вновь посетил полицейское управление. Ему было показано 39 фотографий, содержащихся в одном альбоме. Однако он

никого не опознал по фотографиям, в число которых была включена и фотография Або Талба. 6 декабря 1989 года г-ну Гаучи была показана подборка фотографий, в которую входила фотография Або Талба, однако он никого не опознал. Примерно в конце 1989 года или в начале 1990 года его брат показал ему статью в газете о катастрофе в Локерби. Он вспомнил, что статья содержала фотографии двух людей. На фоне обломков самолета рейса PA103 было напечатано слово «Bomber». В правом верхнем углу статьи находилась фотография мужчины, и на ней также было написано слово «Bomber». Г-н Гаучи подумал, что на одной из фотографий изображен мужчина, который покупал у него одежду. Когда на процессе заместитель адвоката спросил у дающего показания г-на Гаучи, похож ли мужчина на фотографии на мужчину, который купил у него одежду, г-н Гаучи ответил, что он похож на него, и пояснил, что лицо и прическа этого мужчины напоминали лицо и прическу человека, который купил у него одежду. Человека, которого он таким образом опознал, звали Або Талб. Во время дачи показаний 10 сентября 1990 года г-н Гаучи просмотрел много фотографий, однако в заявлении указал, что он ни разу не видел фотографию мужчины, который купил у него одежду.

[62] 15 февраля 1991 года г-н Гаучи вновь посетил полицейское управление. Его попросили просмотреть несколько фотографий и дали карточку из 12 фотографий. Он сказал следующее: «По моему первому впечатлению, на всех фотографиях были изображены мужчины, моложе мужчины, который купил одежду. Я сказал об этом г-ну Беллу. Меня попросили внимательно просмотреть все фотографии и попытаться определить возраст людей, изображенных на них. Тогда я указал на одну из фотографий». О фотографии человека, на которую он указал, он сказал следующее: «Номер восемь похож на человека, который купил одежду. Хотя волосы, возможно, немножко длиннее. Брови такие же. Нос такой же. И форма подбородка и лица такие же. По моему мнению, мужчине на фотографии № 8 за тридцать лет. Если бы он был старше на 10 лет или больше, то он был бы похож на человека, который купил одежду. Прошло уже много времени, и я могу сказать только то, что человек на фотографии № 8 напоминает человека, купившего одежду, но он моложе». Дальше он сказал следующее: «Я могу сказать лишь то, что из всех фотографий, показанных мне, человек на фотографии № 8 — единственный, кто, если бы был немножко постарше, действительно был бы похож на человека, купившего одежду, но не на того, кого показал мне брат». Заместитель главного инспектора Белл спросил его, правда ли, что человек на фотографии является единственным человеком, который действительно похож на мужчину, купившего одежду, если бы он был немножко старше, но не тот, кого показал ему его брат. На это он ответил следующее: «Конечно. Но у него не было таких длинных волос. Его волосы не были такими длинными». Позднее заместитель главного инспектора Белл показал, что лицо, изображенное на фотографии № 8, было первым обвиняемым и его фотография была такой же, что и фотография на паспорте первого обвиняемого в 1986 году. Он также сказал, что, прежде чем показать г-ну Гаучи карточку с фотографиями, он затемнил все другие фотографии до того же уровня яркости, что и фотография первого обвиняемого. Он сказал, что сделал это исключительно для обеспечения объективности, поскольку другие фотографии были ярче и резче, чем фотография первого обвиняемого, и он хотел, чтобы они все выглядели одинаково. Адвокат первого обвиняемого заявил, что попытки заместителя главного инспектора Белла сделать так, чтобы качество

всех фотографий было одинаковым, успехом не увенчались, однако, по нашему мнению, этот аргумент не является обоснованным.

[63] Наконец, что касается полицейских допросов, то г-на Гаучи попросили рассказать о посещении им инспектора Шиклуны в конце 1998 года или в начале 1999 года после того, как другой владелец магазина показал ему журнал со статьей о катастрофе в Локерби. Внизу страницы со статьей была фотография мужчины в очках. Г-н Гаучи подумал, что этот мужчина похож на мужчину, купившего у него одежду, но его волосы были гораздо короче и он был без очков. Он показал фотографию из статьи инспектору Шиклуне и, как вспоминает г-н Гаучи, он сказал следующее: «Так, теперь я говорю: «Этот мужчина похож на человека, который купил у меня одежду». Я ему сказал что-то в этом роде». Он добавил, что волосы мужчины, который купил у него одежду, были гораздо короче, чем волосы у мужчины на фотографии, и он был без очков. На этой фотографии был изображен первый обвиняемый.

[64] В ходе перекрестного допроса г-н Гаучи рассказал о заявлении, которое он сделал в присутствии заместителя главного инспектора Белла 14 сентября 1989 года. В своем заявлении он сказал, что покупка одежды была произведена в один из будних дней, когда он находился в магазине один. Его брат Пол Гаучи в тот вечер не работал, поскольку он пошел домой смотреть по телевизору футбольный матч. В общем протоколе было достигнуто согласие относительно того, что футбольный матч или матчи, которые смотрел Пол Гаучи, транслировались итальянским телевидением либо 23 ноября 1988 года, либо 7 декабря 1988 года. Г-н Гаучи также указал в этом заявлении, что покупатель вышел из магазина с зонтом, который он купил, и что он раскрыл зонт, поскольку на улице шел дождь. В своих показаниях он согласился с тем, что он сказал это, поскольку тогда шел дождь. Когда мужчина вернулся, зонтик был закрыт, поскольку дождь почти кончился. Падали редкие капли. В более позднем заявлении он заявил, что дождь почти кончился, когда мужчина вернулся, и капали редкие капли. Давая показания, он заявил, что дождя не было, а просто моросило. В заявлении от 10 сентября 1990 года, которое было предъявлено ему во время перекрестного допроса, он указал, что сразу после того, как мужчина вышел из магазина, начался небольшой дождь. Когда мужчина вышел из магазина, он раскрыл зонт, который только что купил. «На земле было мало воды, она ручьями не текла. Было просто сыро». Во время перекрестного допроса его также спросили о том, что он имел в виду, когда говорил о «середине недели», и он ответил, что он имел в виду среду. Ему было сказано, что середина недели означает день, который отделен от уикенда, другими словами, магазин должен был быть открыт за день до этого дня и на следующий день. На это г-н Гаучи сказал следующее: «Точно так. Вторник и четверг». Однако затем он сказал, что для него серединой недели является среда. Ему не было указано на то, что четверг, 8 декабря 1988 года, был государственным праздником — Днем непорочного зачатия. Эти показания были даны на 76 день майором Мифсудом во время представления доказательств в отношении первого обвиняемого. Мы удовлетворены тем, что магазин работал, когда г-на Гаучи спросили, был ли магазин открыт за день до и через день после того, как ему задали вопрос о том, что он имел в виду, когда употребил выражение «середина недели», а не на следующий день после того, как в магазине была куплена одежда.

