



安全理事会

Distr.: General
31 January 2001
Chinese
Original: English

2001年1月31日大不列颠及北爱尔兰联合王国常驻联合国代表给安全理事会主席的信

如你所知，在荷兰开庭的苏格兰法院今天对涉嫌洛克比案的两名被告的案件作出裁决。法院裁定阿卜杜勒巴塞特·阿里·穆罕默德·梅格拉希有罪，裁定阿明·哈利法·费希迈无罪。谨附上法院关于该案件的意见书（见附件）。

请将本信及其附件作为安全理事会文件分发为荷。

杰里米·格林斯托克（签名）

2001年1月31日大不列颠及北爱尔兰联合王国常驻联合国代表
给安全理事会主席的信的附件

设在宰斯特营的高等刑事法院

萨瑟兰大法官

案件编号：1475/99

库尔斯菲尔德大法官

麦克莱恩大法官

萨瑟兰大法官

关于

英国检察总长

诉

荷兰宰斯特营 (Kamp van Zeist) 宰斯特监狱囚犯、被告阿卜杜勒巴塞特·阿里·穆寒默德·梅格拉希和阿明·哈利法·费希迈案

发表的法院意见书

检方：检察总长、特别检察官兼王室法律顾问 AP Campbell；特别检察官兼王室法律顾问 Turnbull；Lake 和 Armstrong 律师事务所；王室代理人。

辩方：王室法律顾问 Taylor；王室法律顾问 Burns；设在第一被告辩护人爱丁堡的 Beckett, McCourts 诉状律师事务所。

王室法律顾问 Keen；王室法律顾问 Davidson；第二被告辩护人爱丁堡的 Macleod, McGrigor Donald 诉状律师事务所。

[1] 1988年12月22日19时03分，泛美航空公司103号航班从空中坠落。机上的259名乘客及机组人员与飞机残骸坠落之处——洛克比的11名居民一同丧生。提出这项刑事诉讼案件的理由是，这两名被告无论是单独行动，或相互配合，或与他人配合，将一个爆炸装置带到机舱内，造成这次灾难。当飞机飞到苏格兰领空时，该装置爆炸，造成飞机解体。根据这些情况，原先认为被告犯有密谋谋杀、或谋杀、或违反1982年《航空安全法》第2(1)和(5)款规定的罪行。然而，在公诉方说明本案结束时，将起诉仅限于谋杀指控。

[2] 这场灾难的确是因为机舱内一个装置爆炸所致，对这一点没有争议，而且有充分的证据。故意放置爆炸装置者犯有谋杀罪，对这一点也没有争议。因此，在

这场审判中问题的关键是，公诉方是否已无可置疑地证明，被告之一或被告两人均是故意放置该装置的行为者，或策划和参与者。

[3] 在发生灾难之后，警方进行了一项大规模行动，试图尽可能找回残骸，以确定失事的原因。对找到的几万件物品进行了筛选和记录，有关专家对任何可能表明爆炸原因值得特别关注的物品进行了检查。

[4] 该飞机寻获的所有部分最初送到 Longtown 的飞机棚，由航空事故调查委员会的检察人员进行检察。之后，在 Farnborough 尽可能将该飞机的有关部分复原。当时发现，机身外壳绝大部分破裂的情况属于超负荷破裂，符合飞机在空中解体所造成的那一类损坏。然而，有一处破裂的特征不典型。该处处在前货舱机身下端靠近舱门一侧。该飞机的基本结构由相隔 20 英寸的牢固纵向隔框和相隔约 10 英寸的横向桁条组成，机身的蒙皮附在外壳上。该结构有一小块地方完全破碎，此处大约是由 700 多至 720 号隔框和左 38 号至 40 号桁条组成，约 20 英寸见方。破碎之处周围的裂痕呈颗粒状，而离裂痕处较远的地方则是典型的破裂状况。在破裂粉碎之处，有凹陷和烟熏的迹象。紧挨着破碎之处周围的蒙皮板扭曲呈星状爆炸的形状，并象花瓣一样向外伸出。根据这种破坏的性质得出结论，而且我们也接受这种结论，即破坏是因机身内一个爆炸装置引爆所致，最初粉碎之处形成后来花瓣状破裂的中心，由此引起的进一步破裂过程造成该飞机完全分裂解体。

[5] 前货舱舱门一侧装满放在货箱的行李。这些货箱长宽高各约 5 英尺，外侧从底部往上向外突出约 18 英寸，以便尽可能利用货仓中的弯曲空间。大部分货箱是由铝制成，但后侧打开供装货之用，因此由塑料门帘遮。有一些货箱是由强化玻璃纤维制成。这些货箱通过货舱的一个门装上飞机，然后通过滚轴滑到预先安排好的位置，并加以固定。作为复原过程的一部分，寻获的货箱碎块的重新装配工作主要由航空事故调查委员会的一名工程检查人员 Claiden 先生进行。当这项工作完成时，发现除两个货箱之外，所有货箱的损坏均是因飞机解体和货箱落到地面造成的。然而，发现 AVE4041 号铝制货箱和 AVN7511 号纤维制货箱受损状况异乎寻常。从货箱的装载平面图来看，发现 AVE4041 号货箱的位置紧挨着机身粉碎之处内侧和上方不远处，AVN7511 号货箱的位置紧挨着 AVE4041 号货箱后面。对 AVE4041 号货箱的复原表明，外侧后方扇形支架的底板和外侧底部框架严重受损，另外，该货箱这一部分的内侧，也有一些地方被熏黑并呈凹陷状。在突出部分底部后方的镶板和框架也受到损坏，而且也熏黑和凹陷的地方。损坏的性质和程度的详细情况见 Claiden 先生的证词，而且皇家军械研究和发展院法医学家 Hayes 博士和 Feraday 先生的证词也证实这一点。受损的性质表明，曾发生高能量的事件，而烟熏和凹陷的情况表明曾发生爆炸。Claiden 先生的证词十分仔细和克制。他指出，“我毫不怀疑，该事件是从货箱内发生的”。这是他在证词中唯一一次发表毫无保留的意见。鉴于烟熏和凹陷之处的分布情况，尤其是在该货箱底部没有任何这种痕迹，Claiden 先生认为，假如货箱中一件行李中有一个爆炸装置，这件行李很可能不是放在货箱底部，而可能是在放在货舱底部的一个箱子

之上，并伸到货箱的突出部分。为确定爆炸装置的确切地点，也考虑到边上的 AVN7511 号货箱的受损情况。货箱的前面有一个约 8 英寸见方的裂口，约在离底部上方 10 英寸处，从该处放射出的烟熏区一直延伸到货箱的顶部。这表明，一次相对较轻的爆炸将 AVE4041 号货箱炸开，并斜着撞击到 AVN7511 号货箱的前面。将这项资料和 AVE4041 号货箱的受损情况合起来看，爆炸装置所在位置很可能是在 AVE4041 号货箱底部上方约 13 英寸处。根据这项假设，再加上原先关于装有爆炸装置的行李伸到突出部分的假设，该装置的位置大约在离机身蒙皮 25 英寸处。我们认为，至此为止，Claiden 先生的证词完全可信、可靠而且有说服力。不过，他并非是一位爆炸物或爆炸物效果的专家。Hayes 博士和 Feraday 先生关于爆炸装置位置的结论正好与 Claiden 先生的结论吻合，此外，Feraday 先生在美国进行的试验中也在场。这些试验使用装有行李的金属货箱，并将塑料炸药放在东芝无线电盒式磁带收放机中，然后放在一个装满衣服的衣服箱中。这些试验证实了 Feraday 先生关于爆炸装置的位置和爆炸物数量的意见。

[6] Cullis 博士和 Peel 教授提供了关于爆炸效果的技术证词。Cullis 博士是爆炸效果和开发计算机程式码用来模拟在不同特定状况下的爆炸效果方面的专家，自 1978 年以来一直受聘于防御评估和研究署。Peel 教授是防御评估和研究署的首席科学家，是飞机制造材料和结构方面的专家，而且正领导一个专门研究机舱内爆炸物引爆效果的小组。他们证实，存在凹陷的情况和看上去象非常细的烟灰的碳沉积表明，发生过化学爆炸。可能发生这种情况的地方一定能看到爆炸物，尤其是，就凹陷情况来说，一定没有任何大面积的阻隔结构能防止爆炸碎片撞击到凹陷之处。货箱底板裂口的性质完全符合爆炸可能引起的变形，但该处没有凹陷或烟熏现象，表明在爆炸装置与底板之间一定还有衣箱之类的东西。此外，在货箱横向底框内侧看到的凹陷和烟熏的情况，再加上该部分向下变形的情况，均证明该爆炸装置是位于这个横向底框部分的上方，而且能直接看得到它。因此，很可能至少部分处于货箱突出的地方，货箱底板上的那个衣箱不会阻挡爆炸产物撞击到该部分。另外能证实该爆炸装置位置的情况是，观察到飞机机身 700 号隔框的上部表层被击碎，而且邻近的两个隔框有凹陷和烟熏的情况，这正是靠近货箱后侧底部的地方。Peel 教授的证词还包括一个复杂的章节，讨论冲力负荷的性质，造成机身蒙皮使用的铝合金板块断裂的临界冲力，以及如何根据炸碎地方和炸成花瓣状地方的面积来计算炸药与被炸之处之间的距离以及炸药的大小。这些计算表明，该炸药约为 450 克，炸药至被炸之处之间的距离为 610 毫米。这意味着，爆炸是在该货箱内 200 毫米处发生的。我们认为，无须详细说明这些复杂的计算，因为机壳和货箱遭受损坏的证据，以及下文所载货箱内物品受损的证据，均使我们确信，爆炸是发生在货箱内，上述计算只是为了证实这种看法。我们应补充说明，Peel 教授这一章节的证词也涉及“马赫扰动锋面形成”的概念，但我们认为没有必要详细说明这个概念，因为我们同意他的证词，即尽管这个概念被认为是评估炸药到被炸之处之间距离的一个手段，但实际上没有采用这一概念。