[65] Майор Мифсуд являлся в период с 1979 по 1988 год главным метеорологом в метеорологическом отделе аэропорта «Лука». Ему были показаны метеорологические сводки, которые составил его отдел за два периода: 7/8 декабря 1988 года и 23/24 ноября 1988 года. Он сказал, что 7 декабря 1988 года в 9 ч. 00 м. в «Луке» прошел слабый дождь и больше в этот день дождя зарегистрировано не было. Слиема находится приблизительно в 5 километрах от «Луки». Когда его спросили о том, не мог ли пройти дождь в Слиеме между 18 ч. 00 м. и 19 ч. 00 м. 7 декабря 1988 года, он объяснил, что, хотя в то время имела место облачность, он считает, что «вероятность того, что дождя не было, составляет 90 процентов», однако всегда существует возможность выпадания нескольких капель дождя в других местах (вероятность — 10 процентов). Он считает, что несколько капель дождя могли выпасть, однако он не думает, что земля стала сырой. Для того чтобы земля стала мокрой, дождь должен идти достаточно долго. Что касается 23 ноября 1988 года, то погода была другой. В тот день в «Луке» шел легкий переменный дождь с обеда, и к 18 ч. 00 м. по всемирному времени выпало 0,6 мм осадков. Он сказал, что, по его мнению, погода в районе Слиемы была такой же.

[66] Адвокат первого обвиняемого обратил внимание на показания г-на Гаучи о том, что, согласно накладной, которую он получил и которая была датирована 25 ноября 1988 года, он закупил восемь пар пижамы. Пижамы хорошо продаются зимой, и он обычно покупал партию, «когда они заканчивались». Согласно предыдущей накладной, датированной 31 октября 1988 года, в то время он купил 16 пар. Поскольку покупатель купил две пары пижамы и г-н Гаучи пополнил свои запасы 25 ноября 1988 года, адвокат обратился к нам с просьбой сделать вывод о том, что покупка двух пар произошла 23 ноября 1988 года. Мы не смогли сделать такой вывод. Во-первых, в своих показаниях г-н Гаучи не говорил о возможной последовательности событий. Во-вторых, г-ну Гаучи не был задан вопрос о состоянии его запасов пижамы на 7 декабря 1988 года.

[67] Оценивая показания г-на Гаучи, мы сначала должны рассмотреть содержащееся в касающихся первого обвиняемого представлениях соображение о том, что его поведение было неудовлетворительным — он не хотел смотреть в глаза лицу, производившему перекрестный допрос, странный и одинокий мужчина, который был доволен оказываемым ему вниманием. Следует отметить, что мы считаем, что все эти аргументы лишены существа. Нам не понятно, почему было сказано, что он странный и одинокий, а что касается получаемого от внимания удовлетворения, то он четко заявил о том, что сотрудничество со следственными органами стало источником определенных трений в его семье. У нас сложилось четкое впечатление о том, что ему, во-первых, можно полностью доверять, т.е. он максимально пытался говорить правду, насколько позволяла ему его память, и в действительности каких-либо иных мнений не высказывалось. Это, конечно, не закрывает вопроса, поскольку даже свидетели, заслуживающие самого большого доверия, могут давать недостоверные показания и быть абсолютно неправыми. Мы убедились в том, что в двух вопросах ему можно было полностью доверять, а именно в вопросе о списке одежды, которую он продал, и в вопросе о том, что покупатель был ливийцем. Что касается вопроса об опознании первого обвиняемого, то здесь, без всякого сомнения, существуют проблемы. Мы принимаем воспоминание г-на Гаучи, на которое он ссылался на протяжении всего процесса и которое

всего процесса и которое заключается в том, что его брат смотрел в то время футбольный матч, и это позволяет нам получить две даты: 23 ноября или 7 декабря. Нет никаких сомнений в том, что 23 ноября в период между 18 ч. 30 м. и 19 ч. 00 м. шел мелкий дождь. Вместе с тем показания майора Мифсуда не исключают возможность кратковременных слабых осадков 7 декабря. К сожалению, у г-на Гаучи не спросили, помнит ли он о погоде, которая была в какое-либо иное время в тот день, поскольку если бы это был первый дождь в тот день, то скорее всего это было бы 7 декабря, а не 23 ноября. И хотя майор Мифсуд дал четкие показания относительно погоды в Луке, он не исключил возможность слабого дождя в Слиеме. Что касается погоды, то г-н Гаучи припоминает, что «начало капать — сильного дождя не было» или что «дождь моросил», и представляется, что дождь шел тогда, когда покупатель направлялся из магазина к находившейся неподалеку стоянке такси. Вопрос с рождественскими украшениями не ясен, однако, как представляется, он согласуется с довольно путанным воспоминанием г-на Гаучи о том, что покупка была произведена в период вывешивания рождественских украшений, что, в свою очередь, согласуется с его воспоминанием о том, что это было примерно за две недели до Рождества. Нас не убедил довод о том, что, поскольку в четверг, 8 декабря, был государственным праздником, г-н Гаучи должен был определить дату со ссылкой на него. Даже если бы это соображение имело под собой определенную почву, оно не имеет никакой ценности, поскольку ему никогда не предлагалось прокомментировать его. Тщательно изучив все факторы, касающиеся этого аспекта, мы пришли к выводу о том, что датой покупки была среда, 7 декабря.