[7] 这些专家均认为飞机的损坏是因爆炸造成的。除该证词之外，Douse 博士也提供证词。他多年来专门进行对药品和炸药的痕量分析，并于 1988 年在皇家军械研究发展院工作。他首创使用毛细管气相色谱，该程序现已得到公认。他检查了两片金属（标签号为 270.1 和 270.3）上的爆炸残余物，这两片金属已被确定为 AVE 4041 号集装箱外部基框的两个主要部分。Douse 博士在证词中详细说明了所采用的程序，这些程序发现，痕量在特定的地方出现峰值，表明存在不同类型的炸药。这些炸药包括硝基甲苯、硝化甘油、季戎四醇四硝酸酯和速爆炸药的变种。另外，其他峰值可能产生于非炸药型的共同提取物。与 270.1 号和 270.3 号金属有关的痕量表明存在季戎四醇四硝酸酯和速爆炸药。这些化学品被用来制造塑料炸药，包括赛姆汀。在反诘问中，有人向他提到，Caddy 教授于 1996 年向议会提交一份报告，说明在皇家军械研究发展院使用的离心机可能遭受污染。该报告使他的结论无效。然而，虽然该报告的确提到，离心机遭受速爆炸药的污染，但该报告也表明，在包括 1988 年 12 月在内的那段时期进行的一些检验并未受到影响，在这些检验的清单中包括 Douse 博士对洛克比空难飞机残骸的检验。有人还向他指出，痕量表明有些峰值符合存在梯恩梯、二硝基甲苯和硝化甘油的迹象，但因为他在证词中所提供的具体理由，他完全相信，上述峰值与这些类型的炸药无关，而是涉及不是炸药型的共同提取物。我们看不出有任何理由可以怀疑这位十分有经验的专家所得出的结论。最后，有人指出，实验室在换衣服和设备以防止因污染而影响结果方面未采取充分的预防措施。不过，Douse 博士和 Hayes 博士均提到为防止污染采取的预防措施，我们深信，这些预防措施足以防止 Douse 博士的检验因任何污染而无效。

[8] 从这项证词来看，我们完全相信，这场灾难是因飞机机舱内所载的一个装置爆炸所致。我们也确信，该装置是在 AVE 4041 号货箱中。要消除对该货箱装有的记录在案的物品进行检查的证据。对这一点可能产生的任何怀疑，须有现在我们将接着说明这方面的证据。

[9] 在大规模地面搜查期间，收集到大量的行李和衣物，并进行标号。在灾难发生数天内，便确定发生过爆炸，因此，特别要求搜寻人员收集看上去曾被烧焦、熏黑或曾涉及爆炸的任何物品。之后，将任何这类物品交给皇家军械研究发展院法医分析爆炸物实验室进行详细检查，Hayes 博士和 Feraday 先生是参与这项检查的主要法医学专家。确定共有 56 块碎片具有受炸药损坏的各种迹象，它们共同构成曾经是一个棕色硬壳 Samsonté Silhouette 4000 型 26 英寸的衣箱（“起爆衣箱”）。损坏的性质表明，该衣箱是从内部损坏的。另外还有 24 件行李因具有爆炸受损的迹象而被确定为曾放置在较靠近爆炸装置的地方。在其中许多物品中，发现存在似乎为起爆衣箱组成部分的碎片，而且还发现似乎是一个无线电盒式磁带收放机的碎片。在衣物中发现其他类似的碎片。从其烧焦的外观来看，它们曾经被放在起爆衣箱。此外，在检查曾贴在 AVE 4041 号货箱上的一个资料说明板时，Claiden 先生发现一块碎片，似乎是一小块电路板。从靠近爆炸之处的

衣物碎片数量，以及这些碎片的粉碎程度来看，该炸药很可能就放在无线电收放机中。当时了解到，在 1988 年 10 月，西德警方找到一架被改装为一个简易爆炸装置的东芝牌无线电盒式磁带收放机。Feraday 先生前往西德检查该装置。他确定，他所掌握的碎片、尤其是 Claiden 先生发现的那片电路板与该装置的型号不同。然而，他认为，因为两种装置十分类似，因此需要调查东芝其他型号的收放机。结果发现，有七种型号的印制电路板与碎片的特征完全相同。后来，在仔细检查炸坏的衣物时，发现在两件不同的 Slalom 牌衬衫、一件婴儿连衫裤和一条格子呢裤子中嵌有纸张碎片，经检查，证明是东芝 RT-SF16 BomBeat 无线电盒式磁带收放机的使用手册。据信产生于装有炸弹的收放机的所有其他碎片，均来自 RT-SF16 收放机。在被认为曾经放在起爆衣箱中的其他衣物中，即白色短袖圆领运动衫、乳白色睡衣、人字呢外套以及棕色人字呢长裤中，发现与该收放机有关的其他塑料碎片，另外四件物品中发现有纸张的碎片。法医学家得出的结论是，从碎片性质和分布情况来看，毫无疑问，该炸药放在东芝无线电收放机中，我们同意这项结论。由于存在 RT-SF16 收放机使用手册的碎片，我们也同意，所涉及的东芝无线电收放机属于该型号。

[10] 我们已经指出，已在皇家军械研究发展院对大量的衣物进行了检查。首要的关切问题是，应查明哪些衣物显示有遭爆炸破损的痕迹，然后如有可能，将可能装在放置爆炸装置的衣箱内的衣物，与装在邻近衣箱内的衣物两者加以鉴别。法医学家采用的方法如下，任何遭爆炸破损的衣物，凡是上面有来自该衣箱内的收录机、使用说明书以及该衣箱有纤维衬垫的棕色硬纸隔板的碎片、但没有该衣箱外壳碎片者，它装在起爆衣箱内的可能性就很高。如果衣物上既没有爆炸装置的碎片，也没有在爆炸装置周围的一个或多个衣箱外壳的碎片，或者衣物上有衣箱外壳的碎片，但其中有的黏附着爆炸装置的碎片，有的却没有，那么就难以确定这件衣物本来具体装在何处，尽管这并不能排除其装在起爆衣箱内的可能性。在已经找到并经检查的物品中，有 12 件衣物和一把雨伞的碎片属于上述第一种类型，因此法医学家认为这些物品是装在起爆衣箱中的。这些物品是：

(1) 一块烧焦的白色棉质衣料碎片，从其缝制的细节可以看出，它很可能来自一件 Abanderado 牌白色短袖圆领运动衫。在这一碎片中发现了一块扬声器的网眼板碎片和 11 块塑料碎片，这些都可能来自一台东芝牌收音机，此外还发现了一些蓝白色碎片，符合它们系来自一条婴儿连衫裤（见物品 5）的可能性。

(2) 遭爆炸破损的棕色格子呢衣料碎片，其中两个碎片仍保留其部分商标，借此可确认它们为一条 34 号 Yorkie 牌长裤的一部分。在其中的一个碎片中发现了起爆衣箱衬垫和箱内间隔板的碎片，五片可能是来自东芝牌收音机的黑色塑料碎片，四片 RT-SF 16 型收音机使用手册碎片，五块蓝白色纤维碎片，符合它们系来自一条婴儿连衫裤的可能性。

(3) 四块烧焦的破碎的灰色布料碎片，就其颜色、编织方式和质地来看，显然都来自同一件物品。其中一个碎片上面缝有“Slalom”的商标，所有的碎片都符合它们系来自一件灰色的 Slalom 牌衬衫的可能性。在其中一个碎片（警方标签为 PI/995）中发现了若干物件。我们将在稍后再说明这一碎片，因为被告方声称，与这一碎片的发现和检查有关的若干因素影响了与该碎片有关的证据的可靠性。

(4) 六块烧焦了的有蓝色细线条的白色衣料碎片。虽然这些碎片上没有任何可供确认之用的标记，但它们的颜色、编织方式、质地和结构都表明，它们来自与 Slalom 牌衬衫十分类似的一件衬衫。在这些碎片中发现了可能是来自东芝牌收音机的 16 块黑色塑料碎片和四块扬声器网眼板碎片，以及 RT-SF 16 型收音机使用手册的碎片。

(5) 四块遭爆炸破损的浅棕色人字纹布料碎片。虽然这些碎片上没有任何可供确认之用的标记，但它们的颜色、编织方式、质地和结构都表明它们来自一条 Yorkie 牌长裤。在这些碎片中发现了六片黑色塑料以及起爆衣箱隔板的一块碎片。

(6) 三块遭爆炸破损的棕色人字纹花呢衣料碎片。虽然这些碎片上没有任何可供确认之用的标记，但它们的颜色、编织方式、质地和结构都表明，它们来自一件花呢外套，而这件外套的各方面都与警官获得的对照样品类似。在这些碎片中有黑色塑料碎片和衣箱隔板的碎片。

(7) 四块乳白色间棕色长条纹布料碎片。其中一块较大，可明显确定为一条睡裤的残余部分。虽然这些碎片上没有任何可供确认之用的标记，但它们的颜色、花纹和结构都表明，它们来自一条 Panwear 牌的睡裤。在这些碎片上有一些黑色塑料碎片和自起爆衣箱衬垫的碎片。

(8) 13 块破损严重的蓝色纤维衣料碎片，其中一些极为细小。其中一块碎片由两片重叠在一起的衣料组成，一片是蓝色的纤维衣料，另一片是针织的白色罗纹衣料。卡在这两片碎片之间的，是一块残留的标签，该标签以不同颜色印制，上面有关于供何种年龄和身高者穿着以及衣料成分的资料，并有“马耳他制造”的字样。这块复合碎片的主要方面在很大程度上与 Primark 牌婴儿连衫裤贴有标签的衣领部分相符。其余一些碎片的衣料也与该牌子的衣料相符。黏附在这些不同碎片上的是一些黑色塑料碎片、金属丝、东芝收音机使用手册的碎纸片以及起爆衣箱隔板的碎片。

(9) 三块黑色尼龙伞的碎片。主要的碎片为伞盖、伞骨和伞柄的组成部分，这些物件已遭粉碎并部分压缩，这表明它们与爆炸密切相关。牢牢黏附在伞盖面料上的是一些蓝色和白色纤维，其外观与婴儿连衫裤的纤维相似。第二块碎片是

一片镀银的黑色塑料片，它表面有凹槽的波纹与该雨伞的锁圈部分相似，该碎片是在棕色格子呢长裤碎片（上文物件 2）中发现的。

(10) 一块遭爆炸破损的棕色卡迪根式针织开襟毛衣碎片。该物品上缝有写着“Puccini design”字样的商标。

其余的三件物品显然与爆炸密切相关，但没有充分的材料来确认它们来自哪些物件。

[11] 这些衣物遭受破损的性质和程度以及黏附在它们上面的物品证实，如果必须证实的话，爆炸是在 AVE 4041 号货箱内发生的，并毫无疑问地确定，爆炸装置安放在东芝 RT-SF 16 型收录机内，收录机放在 Samsonite 牌衣箱内，该衣箱内还装有上述各种衣物。