[68] Первый обвиняемый не подпадает под первоначальное описание г-на Гаучи, произведенное в присутствии заместителя главного инспектора Бела, в нескольких отношениях. Во время опознания рост первого обвиняемого составлял 5 футов 8 дюймов. В декабре 1988 года ему было 36 лет. Г-н Гаучи заявил, что у него нет опыта с определением роста или возраста, однако, несмотря на это, следует согласиться с тем, что имело место существенное расхождение. Адвокат первого обвиняемого также отметил, что, когда свидетелю был предъявлен в Суде первый обвиняемый и когда ему был задан вопрос о том, кого из двух обвиняемых он имеет в виду, свидетель заявил следующее: «не темный мужчина, другой», а другим был первый обвиняемый. Однако, когда он впервые увидел фотографию первого обвиняемого на карточке с 12 фотографиями, он указал на него, используя формулировки, приведенные нами выше.

[69] Нам представляется ясным, что г-н Гаучи внимательно относился к задаче опознания всякий раз, когда ему предъявляли фотографии, и что он не просто случайно выбирал людей. В отличие от многих свидетелей, которые заявляют о своей уверенности в опознании, когда для этого мало оснований, он всегда был осторожен и высказывал имевшиеся у него оговорки и приводил причины, по которым он считал, что имеется сходство. Бывают случаи, когда осторожный свидетель, который говорит только о том, что существует значительное сходство, может рассматриваться как более надежный и убедительный при опознании, чем свидетель, который утверждает, что он на 100 процентов уверен в опознании. Исходя из его поведения в общем и его подхода к решению сложной проблемы опознания, мы пришли к выводу о том, что когда он указал на первого обвиняемого в ходе опознания и в Суде, он сделал это не

только потому, что это было сделать относительно легко, но и потому, что он действительно считал, что он прав, выбрав его как человека, который очень похож на покупателя, и мы считаем, что он является осторожным свидетелем, который не желает связывать себя абсолютно определенным опознанием по прошествии значительного времени. Разумеется, что мы согласны с тем, что он никогда не делал ничего такого, что можно было бы охарактеризовать как абсолютно определенное опознание, однако с учетом прошедшего времени было бы удивительным, если бы он смог это сделать. Мы также не упускаем из виду трудностей, связанных с его описанием роста и возраста. Тем не менее мы считаем, что его опознание первого обвиняемого в качестве покупателя является достоверным и должно рассматриваться как весьма важный элемент в этом деле. Следует добавить, что мы не предпринимали никаких попыток для того, чтобы самим изучить сходство между паспортной фотографией первого обвиняемого и фотографией из набора для опознания или рисунком или изображением первого обвиняемого на видеопленке с записью его беседы с Пьером Сэлинджером в ноябре 1991 года.

[70] До начала разбирательства каждый из обвиняемых направил уведомление идентичного содержания, которое было квалифицировано в качестве особого инкриминирующего аргумента защиты. В приложении к уведомлению вина вменялась следующим лицам:

- «1 Члены Фронта палестинской народной борьбы, в число которых могут входить Мохамед Або Талб, свидетель обвинения № 963, Талал Чабан, нынешнее местонахождение неизвестно, Мохаммед Галум Халил Хассан, нынешнее местонахождение неизвестно, Хашем Салем, также известен под именем Хашем Абу Нада, нынешнее местонахождение неизвестно, Мадъеха Мохамед Абу Фаджа, нынешнее местонахождение неизвестно, Абдель Эс-Салам Ариф Абу Нада, Магди Мусса, Джамаль Хайдер, нынешнее местонахождение всех перечисленных неизвестно, но все они раньше были управляющими «Миска бейкери» на Мальте, и Имад Адель Хаззури, Гаурха, 42 Triq Patri, Guzi Delia Street, Balzan.
- 2 Члены Народного фронта освобождения Палестины — главное командование.
- 3 Парвиз Тахери, свидетель обвинения № 996».

[71] Как и все особые защитные аргументы, это уведомление никоим образом не затрагивает бремя доказывания. На протяжении всего процесса оно лежит на обвинении, и поэтому обвинение обязано доказать, не оставляя никаких разумных сомнений, что обвиняемый совершил инкриминируемое ему преступление. Поэтому защита не должна доказывать, что какое-либо лицо, упомянутое в приложении к уведомлению, является преступником. Единственная цель уведомления, вытекающая из его названия, — это уведомление обвинения до начала разбирательства о возможном воздействии доказательств, которые защита может использовать во время разбирательства.

[72] В этой связи показания были приняты, и в своем заключительном выступлении адвокат первого обвиняемого сослался на них. Тем не менее следует, во-первых, отметить, что в конце своего заключительного выступления адвокат заявил, что он не предполагает, что Парвиз Тахери может

нести ответственность за вменяемое ему преступление. По нашему мнению, с учетом заслушанных нами показаний это является неизбежной уступкой. Адвокат второго обвиняемого в своем заключительном выступлении фактически вообще не коснулся тех, кто упоминается в уведомлении, предпочтя сосредоточить внимание на показаниях, на которые полагается в отношении его клиента государственное обвинение. С учетом этих обстоятельств нам нет необходимости говорить еще что-нибудь о Парвизе Тахери.