[12] 应该指出，已查明为装在起爆衣箱中的四件物品是可以根据其 Yorkie、Slalom、Primark 和 Puccini 牌名商标确认的。1989 年 8 月，警官访问了马耳他，试图追踪这些物品的来源。在访问了 Yorkie 制衣公司之后，他们于 9 月 1 日前往位于斯利马市塔路的“马丽之家”（Mary's House）。这是由高奇家经营的一家商店，托尼·高奇是其合伙人之一。高奇先生的证词是，警官曾于 1989 年 9 月访问了他。他告诉他们说，他记得 1988 年圣诞节前两个星期左右的一宗买卖，但不记得确切的日期。他记得那是圣诞节的灯光刚刚亮起之时。那周刚过了一半，可能是星期三。当时大约是下午 6 点 30 分。买主是一名男子，这位证人认出他是利比亚人。他可能是用阿拉伯语、英语和马耳他语混杂在一起跟该买主进行交谈的。许多利比亚人光顾他的商店，在听到顾客讲话时，他就能分辨出他们是利比亚人还是突尼斯人或埃及人等等。那个人买了各种衣物，但这位证人认为，此人似乎并不在乎他到底是要买些什么样的东西。证人记得卖给他的物品之中有两条 Yorkie 牌长裤、一条与 Panwear 牌睡裤碎片同一个牌子的长条纹睡裤、两件呢子外套，一件蓝色婴儿连衫裤，两件衣领尺寸为 16 1/2 的 Slalom 牌衬衫，两件卡迪根式开襟毛衣，其中一件为棕色，另一件为蓝色，以及一把雨伞。从一条 Yorkie 牌长裤的碎片上看到的订货号是 1705，这批订货的交货说明表明，这是在 1988 年 11 月 18 日交付的。警方从高奇先生或制造厂商那里获得了所有这些物品的样本，法医学家就是用这些样本与各种碎片进行对比的。高奇先生居然能在大约九个月之后如此详细地记得这笔买卖的情况，这似乎令人感到惊讶。但他解释说，那是因为那位买主显然并不在意他是在买些什么样的东西。但我们确信，他对这些物品的回忆是准确的。虽然从来没有人向他表示他可能是在警官的协助下回忆的，但有一点或许可以作为衡量他回忆的准确性的标准，那就是他确认那个人购买的物品中并不包括 Abanderado 牌短袖圆领运动衫，尽管他的商店的确有这种货物出售，而且这也是警方感兴趣的物品。虽然个别的物品无疑可在马耳他其它许多商店买到，甚至可在世界其它地方买到，因为它们之中许多是出口品，但其中如此多的物品会与在洛克比发现的碎片完全吻合，我们认为这不仅是一种

巧合而已。因此，我们完全相信，起爆衣箱中的衣物就是高奇先生描述的在“马丽之家”购买的衣物。我们将会更详尽的说明高奇先生关于售货日期和购货者身份的证词。

[13] 现在我们要谈的是在搜索残余物的过程中发现的另一项关键性物品。1989年1月13日，探员吉尔克里斯特和探员麦科尔姆共同在纽卡斯尔顿附近的一个地区进行沿线搜索。他们找到了一块烧焦的材料，给它的警方编号为PI/995，其后的标签号为168。在标签上原来写的是“布（已烧焦）”，我们相信这是探员吉尔克里斯特写的。但后来“布”字被改写成为“残余物”一词。对这样做的原因没有作出令人满意的解释，探员吉尔克里斯特曾试图作出解释，但这种解释说得不好是含糊其辞，说得好也只是令人混淆不清。然而我们相信，此物件确实是在所描述的区域找到的，而且也没有人向与探员吉尔克里斯特合作找到该物件的探员麦科尔姆盘问找到该物品的详细情况。这件物品于1989年1月17日登记存入德克斯特的物品储藏库。被告方认为，更改原来的标签，以及在发现该物品之后迟迟未将其送交德克斯特登记入库，其中定有阴谋。我们已表明，更改标签显然没有任何特别的原因，但我们相信，对此并没有任何恶意的原因，而且发现该物件的人并没有对它做过什么手脚。至于推迟登记入库一事，在那段时间内，正在寻找大量的残余物件，入库记录显示，其它许多物品都是在被捡到几天之后才登记入库的。因此，我们仍然看不出这方面有任何阴谋。由于那是一片烧焦的材料，它就被送去进行法医检查。根据海斯博士的笔记，该物品最初是由他于1989年5月12日检查的。他的笔记表明，该物品被确认为一件灰色衬衣领口的一部分，在获得对照样本时发现，它显然在所有方面都与Slalom牌衬衣的领口相似。它遭到爆炸严重的破损，有一个个局部穿透的小孔并变成了黑色，这都符合与爆炸相关的情况。发现有九块黑色塑料碎片、一小块金属碎片、一小段金属丝碎片和多层的白纸碎片（后来确认都来自东芝牌RT-SF 16型收录机及其说明书）嵌入了一些穿透的小孔之中。还发现有一块绿色电路板的碎片嵌入其中。第二次提及上述最后一个碎片的是费拉达伊先生于1989年9月15日送交刑事侦察员威廉森的一份备忘录，他在备忘录中附上了该物件的一次成像照片，并要求后者协助查明其来源。被告方也试图对这块电路板碎片的来源表示怀疑，其理由有三。第一，海斯博士的检查笔记标明的页码为第51页。其后几页的页码原来为第51至55页，但这些页码被重新写过，成为第52至56页。有人向海斯博士指出，原来的第51至55页的页码已经改过，原来的第56页被撤除，留出了篇幅插入新的第51页。海斯博士的解释是，最初他的笔记完全未编有任何页码。他在根据原有的笔记编写报告时，将笔记大致按照时间先后次序编排，并在上端加了页码。他认为他是在无意中将相连的前后二页都编为第51页，在再编写了几个页码之后，他注意到了错误，于是用正确的页码予以改写。页码怎么编无关紧要，因为笔记已记录了检查过的每项物品的检查日期。表示怀疑的第二个理由据说是，在大多数情况下，在一件衣物中发现像电路板那样的某种碎片时，海斯博士的做法

都是描出该碎片的图样，并给它一个单独的参照号码。第 51 页并没有这一碎片的图样，该碎片的编号 PI/35(b)也是后来才给的。最后他们说，如果该碎片是 1989 年 5 月发现的，并假定是在当时拍了照片，他的同事费拉达伊先生居然到 1989 年 9 月才送去一份备忘录，附上一次成像的照片，说那是“在如此短的时间内我力所能及做到的事”，这真是莫名其妙。海斯博士无法对此作出解释，并建议应该向备忘录的作者费拉达伊先生提出这一问题，但并没有人这样做。该物件尽管微小，但后来证明对调查具有重大意义，因此，最初没有像对待大多数其它物品那样予以同等严谨的处理，这当然是不幸的事。但我们还是相信，海斯博士于 1989 年 5 月从探员吉尔克里斯特和探员麦科尔姆发现的 Slalom 牌衬衣的残留物中取得了这一碎片。

[14] 在后来的几个月中，刑事侦察员威廉森及其它警官在印制电路板行业进行了广泛的调查，试图追踪这一碎片的来源，但都徒劳无益。大约在 1990 年 6 月，刑事侦察员 威廉森获得了名为图尔曼的联邦调查局官员提供的情报，结果，他和费拉达伊先生拜访了华盛顿联邦调查局总部。他们在那里看到了称之为 MST-13（标签号 420）的定时装置。对它进行检查后发现，该定时装置印制电路板上的一个部分，与找到的碎片一模一样，只是华盛顿的装置两面均有焊料掩膜，而 PI/35(b) 号碎片只是在一面有焊料掩膜。在后来的调查中获得了调查委托书，供此瑞士的司法和警察当局得以代表苏格兰警方进行调查。1990 年 11 月和 1991 年 1 月，对从事设计和制造各种电子产品的 MEBO 公司的合伙人埃尔温·博利耶和埃德温·梅斯特两人进行了司法访谈。1991 年 5 月又与苏格兰警官进行了访谈。在这些访谈过程中交出了若干物品，其中包括大量的文件，三个定时器（两个 MST-13 型定时器和一个 Olympus 牌定时器），以及各种定时器部件，其中包括电路板。海斯博士和费拉达伊先生详尽地检查了这些物件，将其与绿色电路板碎片进行了对比，结果他们无疑地确定，该碎片的来源，是有单面焊接掩膜的 MST-13 型定时器电路板输出继电器连接垫的一个部位。我们接受了法医学家得出的这一结论。

[15] 至此阶段我们审查的证据都使我们确信，灾难的起因是一个简易爆炸装置的爆炸；该装置装在棕色 Samsonite 牌旅行箱内的一台东芝牌收录机内，箱内还有各种衣物；这些衣物是在马耳他斯利马市“马丽之家”商店购买的；爆炸是用 MST-13 型定时器引爆的。

[16] 我们现在来审查有关起爆旅行箱来历及其可能混入 AVE4041 货箱的渠道的证据。这就要审查该旅行箱可能经过的各个机场的手续。

[17] 刑事案件事况是，该旅行箱在马耳他卢卡机场装上马耳他航空公司 KM180 号航班运到法兰克福；在法兰克福又转到泛美 103 号航班的支线航班泛美 103A 号，由其运至伦敦希思罗机场；在希思罗机场被转到泛美 103 号航班。这一案件主要依赖有关三个机场的口头或书面证据。可以认为，从中可推断一件没有标签、

无人随行的行李被运上 KM180 号航班，后在法兰克福转至泛美 103A 号航班，又在希思罗机场转上泛美 03 号航班。

[18] 当欲登机的乘客要求在飞机货舱托运行李时，每件行李上都附上一个编号的标签。标签的一部分要撕下，交给乘客用作收据。附在行李上的标签通常写有乘客乘坐的航空公司（或第一家航空公司）的名称和目的地。如旅途超过一个旅程（或一个阶段），标准上还标有任何中转机场的名字。使用标签是要让启程机场、任何中转机场和目的地机场的行李搬运人员能够把行李搬上或运交给正确的航班，并在最终目的地交还给乘客。1988 年，当旅途只需一个旅程时，有时使用事先印有目的地机场名称的标签。如旅途超过一个旅程，托运行李时通常把目的地机场和任何中转机场的名字用手写在标签上。在启程机场托运的行李称为原地行李，要在中转机场转运的行李通称为中转行李。中转行李通常有两种。同机行李为由同一航空公司飞机运抵和运离中转机场的行李。转机行李则由一家航空公司的飞机运达，由另一家航空公司的飞机运离。不过，这一区分并非总是一致，本来行李要同托运行李的乘客同乘一架飞机，但有时被误放，或延误，只得转至另一个航班。这种行李上要增附一个特殊标签，即“急运”标签，通常只是在乘客在目的地没有取得行李而要求认领、目的地机场发出请求后运出。此方面的证据只涉及卢卡机场的作业，但似乎也反映国际上的作法。一架客机也会载运邮件和其它货物。