[73] Теперь мы перейдем к показаниям, касающимся членов Народного фронта освобождения Палестины — Главного командования (НФОП-ГК). Никто из членов этой организации не дал показаний, однако из других заслушанных нами показаний, в частности сотрудников Федерального ведомства уголовной полиции Германии (БКА), становится ясно, что на территории бывшей Западной Германии по меньшей мере до октября 1988 года действовала ячейка НФОП-ГК. Согласно этим показаниям, с которыми мы согласны, по состоянию по меньшей мере на тот период времени эта ячейка располагала средствами для изготовления бомб, которые могли быть использованы для уничтожения гражданского воздушного судна, и имела такое намерение. 26 октября 1988 года, завершив период наблюдения, БКА произвело несколько облав и арестовало ряд лиц в результате проведения операции под кодовым названием «Осенние листья». В частности, был произведен обыск в помещениях по адресу Sandweg 28 во Франкфурте и в доме Хашема Абасси в городе Нойсе и конфискован автомобиль, использовавшийся Хаджем Хафезом Кассемом Далькамони, который, по всей видимости, являлся руководителем этой ячейки. В помещениях были обнаружены портативные магнитолы, взрывчатые вещества, детонаторы, таймеры, датчики барометрического давления, оружие, боеприпасы и другие предметы, включая расписания ряда авиакомпаний и семь неиспользованных багажных бирок компании «Люфтганза». Из других показаний стало ясно, что среди расписаний одно принадлежало компании «ПанАм». Были собраны значительные материалы, свидетельствующие об изготовлении бомб, которые предполагалось спрятать в портативных магнитолах фирмы «Тосиба». Однако использовавшиеся модели отличались от модели RT-SF 16, которая была использована для организации катастрофы рейса PA103, а таймеры относились к типу замедлителей, в которых используются куски льда. Они весьма отличались от таймеров MST-13, были гораздо менее сложными и гораздо менее надежными и предназначались, несомненно, для использования вместе с датчиками барометрического давления для детонирования взрывчатого вещества.

[74] Хотя все эти материалы были конфискованы БКА 26 октября 1988 года и в тот же день были арестованы главные члены ячейки НФОП-ГК в Западной Германии, по имеющимся данным, большинство из них вскоре были отпущены. С Далькамони, однако, этого не произошло, и впоследствии он был осужден в связи с организацией взрывов бомб на железнодорожных путях в Германии в 1987 и 1988 годах и владением оружия, обнаруженного по адресу Sandweg 28. Он был приговорен к 15 годам лишения свободы. Конечно, возможно, что к 21 декабря эта ячейка могла провести реорганизацию своих рядов и пополнить запасы необходимых материалов. В апреле 1989 года у Хашема Абасси, проживавшего в Нойсе по новому адресу, были также обнаружены взрывные устройства, однако, по имеющимся признакам, они принадлежали к той партии,

которая была найдена в октябре 1988 года. Не было никаких доказательств того, что эта ячейка располагала материалами, необходимыми для изготовления взрывного устройства, подобного тому, с помощью которого был уничтожен самолет, выполнявший рейс PA103. В частности, не было никаких доказательств того, что у них в распоряжении имелся таймер MST-13. По другим данным, хотя небольшое количество таких таймеров было поставлено компанией «МЕБО» восточногерманскому органу государственной безопасности «Штази», нет вообще никаких свидетельств, позволяющих предположить, что какая-то их часть могла попасть в руки таких организаций, как НФОП-ГК. На основе заслушанных нами показаний мы пришли к убеждению в том, что взрывное устройство, с помощью которого был уничтожен самолет, выполнявший рейс PA103, было приведено в действие только таймером MST-13 и что в нем никоим образом не использовались ни замедлитель, использующий куски льда, ни какой-либо датчик барометрического давления. Необходимо также отметить, что главным изготовителем бомб в этой ячейке был некто Марван Хрисат, являвшийся на самом деле агентом, который внедрился в состав ячейки по заданию Иорданской разведывательной службы. Согласно полученным им от службы указаниям, в любой изготовленной им бомбе должен был отсутствовать взрыватель. Более того, хотя сам он не давал показаний, есть свидетельство в виде сделанного им агентам ФБР заявления (в производстве под № 1851), в котором он утверждает, что никогда не использовал портативные магнитолы с двумя громкоговорителями (такие, как модель RT-SF 16 фирмы «Тосиба») для переоборудования их во взрывные устройства.

[75] Высказывалось также предположение о том, что НФОП-ГК, возможно, удалось доставить бомбу на борт рейса PA103A во Франкфурте через Халеда Джафара, 20-летнего гражданина США и Ливана, который сел сначала на рейс PA103A во Франкфурте, а затем сделал пересадку на рейс PA103 в «Хитроу», в Соединенные Штаты Америки с целью навестить своего отца. В результате катастрофы он, естественно, погиб. Данные, с которыми мы согласны, свидетельствуют о том, что он прибыл из Ливана за несколько недель до этого и остановился в Дортмунде у человека по имени Хасан Эс-Салхели, который сам приехал в Западную Германию из Ливана в 1986 году и в настоящее время является гражданином Германии. Когда Халед Джафар приехал, у него с собой были две дорожные сумки с одеждой, и это были именно те дорожные сумки, которые он взял с собой, когда уезжал. Во время упаковки его сумок присутствовал Эс-Салхели, и в них не было ничего другого, кроме одежды. На вокзале в Дортмунде собрались арабы, устроившие своеобразную церемонию проводов Халеда Джафара, который отбыл во Франкфурт 21 декабря 1988 года, однако нет никаких доказательств того, что в его сумки было что-либо подложено или что он уехал с еще одной сумкой. Как свидетельствует пассажирский манифест (в производстве под № 199), во Франкфуртском аэропорту он зарегистрировал два багажных места. Когда он стоял в очереди для прохождения паспортного контроля, за ним внимательно наблюдала другая пассажирка, Ясмин Сиддик (следовавшая только до Лондона), которая не видела, чтобы у него с собой был какой-либо багаж. Причина заслушания показаний этой пассажирки заключается в том, что его действия, как она полагала, показались ей несколько подозрительными. Как можно было предположить, он нервничал и это, возможно, объяснялось тем, что он что-то пронес на борт рейса PA103A. Тем не менее для нас вполне

убедительны доказательства того, что у него с собой было лишь две сумки, которые прошли во Франкфурте регистрацию и были доставлены в багажный отсек на борт рейса RA103A. Мы также убеждены в том, что ни в одной из этих двух сумок не было взрывного устройства. После катастрофы рейса RA103 эти две сумки были обнаружены лежащими рядом друг с другом. Ни одна из них от взрыва не пострадала.

[76] Остается рассмотреть тех, имена которых перечислены в пункте 1 приложения к уведомлению. Показания дал лишь один из них, а именно Мохамед Або Талб. Согласно его показаниям, родился он в Египте, но, прослужив некоторое время в египетской армии, дезертировал и оказался в Иордании, откуда через несколько месяцев попал в Ливан. Он заявил, что, находясь в Иордании, он приблизительно в 1972 году вступил в ряды Фронта палестинской народной борьбы (ФПНБ), на который впоследствии и работал, участвуя, по его словам, в военных операциях, а затем в обеспечении охраны и выполнении функций телохранителя руководителя ФПНБ. В течение этого периода он в основном находился в Ливане, однако в 1982 году переехал в Дамаск. В 1983 году он отправился из Дамаска в Швецию, где с тех пор и проживал. Он заявил, что после приезда в Швецию не был связан ни с одной палестинской организацией и прекратил всяческую деятельность, имеющую отношение к Палестине. Однако в 1989 году он был осужден за ряд серьезных преступлений, связанных со взрывами бомб в Копенгагене и Амстердаме в 1985 году, и был приговорен к пожизненному тюремному заключению. В настоящее время он продолжает отбывать наказание.

[77] Жена Або Талба, с которой он сочетался браком в 1979 году, и их дети также живут в Швеции в городе Уппсала. Здесь же проживает ряд членов ее семьи и другие арабы, с которыми Або Талб поддерживал связи. В частности, когда в 1989 году Або Талб был арестован в связи со взрывами бомб в Копенгагене и Амстердаме (а также одним взрывом в Стокгольме, по которому ему был вынесен оправдательный приговор), братья его жены Махмуд и Мустафа аль-Муграби также были подвергнуты аресту, равно как и друг Або Талба Мартин Иманди (известный также под именем Имад Чабан). Кроме того, судя по некоторым признакам, ряд находившихся в Швеции лиц поддерживали связи с членами ячейки НФОП-ГК в Западной Германии. В то время ФПНБ и НФОП-ГК преследовали одну и ту же политическую цель, а именно полное освобождение Палестины, предполагающее уничтожение Государства Израиль. Обе эти организации считали Соединенные Штаты Америки ближайшим союзником Израиля. В 1988 году Мохамед аль-Муграби навестил Хашема Абасси в Нойсе и встречался с Далькамони в то время, когда там занимался изготовлением бомб Марван Хрисат. В то же время там находились также еще два человека (брат и кузен Мартина Иманди), которые впоследствии тайно проникли в Швецию с помощью Мохамеда аль-Муграби. Кроме того, Ахмед Абасси, который также жил в Уппсале и знал как Або Талба, так и Мохамеда аль-Муграби, во время облавы, проводившейся в рамках операции «Осенние листья», посещал своего брата Хашема в Нойсе и был арестован БКА вместе с Далькамони и Хрисатом 26 октября, когда они занимались покупкой электротехнических деталей. Высказывалось также предположение о существовании в Швеции ячейки НФОП-ГК, в связи с чем шведскими властями было проведено расследование в 1980 году, до того, как туда приехал Або Талб, а сам Або Талб утверждал, что человек по имени Хамид аль-Вани,

который был владельцем кафе в Уппсале, сказал ему, что является членом НФОП-ГК. Нам следует отметить также, что во время обыска, проведенного полицией в доме Або Талба после его ареста в 1989 году, был обнаружен датчик барометрического давления. В своих показаниях Або Талб заявил, что этот датчик принадлежал его двоюродному брату Махмуду аль-Муграби, который жил в том же доме.

[78] Або Талб дал показания, касающиеся ряда поездок в различные страны Средиземноморья и Европы в период между получением им права на проживание в Швеции и шведских проездных документов (1984/85 год) и 1988 годом. Он неоднократно ездил на Кипр, где встречался с другими арабами и родственниками своей жены. Одна из поездок состоялась в октябре 1988 года. Ряд несколько странных обстоятельств заставил его отправиться оттуда на Мальту. На Мальте он находился с 19 октября по 26 октября 1988 года в качестве, по сути дела, гостя Абделя Салама (имя которого упоминается в приложении к уведомлению), остановившись сначала в его квартире и переехав затем в близлежащую гостиницу. Абдель Салам был известен также под именем Абу Нада, и его квартира на Мальте принадлежала Организации освобождения Палестины. По словам Або Талба, находясь на Мальте, он проводил время вместе с Абделем Саламом в булочной, управляющей которой тот являлся. Она была известна под названием «Миска бейкери», но Або Талб отрицал, что ему было известно это название, и заявил, что он не знал о том, что кто-либо из лиц, перечисленных в приложении к уведомлению, является бывшим управляющим «Миска бейкери». В период своего пребывания на Мальте он, однако, встречался с братом Абделя Салама Хашемом Салемом и согласился взять у него с собой в Швецию в качестве товара некоторые предметы одежды, с тем чтобы проверить, сможет ли он найти для них точки сбыта. Такая попытка не принесла результатов, и впоследствии эти предметы одежды были обнаружены полицией в доме Або Талба.