[19] 1988 年，还有在此之前一段时间，航空公司经营者和机场当局一般都很清楚可能会有人企图在客机上放置爆炸装置，因此制订了尽量减少这种风险的制度。具体来讲，通常采取步骤，防止乘客不与其托运的行李随机同行的现象，除非有足够理由相信该行李确实安全可靠。通常还向搭乘某一航班托运行李的乘客提些问题，确保在启程机场托运行李的每位乘客都已登记，或是安全另有保障，然后飞机才能起飞。同样还采取步骤，确保中转行李在机上也有托运者同行。各机场和航空公司的安全措施各不相同。1988 年，泛美航空公司已在法兰克福和希思罗机场设立了一套用 X 光检查中转行李的系统。这种设施的问世促成了中转乘客和行李交接方法的变革。

[20] 1988 年 12 月 21 日，不到 18 时 30 分，泛美 103 号航班从希思罗机场起飞。这是当日泛美航空公司最后一趟跨大西洋航班。因此，希思罗机场是爆炸装置可能进入飞机货舱的最后一站。起飞前，飞机停靠在 K14 号停机坪。此前曾接受检查，适航保证单也已填妥。泛美 103A 号航班停靠在 K16 号停机坪，前往纽约的乘客被通知直接到 14 号门登机。自希思罗机场启程的乘客和自泛美 103A 号航班转机的乘客按顺序正常登机，只有一名乘客在希思罗机场托运了两件行李，但没有前往登机。该乘客为一名美国公民。经决定，尽管他没有登机，飞机所以照常起飞。后来发现他在机场酒吧贪杯，误了登机。没有理由将该乘客或他托运的行李与爆炸装置联系起来。

[21] 在希思罗机场同在法兰克福机场一样，泛美航空公司的行李均由雇员搬运。泛美的安全工作由泛美附属公司 Alert Security 的雇员负责。在希思罗机场托运的行李被送到行李暂储区，在可以装机时，再运上飞机。行李暂储区近旁是一条机场内人员来往频繁的道路。1988 年 12 月，这里更加忙碌，因为机场正在进行修建工程。如同装载波音 747 型飞机一样，行李要在暂储区装入行李货箱，再装入飞机。运抵希思罗机场的中转行李由机场雇员卸下，送往中转口。中转口是机场航空终点区内另一座楼房。从飞抵航班卸下的行李被机场当局聘用的 Whyte's 公司雇员送到中转口楼外，放上传送带，送入楼内。楼外没有警卫，因此把行李装上传送带的工作无人监督。中转口转还泛美航空公司的行李，也转运其它航空公司的行李。中转口楼内，泛美航班的中转行李被挑出，同其它航空公司的行李分开，送至泛美 X 光机，由 Alert 公司一名雇员用 X 光检查。检查后，行李被放到一货箱内，或另放在一处，等候装上起飞的航班。

[22] 1988 年 12 月 21 日，X 光机操作员是 Sulkash Kamboj。在中转口楼内工作的还有泛美航空公司雇用的装卸司机 John Bedford 和另一名泛美雇用的 Parmar 先生。Bedford 先生准备好 AVE4041 号货箱以便装载泛美 103 号航班的转机行李。Bedford 先生填好一张货单，标明货箱为泛美 103 号航班专用，并将其放入附在货箱上的文件夹内。若干行李装入货箱，随后 Bedford 先生把货箱运到行李暂储区附近，之后离去。该货箱从那里又被运至 K16 号停机坪，又装入了从泛美 103A 号航班卸下、目的地为纽约的行李。飞抵的飞机内行李没有装入货箱，而是散装。Bedford 先生的证词，还有行李暂储区监管 Peter Walker 和装卸主管 Darshan Sandhu 的证词，加上货箱暂储货单（物证 1217），它们都表明 AVE4041 号货箱暂储内既装有在中转口装入的转机行李，也装有从泛美 103A 号航班上卸下的行李。装满后，AVE4041 号货箱被直接开到 14 号停机坪，装入飞机货舱。泛美航空公司雇用的另一名装卸司机、泛美 103 号航班装卸主管 Terence Crabtree 的证词及装卸图（物证 1183）表明，货箱是在 14 号位左侧装箱的，这同法医证明确定的位置相吻合。装卸图还表明，AVN7511 号货箱是在邻近的 21 号位左侧装箱的。这也同法医证明相吻合。还有一些泛美 103A 号航班上的行李零散装入泛美 103 号航班货舱。

[23] Bedford 先生说，他记得在 1988 年 12 月 21 日，他备好 AVE4041 号货箱，准备装载泛美 103 号航班的行李。他还记得把若干旅行箱装入货箱。这些旅行箱都提手朝上，沿货箱里边一字排列。他说，他离开中转口，同 Walker 先生在暂储区喝茶。回来后，他看到货箱内多了两个旅行箱。这两个旅行箱都平放着，提手朝内，这是他通常的装载方法。1989 年 1 月当着 Bedford 先生的面拍摄的一套照片（物证 1114）显示了这些旅行箱的位置。Bedford 先生说，Kamboj 先生告诉他，在其不在时，是他把两个旅行箱放进货箱的。Kamboj 否认把任何旅行箱放入货箱，还否认他告诉过 Bedford 先生他曾这样做。每次都是请两位证人注意，他们曾在不同的时候向警方提供过证词，而且还在灾难死亡事故调查工作中提供证

词,显然各人自始至终都用同一说法。Kamboj 先生最后不大情愿地承认, Bedford 先生的说法可能正确。但矛盾之处并没有解决。Bedford 先生作为证人思路清晰,令人印象深刻,而且他没有理由编造。Kamboj 先生作为证人给人印象则较差。他可能急于躲避任何可能要负的责任。我们认为,就此事而言,应采用 Bedford 先生的证词。不过,证人证词不同并不重要,因为就此案而言,重要的是有证据表明,在货箱离开中转区时,里面放有按上面描述的位置摆放的两个旅行箱。Bedford 先生同意,在向警官说明情况和为死事故调查提供证词时,他都曾提到平放的两只旅行箱中有一只是棕色或深棕色硬面的 Samsonite 式旅行箱。他不记得何时为此案件提供证词,但表示他作的说明和此前的证词都真实无误。Bedford 先生还说,他同 Walker 先生作了安排:因为泛美 103A 号航班降落时间略有延迟,等其降落就过了他正常下班时间,所以他就把货箱送到行李暂储区;他把货箱放到暂储区,下午 5 点过后不久就下班了。Walker 先生不记得这些事情,但承认事后不久他告诉调查警官:他记得下午 5 点左右见到 Bedford 先生; Bedford 先生说他要下班回家;但没有谈到把货箱放在暂储区。Walker 先生对死亡事故调查人员就其是否知道货箱被运到暂储区一事提供的证词与其起先对警察作的说明不相吻合,而且他无法解释两种说法为何不同。不过,没有理由怀疑 Bedford 先生所说他确实把 AVE4041 号货箱运到暂储区并放在那里的证词。

[24] 从证词中可以看出,货箱运离中转口时,符合法医描述的起爆旅行箱特征的一只旅行箱就在其中。还有一种可能是,一只外来的旅行箱可能被放在中转口外的传送带上,或是放进中转口内,或是当货箱在暂储区内时放入货箱内。要做到这一点,放旅行箱的人就要避免被人发现,但有证据表明,佩有地勤通行证的人不大可能受到盘问,而希思罗机场发出了大量通行证,其中许多已无着落。放置旅行箱的人还必须了解在何处放置才能达到目的。

[25] 被告方辩护说, Bedford 先生提到的旅行箱很可能就是起爆旅行箱,尤其是因为证据没有透露,除起爆旅行箱本身的碎片外,没有找到 Samsonite 式硬面旅行箱的任何碎片。出于对此辩护的考虑,承认法医证明意味着该旅行箱不可能直接接触货箱底层。有人提出,有证据表明,一只来自法兰克福的 American Tourister 牌旅行箱(其碎片已经找到)同爆炸密切相关,很可能放在 Bedford 先生提到的那只旅行箱下面。这需要调动货箱内的行李,当法兰克福来的行李在希思罗机场机坪上装入货箱时,很可能发生这种情况。的确,很可能作了这种调动,但如果作了, Bedford 先生提到的旅行箱就可能放置在货箱内较偏僻的角落;法医证据中说明了已经找到的、并表明受到爆炸直接破坏的所有物件(共 25 件),但还有许多找到的行李物件并没有在案件证据中作详细说明。

[26] 在法兰克福机场,大多数航空公司的行李都由机场当局转运,但泛美航空公司有自己的安全和行李转运人员。法兰克福机场设有一个电脑控制的行李自动转运系统,检查行李。每件行李都放在一个单独编号的平盘里,然后放入传送带,进入系统。向电脑输入载运行李的航班号、飞机起飞的位置和航班时间。平盘被

传送到一个候运区，传送带保持转动，等待电脑得到指令，为某一航班取运行李，于是行李被自动从候运区取走，送至启航处。托运台受理原地行李。没有详细的证词说明托运人员如何办理托运手续，但这类行李确实被送入系统。中转行李被送到 V3 区和 HM 区中的一个区域，从那里的编码站送入系统。机场的所有行李都经过自动系统，中转行李的中转时间若不足 45 分钟则例外。在此情况下，行李可能不经过此系统，而从一架飞机直接转送到另一架飞机。

[27] V3 区内有 7 个编码站，其中一个见物证 1053 的照片。一般做法是：飞抵航班的行李用行李车或货箱运到 HM 区或 V3 区。运到后，称为中转检查员的雇员把行李指派到一个或几个编码站。正常的做法是：每个编码站每次只应编检一个飞抵航班的行李。每个编码站通常有两名雇员，一人把行李从行李车或货箱中取出，放入平盘；另一人查验行李上的标签，向电脑输入启航航班的航班号和目的地的编码。有证据表明，编码站有时会增加一人，协助搬运行李，放入平盘。搬行李的雇员可能把行李标签上的详情念给编码雇员。附有急运行李标签的行李同其它行李一样经过这些手续。送到编码站的行李其标准若无法辨认，则转到识别区。关于在某个编码站工作的人员、飞机抵达时间、行李送达 HM 区或 V3 区的时间、某一航班的行李送到哪个或哪几个编码站等，均有记录记载，电脑本身也记录整个系统经办的行李情况，因此，在一段时间内，有可能识别经过系统运送给某个航班的所有行李。不过，一段时间后，这一资料便从系统中消失。行李管理系统内设时钟，而这一时钟的时间常常有别于实际时间。因此每天开始时都参照主电脑钟表或雇员手表重设行李查验时钟。时间差逐渐加大，到下午 4 点或 5 点时，可能会差二至三分钟。工作人员在其它记录中记下的时间或抄自机场时钟，或抄自本人手表。