[79] Когда 26 октября Або Талб покинул Мальту, он улетел в Швецию по билету до Стокгольма в оба конца с открытой датой обратного рейса, срок действия которого истек через месяц. Он пояснил, что билет ему покупал Абдель Салам и что это был билет в оба конца, поскольку это дешевле билета в одном направлении. Он не намеревался возвращаться на Мальту и именно так и поступил. Он показал, что 10 ноября 1988 года посетил министерство труда в Стокгольме в связи со своим заявлением на получение шведского гражданства, а 5 декабря обратился к юрисконсульту в связи с кражей его автомобиля, и что имеются некоторые другие свидетельства, которые могут подтвердить это. 9 декабря и 16 декабря он проходил курс лечения в Уппсале. Данные об этих двух визитах были включены в согласованный протокол № 11. В этом же согласованном протоколе без возражений был также отмечен тот факт, что вскоре после полуночи 22 декабря 1988 года у сестры его жены в Уппсале родился ребенок, и, по словам Або Талба, в то время он находился дома, присматривая за своими детьми. Что касается этих показаний, то они в определенной степени свидетельствуют в пользу Або Талба, когда он говорит, что оставался в Швеции и после 26 октября 1988 года на Мальту не возвращался. Однако он все же признал, что в течение этого периода поддерживал связь с Абделем Саламом как по телефону, так и по почте.

[80] Как мы уже говорили, никто из других лиц, упомянутых в приложении к уведомлению, не дал показаний, однако в согласованном протоколе № 11 без возражений были отмечены некоторые факты, касающиеся их и их деятельности. Тем не менее, по нашему мнению, они не добавляют ничего существенного.

[81] Рассмотрев свидетельства по этим вопросам и заявления адвокатов, мы признаем, что в отношении действий Або Талба и людей его круга остаются значительные подозрения, однако нет никаких данных, свидетельствующих о том, что они располагали средствами для уничтожения гражданского воздушного судна в декабре 1988 года либо имели такое намерение.

[82] Рассмотренные нами доказательства позволили нам убедиться в том, что основной чемодан, содержащий взрывное устройство, был отправлен из Мальты, проследовал через Франкфурт и был погружен на рейс RA103 в «Хитроу». Как мы уже отмечали, совершенно очевидно, что вся находившаяся в основном чемодане одежда, за исключением одного предмета, была приобретена в магазине г-на Гаучи 7 декабря 1988 года. Покупателем этой одежды, согласно показаниям г-на Гаучи, был ливиец. Взрывное устройство сработало от таймера MST-13 с односторонней припойной маской. В Ливию было поставлено значительное количество таких таймеров. Мы не можем полностью исключить возможность того, что одежда могла быть вывезена из Мальты, соединена где-то с часовым механизмом не из Ливии, а из какого-то иного источника, и помещена в багажную систему во Франкфурте или «Хитроу». Однако, если доказательства относительно одежды, покупателя и таймера рассматривать совместно с доказательствами относительно того, что несопровождаемый чемодан был снят с рейса KM180 и помещен на рейс RA103A, то заключение о том, что речь идет об основном чемодане, становится, по нашему мнению, неопровержимым. Как мы уже отмечали, отсутствие объяснения того, как этот чемодан попал в багажную систему в «Луке», является одной из основных проблем в возбужденном государственным обвинением деле, однако, полностью отдавая себе отчет в этой проблеме, мы по-прежнему считаем, что основной «чемодан» начал свое путешествие в «Луке». Отсюда явно следует, что концептуальная разработка, планирование и осуществление сговора, который привел к помещению взрывного устройства, имеют ливийские корни. Хотя не вызывает сомнений то обстоятельство, что такие организации, как Народный фронт освобождения Палестины — главное командование (НФОП-ГК) и Фронт палестинской народной борьбы (ФПНБ), также занимались террористической деятельностью в тот же период, мы пришли к убеждению, что нет доказательств, на основании которых мы могли бы заключить, что они были причастны к данному конкретному акту террора, и что доказательства, касающиеся их деятельности, не дают нам разумных оснований для сомнения в отношении ливийского происхождения этого преступления.

[83] В этом контексте мы переходим к рассмотрению доказательств, которые можно считать доказательствами, уличающими обоих обвиняемых, памятуя о том, что доказательства против каждого из них должны рассматриваться отдельно, и что, прежде чем признать кого-либо из них виновным, мы должны убедиться без каких-либо разумных оснований для сомнений в его виновности и что доказательств из единственного источника было бы недостаточно.

[84] Сначала мы рассмотрим вопрос о втором обвиняемом. Основным источником доказательств против него являются две записи в его дневнике за 1988 год. Дневник был изъят в апреле 1991 года из помещений компании «Медтурз», которая была учреждена вторым обвиняемым и г-ном Вассалло. В конце дневника было две страницы с пронумерованными записями. Четырнадцатая запись на одной из страниц переводится как «Взять/получить бирки в аэропорту (Абдубасет/Абдуссалам)». Слово «бирки» написано по-английски, а остальная часть записи — на арабском языке. На странице дневника за 15 декабря была запись, которой предшествовала звездочка, «Взять бирки в «Эйр Мальта», а в конце этой записи другими чернилами сделана пометка «ОК». Опять слово «бирки» было написано по-английски. Обвинение считает, что на основании этих записей можно сделать заключение о том, что второй обвиняемый получил транзитные багажные бирки «Эйр Мальта» для первого обвиняемого и что как сотрудник авиакомпании он должен был знать, что они могли понадобиться только для одной цели — чтобы поместить несопровождаемый багаж на борт самолета. Из другой записи от 15 декабря (переводится как «Абдель Бассет прибывает из Цюриха») следует, что второй обвиняемый ожидал, что первый обвиняемый будет в тот день следовать через Мальту. На самом же деле первый обвиняемый проследовал через Мальту 17 декабря и не встретился со вторым обвиняемым. В своей беседе с г-ном Сэлинджером в ноябре 1991 года второй обвиняемый заявил, что его партнер г-н Вассалло сообщил ему о том, что первый обвиняемый говорил с ним и просил его сообщить второму обвиняемому, что он хотел бы поручить ему какое-то задание. 18 декабря второй обвиняемый выехал в Триполи. Он вернулся 20 декабря тем же рейсом, что и первый обвиняемый. Обвинение утверждает, что на этом основании можно сделать заключение о том, что первый обвиняемый доставил на Мальту компоненты взрывного устройства и что он нуждался в сопровождении второго обвиняемого, чтобы пронести чемодан через таможенную, так как таможенники хорошо знали второго обвиняемого и вряд ли бы стали останавливать его и досматривать чемодан. Это соответствовало бы также показаниям Абдул Маджида. Наконец, Обвинение утверждает, что для того, чтобы чемодан прошел через службы безопасности в «Луке» 21 декабря и попал на борт КМ180, кто-то, хорошо знакомый со службами безопасности в «Луке» и знающий, как их можно обойти, должен был организовать это. Второй обвиняемый, на протяжении многих лет выполнявший обязанности руководителя представительства, идеально подходил для выполнения этой роли. Кроме того, был зарегистрирован телефонный звонок, который в 07 ч. 11 м. 21 декабря был сделан из гостиницы «Холидей Инн», где останавливался первый обвиняемый, на номер в квартире второго обвиняемого. Обвинение утверждает, что на этом основании можно прийти к заключению, что этот звонок преследовал цель договориться о том, чтобы второй обвиняемый доставил первого обвиняемого в аэропорт, и что можно также прийти к заключению, что второй обвиняемый был в аэропорту с учетом того обстоятельства, что первый обвиняемый перед вылетом в Триполи рейсом LN147 обслуживался как на регистрации, так и на паспортном контроле по особому разряду.