[28] 泛美在法兰克福有检查转机行李的 X 光设备。办法是，行李到达泛美航班的飞离口时，会按飞行计划分类。就泛美 103A 号航班而言，也就是说，装卸工会把运往伦敦的行李、运往纽约的行李和转机行李分开。转机行李要送到 X 光设备上进行检查，然后再送回来装机。泛美在法兰克福的惯例是一一查对当地始发乘客与行李、中途搭机的乘客与行李，确保携带行李上机的每个乘客都有下落；但没有想法查对转机乘客及其行李。一一查对转机乘客很困难，因为在转机乘客到登机口验票并领取登机卡之前，登机口的工作人员对他一无所知。有两位证人 PA103A 号航班的装卸长 Roland O' Neill 和检票主任 Monika Diegmuller 证明说，对转机乘客及其行李也进行查对，但有不容置疑的反证，因此他们二人在此点上的证词不成立。证明没有查对的证词取自法兰克福泛美主任 Herbert Leuniger 和泛美站长 Wolf Krommes。此外，1998 年 3 月，负责中东等大片地区的安全主任 Alan Berwick 与泛美法兰克福安全干事 Martin Huebner 讨论后，向公司纽约总部的顶头上司 Sonesen 先生发去了一份备忘录（物证 1170），请求公司决定，既然有 X 光设备，是否还应进行查对。答复（物证 1171）明确指示，如果行李已经过 X 光检查，即使行李的主人转机乘客没有登机，飞机也应当起飞，而且不必

一一查对。1989 年初, O' Neill 先生递给联邦航空局两名调查人一份证词, 照他的意思, 一般没有查对。

[29] 1988 年法兰克福行李系统的经理之一 Joachim Koscha 的证词, 与物证 1068 放在一起, 显示 KM180 号航班于 1988 年 12 月 21 日 12 时 48 分进入停机位。因为它不是泛美的航班, 所以由机场管理局的雇员卸机。根据记录, 它于 12 时 48 分至 13 时卸货。1988 年 12 月 21 日, Andreas Schreiner 负责监测行李到达 V3 区。他在一份称作中转记事簿的文件 (物证 1092) 上作了如下记录:

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

此记录记载, 一辆运送 12 时 48 分停机的 KM180 号航班上的行李的行李车于 13 时 01 分到达 V3 区。Schreiner 先生的证词说, 在行李到达 V3 区后, 编码工作一般要过三五分钟才开始。Schreiner 先生还说, 一般总是只运送一个航班的行李。Schreiner 先生和 Koscha 先生还确认, 物证 1061 是由编码员填写的记录经手行李的工作单。所涉编码员是 Koca, 他没有被传唤出庭作证。物证 1061 的有关部分如下:

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

此记录显示, 一辆运送 KM180 号航班行李的行李车于 13 时 4 分至 13 时 10 分在 V3 区的 206 号站编码。有人说, 编码完成时间可能是 13 时 16 分, 可 Schreiner 先生则倾向于 13 时 10 分, 这与文件所记的时间更吻合。还有文件证据 (物证 1062) 证明, PA103A 号航班所用飞机自维也纳而来 (即 PA124 号航班), 停在 44 号位, 然后于 16 时 53 分从那起飞, 飞往伦敦。

[30] 1988 年 12 月 21 日, 机场计算机程序设计员 Bogomira Erac 夫人值班。她当天晚上听说 PA103 号航班失事, 意识到 PA103A 号航班是她值班时飞离的。她想知道这趟法兰克福航班上所装行李数量, 第二天上午就决定把计算机上储存的有关行李的资料打印一份, 说不定里面含有有用的资料。她没有立即查到有用资料, 但留下了那份打印件, 后来交给了调查人。那份打印资料就是物证 1060, 它包括如下记录:

| 集装箱号 | 航班号 | 柜台号 | | 离开仓库时间 | 在登机口时间 |
|-------|-------|-------------|----|-----------|------------|
| B8849 | F1042 | S0009+Z1307 | TO | HS33+1517 | B044+Z1523 |

该文件本身没有栏目标题，上列标题都取自说明如何参照当时使用的编码解释这份打印件的证词。因此，这份文件记载，13时7分在206号站编码的一件物品转送到有关登机口，装上了PA103A号航班。

[31] 因此，把这份文件证据作为一个整体来看，就可以明确地推知，从KM180号航班运来的一件行李转到了PA103A号航班并装上了班机。围绕KM180号航班追查所得证据确定，没有乘客续订由法兰克福到伦敦或美国的机票，KM180号航班上的所有乘客在目的地都领走了托运的行李。马尔他为KM180号航班办理的单据没有记录装运了任何无人随行的行李。辩护律师认为，没有证据证明送到登机口的行李确定都装上了该航班，也没有点数所装行李数目。不过Kasteleiner先生提供的证词说，根据单据可以看出，在登机口没有落下，因而可以推断送到那的所有行李都装上了。所以，从文件记录中可以明确推断，有一件没有标签、无人随行的行李装在KM180号航班上由卢卡机场运到法兰克福，在法兰克福装上了PA103A号航班。

[32] 辩护律师认为，出于种种原因，不能或不能包准无误地作出上述推断。首先，计算机时间可能偏离实时，因为所查钟表走时不准，或因为输入不正确，操作人员输入的时间可能不准确，因此都有出错的可能。再者，对操作人员而言，记录一件行李的始发地不及确保把它装上正确的航班重要；而且操作人员可能有意表明，他们都忙得不可开交，记录的准确性对他们来说不是一个至关重要的问题。辩护律师还指出，虽然在物证1061中作关键性输入的人的名字就在刑事证人名单上，却没有传唤他出庭作证；而且也没有说明他缺席的原因。我们承认，存在着种种出错的可能，但计算机时钟每天一早就重调（虽然没有说明进行重调的准确时间），而且准确记时很重要，因为记录的目的之一就是能够通过系统追查行李托运情况。这些记录是为了开展机厂业务而作的经常记录，因此在没有理由怀疑其准确性的情况下是可以接受的。辩护律师还指出，时间记录中的一个细微差别都可能意味着，公诉方极力想作出的推论可能是错误的，尤其是因为可能存在一种累积性的错误。情况也确实如此，但是这只可疑的箱子按记录是在KM180号航班的行李装卸时间中段编码的，因此此类错误可能产生的影响不大。

[33] 辩护方提出的另一个要点是，记录本身显示有错误，因此不可靠。辩护律师提到了两件具体事项。第一件涉及到1998年12月21日12时21分至12时37分到达V3区的转机行李登录。记录表明，有四车行李来自从大马士革飞来的汉莎航空公司LH669号航班。物证1061中的工作单记录，该12时58分至13时7分，航班有一车半的行李在202站编码，13时03分至13时09分，有另一车行李在207站编码。再没有其他有关于该航班行李编码的记录，因此记录上没有载明另一车半行李的去向。从时间上看，辩论认为，LH669号航班的行李可能与KM180号航班的行李同时处理，因此那件可疑的行李可能来自大马士革那次航班。然而，证人Joachim Koscha提到记录中的说明指明，运送该航班行李的行李车，像偶尔出现的情况那样，给带到了海关；而且他还证明，给带到海关的行李车可能会

以不同的方式重新装载，出入之处可能由此而来。他还提到了一些其他例子，其记录显示，所登记的装运货物的编码开始与结束时间稍有出入，从表面上看似似乎有不止一个航班的行李同时在一站进行编码。辩方律师也提到了物证 1060 号中的另一件行李。在这一例中，登记如下：

| 集装箱号 | 航班号 | 柜台号 | | 离开仓库时间 | 在登机口时间 |
|-------|-------|-------------|--|------------|------------|
| B5620 | F1042 | S0074+Z1544 | | HV20+Z1546 | B044+Z1549 |

若照解释前一项登记的方式加以解释，这一登记就显示 12 月 21 日 15 时 44 分一件在 HM 区某站编码的行李，也给送上了 PA103A 号航班；而查阅一下编码人员的记录就可以看出，来自华沙的 LH1071 号航班上的行李，当时正在那个站上编码。大家都同意，没有乘客从 LH1071 号航班转乘 PA103A 号航班，所以记录似乎显示 PA103A 号航班上还有另一无人随行的行李。此外，辩方认为，记录和其他证据显示或可能显示，除了物证 1060 所列行李外，PA103A 号航班上还载有其他行李。物证 1060 所例行李共 111 件，可物证 199，即 PA103A 号航班的旅客名单打印件，则显示共登记托运了 118 件行李。此外，O' Neill 先生也谈到一架来自柏林的航班还运来 21 件同机行李，因此认为，除了单据上所例行李外还有其他行李。物证 199 在取证时未经仔细审核，因此没有调查研究这一数字出入。但由此可见，乘客名单所例行李有 21 件标有 TXL 三个字母，而在针对一个不同的问题就其中一件行李进行查问时，Monika Diegmuller 认为这三个字母是指此件行李来自柏林泰格尔机场。因此，O' Neill 先生所说的 21 件行李似乎可能已经包含在乘客名单上所例的 118 件行李之中。其余的差数可以解释为迟到的行李，这些行李据某些证据来看可能没有通过自动系统检验。

[34] 关于自动系统还有其他说法，大意是说，有种种迹象表明，可能存在着非正规的工作习惯，如一个编码员协助另一个编码员，其结果就可能造成记录不准确。还有证据证明，处理送错地方的单件行李的办法也可能产生相同的结果。就此而言，重点是 Lawrence Whittaker 的证据。Whittaker 先生是联邦调查局的特工，在 V3 区进行查问时他也在场，他看到一个衣着得宜的人提着一个手提箱到编码站，给手提箱编了码，但没看见做任何记录。不过他不能绝对肯定没做记录。除了指出记录可能出错外，辩护律师提请大家注意一个事实，即记录显示，PA103A 号航班的一批转机行李装机前曾送到 X 光机器上进行检查。如果公诉方的推测正确，那么，这批行李中应当有来自 KM180 号航班的那件可疑行李。他认为，X 光完全有可能会查出装在箱子里的任何爆炸装置，尤其因为在法兰克福工作人员已接到不少要当心盒式收放机中藏有爆炸装置的警告。此类警告有一个是在 1998 年 10 月“秋叶行动”后发出的。还发出了另一个限定更具体的警告，因为据推断有一种威胁，即一名来自赫尔辛基的妇女想方设法要偷带一个装置上飞机。辩方认为，特别是鉴于已发出收音机里藏有爆炸装置的警告，检查应该会发现盒式收放机及其内容。X 光设备操作员 Kurt Maier 因病不适合出庭作证，但从这位操

作员向调查人员所作的陈述来看，是这位操作员对所述行李进行了 X 光检查。一份陈述是对联邦航空局调查人 Naomi Sanders 讲的，另一份陈述是对联邦卡特尔管理局的 Hans Fuhl 讲的。在这两份陈述中，Maier 先生解释说，他在操作 X 光机器方面受过一些有限的训练，但又说在操作过程自学学会了区分各种电器设备，而且他知道如何从外表识别是否有炸药。两项陈述都没有直接涉及 Maier 先生是否会检查出盒式收放机所藏的炸药，如果能检查出是如何检查出的。他说，操作电器设备的办法就是看设备外观是否正常，如是否有插头。然而，其他证据，尤其是当时 Alert 受训人员总管、证人 Oliver Koch 提供的证据显示，Alert 雇员的培训标准很低。这也是 1989 年考察法兰克福的联邦航空局调查人的看法。Maier 先生对自己所寻事物的描述，并不意味着他一定会声称自己能够检查出藏在盒式收放机中的炸药。没有专家证据证明检测此类暗藏装置是难是易。X 光检查是要考虑的因素之一，但只是一个要与其他因素一起权衡的因素。

[35] 有关法兰克福机场所发生事情的证据，虽然至关重要，但只是此案证据的一部分，必须与其他所有证据一块加以考虑，方可下结论，断定那只起爆手提箱最初来自何处，又是如何到 PA103 号航班上的。不过，现阶段可以说，如果只考虑法兰克福证据本身，而不考虑任何其他证据，那么，辩护方所述要点似乎就无法令我们怀疑从单据和其他证据推出的结论，即有一件无人随行的行李从 KM180 号航班上转装到 PA103A 号航班上。

[36] 卢卡机场较小。证据没有显示检票台的准确数量，但物证 871 中的照片显示不是很多。检票台后面有条传送带，传送带后面是堵实心墙，实心墙把检票区和机场控制区隔开。检票台后面有三个玻璃门，公用区域和机场控制区之间也有三个玻璃门，但都锁着。机场控制区和空旷区之间也有门，但在卢卡机场，这些门都有军事人员把守，他们也负责机场控制区其他入口的安全。传送带将一件件行李从检票台送走，穿过墙上一个小开口，送进控制区的行李区。这道墙上开口也受到军事人员的密切监视，而且行李区还有海关人员。行李区面积有限。一件件行李由传送带传送时，军事人员就用嗅探器一一检查，检查里面是否炸药。嗅探器可以探出许多种炸药，在某种情况下也可以探出塞姆汀塑胶炸药的某种成份，但通常探测不出塞姆汀塑胶炸药。由检票区进入嗅探区，必须通过那个墙上开口或一道有人把守的单独的门。

[37] 马耳他航空公司是飞离卢卡机场的所有航空公司的代理人。这意味着所有航班的检票登机手续柜台的工作人员都是马耳他航空公司人员。该机场内也有其他航空公司的站长和其他工作人员。有些航空公司坚持用它们自己的行李牌，但在有些情况下其他航空公司航班也可用马耳他航空公司的行李牌。不管其用途为何，马耳他航空公司的行李牌按保安物品处理。这些行李牌存放在库房内，航班将开始检票时将行李牌签发给检票人员。转机行李牌的情况同样如此。检票结束后，所有剩余牌子都交还给主管人员。

[38] 卢卡机场的安全制度相对比较复杂。机场计算机以及乘客机票上均记录有验收的所有行李的资料。行李通过嗅探器后被放在行李区的手推车上，等到航班准备就绪时装机。航班准备就绪时将行李取出，装上飞机，装机主管必须清点装上飞机的行李件数。在跑道上负责航班离港的机场官员舷梯口调度员通过无线电话机与行李装机管制办公室保持联系。行李装机管制室可取用计算机的资料，航班停止检票后，它便将验收的行李件数告知舷梯口调度员。装机主管也会将装上飞机的行李件数告诉舷梯口调度员。如果两者的数目不合，便将采取措施解决。这可能需检查机票存根、与一名或多名检票人员核对，或采取实物核对这一最后一招，即将行李卸下飞机，请乘客验认各自行李。行李装机管制室所掌握的行李总数包括转机行李和任何急运物品。公诉方指出，曾经可能有如件数相差不超过五件便让飞机起飞的做法，但公诉方所查的记录不能证实这是通常做法，而马耳他航空公司和机场证人也坚决否认这一说法。除行李核对程序外，对登上离港班机的乘客数也要通过三次清点，即清点登机牌、移民局官员清点收上来的移民登记卡数及乘务人员清点机上人数。从表面上看，有了这些安排，没有标签、无人随行的行李似乎极难被装上飞离卢卡的班机。一种推论认为，在有些情况下、尤其是 LAA 航班检票时，检票柜台前有大量各式各样和规格寻常的行李，排队队伍没有秩序，以致检票柜台拥挤混乱。因此，在此类情况下，某件行李可能在无人注意的情况下混入传送带。证据再次表明，航空公司代表，如第二被告，有时帮助受优待的乘客在检票柜台和移民登记柜台享受特殊待遇，并将他们的行李放在传送带上。作为旅行社代理人在该机场工作的 Dennis Burke 和 Nicholas Ciarlo 提供的证词说明了这一点，但这些证词所证明的只是某只箱子可能被放上传送带，然后通过爆炸物检查和行李区，但避不开行李核对系统。该机场负责官员、特别是当时任马耳他航空公司在该机场的地面业务总经理的 Wilfred Borg 提供的证词是，鉴于业务区为限制区，而且有马耳他航空公司、海关和军事人员在场，行李不可能或极不可能进入检票柜台或行李区或系统装卸工而不被发现。Borg 先生承认，行李入内不被发现或许不是不可能的，但是否可能则是另一回事。

[39] 至于航班本身，KM180 号航班于上午 8 时 15 分开始检票，上午 9 时 15 分结束检票。在此期间或其中一段时间，另有两个航班也在检票。KM220 号航班于上午 8 时 35 分至 9 时 30 分之间检票，LAA 的 LN147 号航班于上午 8 时 50 分至 9 时 50 分之间检票。1988 年 12 月 21 日有关 KM180 号航班的记录没有行李数目不合的记载。飞行日志（物证 930）表明，有 55 件行李装上飞机，这一数目与装卸图上的 55 件这一数目相吻合。有许多证据涉及该航班机票存根上记录的件数，特别是乘坐该航班的一队德国电视制作人员交运的行李件数。我们不认为有必要详细检查这一证据。数目不合可能表明多了一件行李，但根据这一证据并不能断定是否有任何数目不合的情况，而且不管怎样，难以设想一个在联运系统中放置一枚炸弹的人会依赖这样一个偶然机会。因此，如果此件无人随行的行李是在卢卡上机的，则尚不能确定所用方法，公诉方承认，他们无法确定起爆箱子被装上

飞机的具体途径。辩护律师指出，无论是装卸工主管还是其他装卸工都没有传唤作证，认为在他们未出庭作证的情况下，公诉方不能要求法院作出任何不利于他们的推论。该刑事案中的一个主要难题是，无法对起爆箱子被装上 KM180 号航班的方法作出任何解释，在审议该案其他旁证时必须考虑这一点。

[40] 我们现在来审议有何证据可确定被告中一人或两人是否参与此案。

[41] 涉及第一被告的有三名重要证人：Abdul Majid、Edwin Bollier 和 Tony Gauci。

[42] Abdul Majid 于 1984 年加入利比亚安全组织（“JSO”），该组织后改名为对外安全组织。他最初在车辆保养部门工作了约 18 个月。1985 年 12 月，他被任命为 LAA 卢卡机场站长助理。该职务通常是由 JSO 成员担任。他提供了有关 JSO 在 1985 年时的组织情况的证词。他特别提到，该组织的中央安全科科长为 Ezzadin Hinshiri，业务科科长为 Said Rashid，业务部特别行动的主管为 Nassr Ashur，航空安全科科长则为第一被告，直至后者于 1987 年 1 月调至战略研究所。第二被告于 1985 年至 1988 年 10 月左右为 LAA 派驻卢卡机场的站长。虽然 Abdul Majid 只是 JSO 的一名低级成员，但我们可以认为他了解该组织的等级制度，可以接受他在这些方面的证词。1988 年 8 月，他与美国驻马耳他使馆联系，表示愿向使馆提供情报。他的证词是，他不赞成利比亚参与恐怖主义活动，但促使他叛变的最重要原因是，他因机场发生的一件涉及一名埃及妇女的事件而被召回的黎波里。他说，那时他想去美国，但他同意留在原地，以便向美国人提供有关恐怖主义活动的情报。此后，他每隔一个月左右定期与中央情报局人员会面。他最终于 1990 年返回利比亚，因为那时美国人已停止付钱给他。但在 1991 年 7 月，他终于离开利比亚，前往马耳他，在那里被带上一艘美国海军舰只。美国司法部人员对他进行了约三个星期的问讯，他提供了某些情报。自那时以来，他一直在美国，受到保护证人计划的保护。他在马耳他与中央情报局人员会面的这段时期，处理其案的中央情报局人员通过电报向总部报告他提供的情报。这些电报也涉及财务安排。他在这一时期提供的情报似乎并无多大价值，主要限于各种人进出卢卡的情况。我们不认为有必要详细讨论他与中央情报局在马耳他的来往。我们认为，其证词相当明确表明，他一开始便试图给人留下他在 JSO 地位重要的假象，希望以此使中央情报局视其为宝贵资产，今后可能提供有价值的情报。为此，他最初告诉中央情报局人员说，他加入 JSO 时是在机密档案科工作，而实际上他是在车辆保养部门；他声称与伊德里斯国王有亲戚关系，而实际上没有；他声称与 Ezzadin Hinshiri 和 Said Rashid 是老友，并认识业务管理主管 Abdullah Senussi。我们可以肯定，这些说法充其量是极度夸大，有些则根本是谎话。我们并认为，无论其叛逃的初衷为何，他与美国当局继续联系的主要动机显然是金钱。他从中央情报局领取月薪，最初为 1 000 美元，后来增至 1 500 美元。除此之外，他还说服中央情报局付钱为他作一个手臂假手术，以便他逃避在利比亚服军役。他并试图说服中央情报局出资帮他在马耳他开办一个汽车租赁生意。领薪告密者提供的