[85] Не вызывает сомнений то, что упомянутые нами записи в дневнике были сделаны вторым обвиняемым. В контексте помещения взрывного устройства на рейс КМ180 в «Луке» в чемодане, к которому должна была быть прикреплена бирка для перегрузки на самолет другой авиалинии, с тем чтобы он в конечном

счете мог попасть на рейс RA103, в этих записях легко можно усмотреть зловещий смысл, особенно при полном отсутствии каких-либо разъяснений. Адвокат второго обвиняемого утверждал, что даже если бы было признано, что второй обвиняемый получил бирки и передал их первому обвиняемому, это не дает достаточных оснований полагать, что он непременно знал, что они предназначались для взрыва самолета, с учетом того, что Обвинение более не настаивает на том, что второй обвиняемый был сотрудником Ливийской разведывательной службы. Если бы этот вопрос требовал решения, мы сочли бы эту проблему весьма сложной. Однако по причинам, которые мы собираемся разъяснить, мы не считаем это необходимым. Обвинение придает важное значение поездке второго обвиняемого в Триполи 18 декабря 1988 года и его возвращению через два дня в компании первого обвиняемого. Как мы отмечали, мы не можем принять показания Абдула Маджида о том, что он был свидетелем прибытия обоих обвиняемых с чемоданом. Отсюда следует, что у нас нет доказательств того, что кто-либо из обвиняемых имел при себе какой-либо багаж, не говоря уже о чемодане «Самсонит» коричневого цвета. Какие бы иные цели ни преследовала поездка второго обвиняемого в Триполи, маловероятно, что она была связана с передачей бирок, т.к. это можно было бы легко сделать и на Мальте. Мы не считаем, что можно сделать заключение, что второй обвиняемый поехал в Триполи для того, чтобы, как утверждает Обвинение, провести первого обвиняемого через таможню в «Луке». Никаких реальных оснований для такого предположения нет, и мы считаем его скорее домыслом, нежели заключением. Ввиду этого позиция по данному вопросу состоит в том, что цель поездки второго обвиняемого в Триполи попросту неизвестна, и, несмотря на существенный элемент подозрения, выйти за рамки подозрения здесь не представляется возможным. Обвинение может с полным основанием утверждать, что второй обвиняемый должен был быть знаком с мерами безопасности в «Луке» и поэтому мог знать, как эти меры можно обойти. Однако Обвинение идет дальше и утверждает, что именно второй обвиняемый «был в состоянии оказать и на самом деле оказал на последнем этапе содействие в помещении этого чемодана в поток багажа любыми способами». По нашему мнению, нет доказательств, с помощью которых можно было бы подтвердить это предположение, и поэтому его в лучшем случае можно считать домыслом. Кроме того, было высказано существенное возражение в связи с тем, что нет даже никаких доказательств, на основании которых можно было бы предположить, что второй обвиняемый находился в аэропорту «Лука» 21 декабря. Было много свидетелей, которые находились в аэропорту в тот день и которые хорошо знали второго обвиняемого, включая Абдула Маджида и Анну Аттард, но их даже не спросили о присутствии второго обвиняемого. Утверждение Обвинения о том, что на основании краткого телефонного звонка в квартиру второго обвиняемого утром 21 декабря можно путем ряда умозаключений придти к выводу, что он находился в аэропорту, по нашему мнению, является абсолютным домыслом. Поэтому, хотя в сделанных в дневнике записях и можно усмотреть зловещий смысл, мы пришли к выводу, что нет достаточных других прямых доказательств для поддержки или подтверждения такого заключения, особенно заключения о том, будто второй обвиняемый знал, что любая помощь, которую он оказывал первому обвиняемому, была связана с планом уничтожения самолета путем помещения на него взрывного устройства. Таким образом, по нашему мнению, нет достаточных доказательств в поддержку какого-либо заключения, которое

можно было бы сделать на основании записей в дневнике. Ввиду этих обстоятельств второй обвиняемый подлежит оправданию.

[86] Теперь мы переходим к делу против первого обвиняемого. С самого начала мы должны уточнить, что записи в дневнике второго обвиняемого не могут быть частью какого-либо дела против первого обвиняемого. К этим записям следует относиться как к заявлению, сделанному сообщаемым в отсутствие первого обвиняемого. Если бы другие доказательства указывали на то, что оба обвиняемых действовали совместно в совершении вменяемого им преступления, тогда эти записи, возможно, можно было бы использовать в качестве общего доказательства по делу против любого лица, в отношении которого было бы доказано, что он действовал совместно с другим обвиняемым. Однако, поскольку мы считаем, что причастность второго обвиняемого к данному преступлению не была доказана, мы исходим из того, что должно применяться обычное правило и что указанные записи не могут использоваться против первого обвиняемого. Поэтому мы намерены больше не возвращаться к данному обстоятельству.