情报总是受到质疑，人们怀疑这可能是为了领取酬金而杜撰的情报。我们认为，人们更有理由相信 Abdul Majid 便是这种情况。在此背景下，我们来讨论一下公诉方引以为据的证词中的一些具体事件。

[43] 在 1988 年 10 月与中央情报局一次早期会面中，他被问到是否了解在马耳他有任何武器。他说，他知道有八公斤爆炸物存放在 LAA 办事处已有几个月。他认为这是 1985 年阿卜杜勒·巴塞特·格拉希在马耳他时存放在那里的。这些爆炸物并未放在保险柜里，只是放在一个锁上的书桌抽屉里。他曾被要求协助将这些爆炸物转移至利比亚人民局（Libyan Peoples Bureau）办事处。此后不久的另一份报告表明，这些爆炸物存放在瓦莱塔办事处。1991 年 7 月，他补充说，第二被告是这些爆炸物的看管者，在此问题上这是首次提及第二被告。他进一步补充说，是第二被告告诉他说，将这些爆炸物带进来的是第一被告。他最后说，在某个时候，第一被告要他“照看”第二被告，在第二被告脱离站长职务时掌管这些爆炸物。很显然，这些详情只是在他提供最初情况后近两年半才出现，而且与第一次说法有许多不一致之处。同样非常重要的一点是，他只是在了解到除非他提供一些有用情报、不然他会被送回马耳他的情况下才提供这些详情的。即便往好里看，整个说法听上去也是不可能的，而且鉴于得到这些重要细节的时间较晚，我们无法以这一说词为据。这是 Abdul Majid 在 1988 年 12 月 21 日前提供给中央情报局的唯一重要情报。公诉方引以为据的另一件事是，1991 年 7 月，Abdul Majid 告诉调查人员，他于 1988 年 10 月至 12 月间的某时看到第一被告和第二被告乘坐来自的黎波里的航班抵达卢卡。这一相对而言无关紧要的说词逐渐加码，到他提供证词时，他说看到他们在行李旋转传送带旁，看到第二被告从传送带上取走一只棕色的 Samsonite 式箱子并通过海关，说他其后看到两名被告与另外两人在一起，第一被告介绍其中一人是 Abougela Masoud，是一名技师，Vincent Vassallo（第二被告的一个熟人）也在场，他是乘坐第二被告的新车来的，随后他们驱车离去。鉴于其他证据确证第二被告的汽车是 1988 年 12 月 14 日交付的，这便意味着如果 Abdul Majid 的说法属实，那此事必然发生于 12 月 20 日。他坚持说，他当时将此事告诉了中央情报局办案人员。这一时期的电报根本未提及此事，而公诉方也无意印证此事在 1991 年 7 月前是否曾被提及的说法。如果曾提及此事，那就很难解释为何中央情报局没有意识到这一情报的重要性，为何不予报告。而且，Vassallo 先生在作证时说，12 月 20 日他不在机场，事实上那天晚上两名被告都来到他家。因此，我们实难接受 Abdul Majid 这一迟迟提供的消息的真实性。公诉方引以为据的第三件事是 Abdul Majid 所说的有关他与 Said Rashid 在 1986 年前后的一次对话，Said Rashid 在对话中问，是否有可能将一件无人随行的行李放上一架英国飞机。Abdul Majid 说他了解一下，并问其助手 Ahmed Salah 这是否可办到。其助手 Ahmed Salah 据说也是 JSO 成员。Ahmed Salah 后来报告说可以办到。Abdul Majid 写信将此情况报告 Said Rashid，信是通过其上司即第一被告转交的。他说，第一被告后来去了马耳他，并讨论了此事，第

一被告说“不要匆忙行事”。他在证词中承认，他从未将此事告诉中央情报局，甚至当他们问他是否知道将 PA103 号航班炸毁的炸弹可能是在卢卡被装上飞机时他也未提及此事。他说，他不报告此事的原因在于个人安全。我们又一次实难接受这一证词，因为这一情况提供得如此之晚。简而言之，除了其有关 JSO 组织情况及所涉人员的陈述外，我们在任何其他问题上都无法将 Abdul Majid 视为一个可信和可靠的证人。

[44] 下一个重要问题涉及 MST-13 定时器。这方面的证词主要来自 Edwin Bollier、Erwin Meister、Ulrich Lumpert 以及苏黎世 Thuring AG 公司提供定时器电路板元件的人员。MEBO AG 由 Edwin Bollier 和 Erwin Meister 于 1970 年代初组建而成。1985 年，该公司办公室设在苏黎世的 Novapark 旅馆（现为大陆旅馆（Continental Hotel））。那时，该公司提供电器、电子和侦查设备已有一些年头。根据 Bollier 先生的证词，该公司那时的主要客户是利比亚政府，尤其是利比亚军事安全部门，他因这一生意而相当经常地去利比亚。公司雇用 Lumpert 先生为工程师，他以此身份参与此类设备的设计和生

[45] 我们仔细分析了这三位证人有关 MEBO 公司活动的证词，特别是有关该公司生产的 MST-13 定时器的证词。证词表明这三人都是不可靠的证人，尤其是 Bollier 先生。他们早期向警方和司法当局提供的证词有时互相矛盾，并与他们在法庭上所作证词相矛盾。在有些情况下，特别是就 Bollier 先生而言，他们的证词自我矛盾。

[46] Bollier 先生作证说，一个名叫 Badri Hassan 的人 1988 年 11 月底或 12 月初来到 MEBO 苏黎世办公室，要求该公司为利比亚军队提供四十个 MST-13 定时器。Bollier 先生向 Lumpert 先生打听，他们是否有足够的库存材料来制造这个数目的定时器。他说，Lumpert 先生告知他们没有，由于利比亚军队急需定时器，Bollier 先生就在公开市场上买了定时器。他在 1988 年 12 月 5 日买了十六个 Olympus 定时器，在 1988 年 12 月 15 日买了其余的二十四四个定时器。1988 年 12 月 16 日，他预订了苏黎世至的黎波里的往返班机。他于 1988 年 12 月 18 日携带这些定时器飞到的黎波里。他期望在抵达当天亲自将定时器交给 Ezzadin Hinshiri。那天他却被带到了 Hinshiri 的办公室，把定时器留在那里。翌日上午 10 时左右，他在 Ezzadin Hinshiri 的办公室见到后者。Hinshiri 说，他想要 MST-13 定时器，Olympus 定时器太贵。不过，他留下了定时器，并指示 Bollier 先生晚上去第一被告的办公室，领取定时器的付款。从大约下午 6 时起，Bollier 先生在那间办公室外面坐了两个小时。虽然他没有看到第一被告，但他看到 Nassr Ashur 参加一个会议。1988 年 12 月 20 日，他再次见到 Ezzadin Hinshiri。后者再次表示他认为这些定时器太贵，虽然他想留下定时器，以后再付钱。但是 Bollier 先生把这些定时器拿回去了，当天稍晚时离开了的黎波里，直飞苏黎世，而不是取道马耳他（他本来想这样做），否则他必须在过夜。控方认为，Bollier 先生去了的黎波里，尤其是他去了第一被告的办公室，Nassr Ashur 在场，是另

一对第一被告不利的证据。虽然我们接受，Bollier 先生 12 月 18 日至 20 期间访问了的黎波里，以便将定时器卖给利比亚军队，因为这点有书据的实际证明，而且是无人质疑的证据，但是我们不准备作出控方在此证据中寻找的推论。Bollier 先生回到苏黎世后声称，他发现其中一个定时器已定在与泛美 103 号班机爆炸相关的那个星期的某天某时。他向 Meister 先生出示，后者承认他能够看到相关的时间甚至日期。我们不接受这两名证人中任何一人关于所称发现的证词。已经确定，而且 Meister 先生被迫承认，Olympus 定时器不能显示日期。此外，两名证人关于他们声称看到的東西和他们声称发现的情况的证言如此矛盾，我们完全不能接受其中任何部分。

[47] 同样，我们拒绝接受 Bollier 先生的证言，即 1988 年 12 月 30 日他在其苏黎世办公室的外面遇到一个神秘的陌生人。Bollier 先生认为这个人是安全机关成员（虽然他没有具体说是那个国家的安全机关）。这个人好象相当了解他最近去过的黎波里，而且鼓励他买一台有西班牙文键的打字机，用它打一封信给中央情报局，使两个有名的利比亚人涉嫌参与泛美 103 号班机爆炸事件。（Bollier 先生确实用一台西班牙文打字机打了这封假信，他 1989 年 1 月初在去东德的路上将信交给了维也纳美国大使馆）。我们认为，Bollier 先生的这一说法属于虚构，最好归于侦探惊险小说一类。还有 Bollier 先生在作证时提到，佛罗里达一家胡作非为的公司按照中央情报局的指示生产假的 MST-13 定时器，也属于这一类。

[48] 尽管 Bollier 先生在 1993 年 10 月以前几次受到瑞士地方法官的查问和警察的询问，但他那时才承认，MEBO 向东德国家安全局供应了任何 MST-13 定时器。当时他说，他在 1985 年夏末，把两个原型送到东德国家安全局东柏林办事处交给该办事处。他作证时承认，他在 1994 年 1 月 26 日的警察询问中说过，他 1993 年底在其苏黎世的桌子抽屉里发现了一张 1985 年 9 月 18 日的发票，表明 1985 年交给东德国家安全局七个 MST-13 定时器。Bollier 先生认识到这是一张主要发票，不是人们可能预期的副本，他的解释是，这张发票是“特务机关”放在抽屉里的。无论如何，他说这是他出差时为了通过海关而携带的典型的那种伪造文件。这是 Bollier 先生第一次提及另外交给东德国家安全局五个定时器。我们不相信 Bollier 先生说他发现的那张发票是真的。确实，连 Bollier 先生好象都不承认它是真的。

[49] 但我们接受 Bollier 先生证言的某些部分，尽管我们认为他有时没有据实作证，有时提供不可靠的证言。在没有人质疑他的证言且其证言似乎已被接受，或有其它可接受来源佐证时，我们就这样做。例如，我们接受，大约在 1985 年 7 月访问的黎波里时，Said Rashid 或 Ezzadin Hinshiri 要求 Bollier 先生提供电子定时器，Bollier 先生自 1980 年代初以来与 Ezzadin Hinshiri 进行与利比亚政府相关的军事商业交易。可能要订购许多这种定时器。Bollier 先生告诉了 Lumpert 先生这些要求，后者着手研制了两个原型。关于这些原型定时器内电路