[87] 15 июня 1987 года ливийский орган, занимающийся выдачей паспортов, выдал первому обвиняемому, по просьбе ЭСО, представившего подлежащие включению в паспорт данные, паспорт с датой истечения 14 июня 1991 года. Паспорт был выдан на имя Ахмеда Халифы Абдусамада. Такой паспорт был известен как «кодовый» паспорт. Сведений относительно того, с какой целью выдавался этот паспорт, нет. Он использовался первым обвиняемым при посещении Нигерии в августе 1987 года, при возвращении в Триполи через Цюрих и Мальту, для поездок по меньшей мере между Цюрихом и Триполи на тех же рейсах, на которых путешествовал Наср Ашур, также использовавший «кодовый» паспорт. Этот паспорт использовался также в 1987 году для поездок в Эфиопию, Саудовскую Аравию и Кипр. В 1988 году этот паспорт использовался только для однодневной поездки на Мальту 20/21 декабря и потом никогда более не использовался. В ходе этой поездки обвиняемый прибыл на Мальту рейсом KM231 примерно в 17 ч. 30 м. Он остановился на ночь в гостинице «Холидей Инн» в Слиеме под именем Абдусамад. 21 декабря он вылетел рейсом LN147, который, согласно расписанию, отправлялся в 10 ч. 20 м. Первый обвиняемый в 1988 году неоднократно путешествовал под своим собственным именем и со своим собственным паспортом, в частности во время поездки на Мальту 7 декабря, где он оставался до 9 декабря и откуда он вылетел в Прагу и затем вернулся в Триполи через Цюрих и Мальту 16/17 декабря.

[88] Одним из основных фактов в деле против первого обвиняемого являются показания г-на Гаучи, идентифицирующие его личность. По уже изложенным нам соображениям мы признаем надежность показаний г-на Гаучи по данному вопросу, отмечая в то же время, что такая идентификация не является абсолютной. На основании его показаний можно предположить, что первый обвиняемый был лицом, которое приобрело одежду, находившуюся вокруг взрывного устройства. Мы уже признали, что эта одежда была приобретена 7 декабря 1988 года и что в этот день первый обвиняемый прибыл на Мальту, где он оставался до 9 декабря. Он остановился в гостинице «Холидей Инн» Слиема, которая расположена неподалеку от «Мэриз Хаус». Если он был покупателем этого разнообразного набора одежды, нетрудно предположить, что он, должно быть, знал о цели, для которой она приобреталась. Мы

принимаем доказательство того, что он был членом Организации безопасности Джамахирии (ОБД), занимая в ней довольно высокие должности. Одной из таких должностей была должность начальника службы безопасности авиалинии, на основании чего можно сделать заключение о том, что он знал, по крайней мере в общих чертах, характер мер безопасности в аэропортах, куда или из которых выполнялись рейсы ЛАА. Похоже, что он имел также отношение к военным закупкам. Он поддерживал контакты с г-ном Болье, хотя и не по поводу таймеров MST, и давно учредил совместно с Бадри Хассаном компанию, которая арендовала помещения у фирмы «МЕБО» и намеревалась осуществлять с ней деловое сотрудничество. В своей беседе с г-ном Сэлинджером обвиняемый отрицал какую-либо связь с «МЕБО», однако мы не принимаем его отрицание. 20 декабря 1988 года он въехал на Мальту по паспорту, выданному на имя Абдусамада. Никакой очевидной причины для такого визита, если судить по имеющимся доказательствам, нет. Приемлемые доказательства указывают лишь на то, что первый обвиняемый и второй обвиняемый совместно нанесли краткий визит в дом г-на Вассалло в какой-то момент вечером того же дня и что первый обвиняемый позвонил или пытался позвонить второму обвиняемому в 07 ч. 11 м. на следующее утро. Можно предположить, что эта поездка под вымышленным именем накануне помещения взрывного устройства в «Луке», за которой последовал его отъезд из Триполи на следующее утро в то время или примерно в то же время, когда было помещено взрывное устройство, была связана с помещением взрывного устройства. Вполне очевидно, что если бы для этого визита было какое-либо безобидное объяснение, то оснований для такого заключения не было бы. Единственное объяснение, фигурировавшее в доказательствах, содержалось в беседе с г-ном Сэлинджером, в которой обвиняемый отрицал посещение Мальты в тот период, а также отрицал факт использования имени Абдусамад или паспорта на это имя. И здесь мы не принимаем его отрицание.

[89] Мы сознаем, что в отношении некоторых аспектов дела имеется множество неопределенностей и оговорок. Мы сознаем также, что существует опасность того, что отбирая часть доказательственных материалов, которые, как представляется, согласуются друг с другом, и игнорируя часть свидетельских доказательств, которые не вписываются в общую картину, можно усмотреть в массе противоречащих доказательств какую-то систему или прийти к выводу, который на самом деле не оправдан. Однако, рассмотрев все доказательства по данному делу, в том числе неопределенности и оговорки, а также доводы адвоката, мы пришли к убеждению, что доказательства относительно приобретения одежды в Мальте, наличия этой одежды в основном чемодане, пересылки багажа из Мальты в Лондон, идентификации личности первого обвиняемого, хотя и не абсолютной, его поездок под вымышленным именем в период или примерно в период совершения преступления и другие обстоятельства дела, такие, как его связи с г-ном Болье и с членами ОБД или ливийских вооруженных сил, приобретавшими таймеры MST-13, согласуются друг с другом и образуют реальную и убедительную картину. В доказательствах нет никаких материалов, которые дали бы нам какие-либо разумные основания для сомнений в отношении виновности первого обвиняемого, и ввиду этого мы признаем его виновным по остальным пунктам измененного обвинительного заключения.

[90] Вынесенные вердикты были приняты единогласным решением трех судей
Суда.