板的颜色, Bollier 先生和 Meister 先生的证言及 Lumpert 先生的证言都有出入。Bollier 先生说它们是棕色的, Meister 先生认为它们是灰色或棕色的, 而 Lumpert 先生说它们是用 Thuring 供应的绿色电路板制成的。但我们接受的是, 1985 年晚夏, Bollier 先生把两个原型交给了东柏林的东德国家安全局, 不管电路板是什么颜色的。这符合 Wenzel 先生的证言。他在这段重要时期是东德国家安全局的少校, Bollier 先生当时同他打交道。尽管有这种证言, 但我们不能绝对排除 MEBO 向东德国家安全局提供了不止两个 MST-13 定时器的可能性, 虽然没有提供的肯定证据, 也没有应提供的任何理由。同样, 我们不能排除以下可能性, 即 MEBO 可能制造了其它 MST-13 定时器, 并将其提供给其它当事方, 但没有这方面的肯定证据。同样, 尽管 Wenzel 先生作证说, 在柏林墙倒塌后, 他摧毁了东德国家安全局得到的所有 MST-13 定时器, 但我们无法排除东德国家安全局拥有的任何 MST-13 定时器外流的可能性, 虽然没有肯定证据, 证明这些定时器外流, 特别是已提供给了人阵(总部)。

[50] 最初向 Thuring 订购了二十个电路板, 仅一面有焊膜, 即单面的。事实上, Thuring 提供了二十四个这种电路板。1985 年 10 月, MEBO 又向 Thuring 订购电路板, 但没有指明这些电路板应两面都有焊膜, 即双面的。订购了三十五个这种电路板, 但 Thuring 只供应了三十四。Bollier 先生向督察长 Williamson 出示了十二个电路板, 但苏格兰警察 1991 年 5 月查访 MEBO 房舍时, Williamson 只从 Bollier 先生那里收到十一个。早些时候, 1990 年 11 月 15 日, 在瑞士地方法官询问了 Bollier 先生和 Meister 先生以后, 督察长 Williamson 还拿到两个 MST-13 定时器。因此显而易见, 至少十二个从 Thuring 订购的电路板没有用于制造 MST-13 定时器。在督察长 Williamson 掌握的电路板中, 四个是单面电路板。在督察长 Williamson 收回的 MST-13 定时器中, 一个是单面的, 另一个是双面的。美国当局 1986 年 9 月或 10 月在洛美从多哥政府那里得到的那个 MST-13 定时器(稍后将提到), 也有双面电路板。由此可以推断, 这些定时器的一些电路板是单面的, 一些是双面的, 而且 Thuring 1985 年 8 月提供的几个单面电路板没有使用。因此, 当 Bollier 先生说向利比亚交货的定时器有两种电路板时, 他很可能是正确的。我们还接受 Bollier 先生的证言, 即他向利比亚分三批提供了二十个。1985 年他本人访问的黎波里时交送了五个。同年, 他又给了东柏林利比亚大使馆五个。1986 年, 他亲自将其余十个送到的黎波里。

[51] 1986 年 9 月或 10 月, 多哥总统请美国政府派代表检查在该国发现的一批武器。三名美国政府官员来到洛美。缴获的设备中有两个 MEBO MST-13 定时器引起了美国人的兴趣, 因为它们看上去特别现代先进, 相比之下, 其它物品似乎破旧。美国人获准将两个定时器中的一个用外交邮袋运回美国。1990 年 6 月, Feraday 先生到华盛顿市联邦调查局总部的爆炸物股检查这个定时器。他的初步检查确定, 洛美定时器的电路板和残片 PT/35(b) 有相似之处。他在后来检查中发现, 洛美定时器的电路板是双面的, 而残片 PT/35(b) 来自单面的电路板。他进一步观察

到，电路板的角没有切掉。这表明它不可能被装入盒子。有人试图刮掉定时器内一个较小的电路板上的 MEBO 字母。第一被告的辩护律师提请我们注意，缴获的设备中有弹药盒。这些弹药盒被认定为东德设计的。事实上，设备中还有东德制造的步枪和手枪，但是其它物品，包括起爆管、一段引信、一个起爆管盒和弹药，来自几个不同的国家，包括保加利亚、苏联、法国和西德。辩护人还提醒我们，Wenzel 先生已作证，他的习惯做法是，把 MEBO 名称从 Bollier 先生提供的产品上去掉。在这种情况下，我们无法排除在多哥发现的两个 MST-13 定时器中至少一个来自东德的可能性。但无论怎样看，这些定时器和引发 PA 103 号班机爆炸的那个定时器有重要的不同之处。

[52] 我们说过，在多哥找到的那个定时器是两个中的一个。证人 Richard Sherrow 认为它同 1988 年 2 月 20 日在塞内加尔达喀尔发现的那个相同。后者是在从贝宁科托努飞抵达喀尔机场的一架客机上的一个公文包里发现的。督察长 Williamson 1999 年 10 月将其从法国司法部取走，但没有进行刑事侦察检查。因此不能说它的电路板是单面还是双面的。在这个公文包里还发现了九米引信，四块梯恩梯、两块 Semtex-H、九个电子起爆管、一个有消音器的手枪、一盒子弹、一个空弹夹和消音器的五个圆片。这架飞机上的三个人被羁押——一个名叫 Ahmed Khalifa Niasse 的塞内加尔人、当时是利比亚对外安全组织工作人员的 Mansour Omran El Saber 和一个名叫 Mohamed El Marzouk 的人。没有证据确定被捕的这三个人中的任何人与那个公文包及其内容有任何关系。

[53] Bollier 先生作证说，他参加了利比亚军队在利比亚沙巴沙漠进行的试验。试验，除其他外，在炸药尤其是航空炸弹中使用了 MST-13 定时器。他说这些定时器是 Nassr Ashur 买的。Bollier 先生作为技术专家到场。他觉得那是在 1986 年最后一批定时器送交利比亚政府以后，但是他后来改口说，可能是在 1987 年年中或秋天。他关于这些试验的证言使我们相信，他的确参加了这些试验，虽然这些试验的时间或目的不清楚。

[54] 我们还接受 Bollier 先生有书证佐证的证言，即 MEBO 在 1988 年某时将其苏黎世房舍的一间办公室租给了 ABH 公司。第一被告和一个名叫 Badri Hassan 的人是该公司的负责人。他们向 Bollier 先生解释，他们可能有兴趣拥有 MEBO 的股份，或与 MEBO 做生意。

[55] 第三个重要的证人是 Gauci 先生。我们在出售服装问题上提到了他的证言。Gauci 先生在 1999 年 8 月 13 日列队认人时挑出了第一被告。用认人报告所载的措辞，“不完全像我在店里看到的那个人。十年前我见过他，但有点完全像的人是 5 号”。列队里的 5 号是第一被告。他在法庭里也认出了他，说“他是这边的那个人。他很像他”。这些认人程序受到批评，其中一个理由是，媒体多年来多次刊登被告的照片，所以事过十多年后进行的所谓认人程序没有什么价值。在评价这些认人程序的质量和价值之前，必须回顾历史。

[56] 在其主要证言中，Gauci 先生说，购物的那天大约是在圣诞节前两个星期。有人问他是否可以更具体地提及街上的圣诞节装饰。他开始说，“我不十分清楚，但我从未真正注意过这些东西，但我记得，对了，有圣诞灯。圣诞灯已经亮了。我肯定。我不能准确地说”。后来有人问他，他先前说过那次出售是在圣诞节装饰布置以前，他回答说“我不知道。我不能确定，我在这方面究竟对他们说了什么。虽然我相信那时他们正在挂灯。”他说不出那是星期几。他一个人在店里，因为他的兄弟在家里看电视上的足球赛。当被问及天气时，他说“他第一次来的时候，没有下雨，但随后开始下小雨。不太大——雨不大。只是下小雨.....”正如我们先前所提到的，他说购物者是利比亚人。他身着蓝色套装。当被问及购物者的体形时，他说，“我不是这种事情的专家。我想他在六英尺以下.....他不矮小。身材普通。他订购了一件 16 1/2 的衬衫”。当被问及年龄时，他说，“我以前说过，不到六——六十以下。我对身高和年龄没有经验。”他还说购买者肤色浅黑。9 月 13 日他到警察局协助制作一张照片拼凑的人像（物证 430.1）和一张印象素描图（物证 427.1）。他说两者的结果‘十分接近。’

[57] 盘问时提到他向警察所作的几项陈述。1989 年 9 月 1 日他第一次被警察询问。当日，他除了告诉警察关于衣物的资料之外，还提供了出售衣物的情况，出售日期和购物者的描述。在副督察长 Bell 当日指出的供述中，Gauci 先生说，购物者于下午 6 时 30 分至 7 时进店，当时 Gauci 先生一个人在店里。副督察长 Bell 得到的描述是：那个人身高 6 英尺以上，胸部宽阔，头大，长得高大结实，但不胖，肚子不大。他的头发很黑，胡子刮得光光的，脸部没有汗毛，肤色浅黑，外貌时髦。他买了一把雨伞。离店时把雨伞打开因为当时正在下雨。Gauci 先生说，他不记得是那一天了，但认为是某个周日。在 9 月 13 日的另一项供述中，他说该人约 50 岁。

[58] 1989 年 9 月 14 日，Gauci 先生被送往马耳他弗洛里亚纳警察总部，接受副督察长 Bell 和马耳他警察局 Scicluna 询问。他们向 Gauci 先生取得陈述，并向他展示两张卡片，上面有十九张照片。Gauci 先生指出其中一张卡上一个人的照片说，该人的容貌与买衣服的人相似，但照片中的人太年轻，不可能是买衣服的人。如果老 20 岁，就象买衣服的人。Gauci 先生在认出的那个容貌相似的人的照片上签了名。他还在陈述中说，照片中的人的眼、鼻、口和脸型都像购物者，头发也相似，但比照片中的人的头发短。副督察长 Bell 指出马耳他安全处认为，Gauci 先生认出的人与印象素描图和按照 Gauci 先生的描述用照片拼凑而成的人像很相似。后来，该人被认出为 Mohammed • Salem。

[59] 1989 年 9 月 26 日，Gauci 先生又在马耳他警察总部接受同样的两个警察询问。然后看了更多的照片。他说，他看不见买衣服的人的脸孔，但他指出有一张照片上的人发型相同，并说照片中的人不是买衣服的人，因为他太年轻了。根据副督察长 Bell 的证据，他所指出的人名叫 Shukra，该人的照片是德国警察局联

邦刑警处建议加上去的。德国警察局说 Shukra 或许与 Gauci 先生描述的那个人相似。

[60] 1990年8月31日 Gauci 先生向副督察长 Bell 和弗洛里亚纳警察总部的督察 Scicluna 作进一步的陈述。警察给他看了一张卡片，上面有 12 张照片。他仔细看过这些照片后说，买衣服的人的照片不在其中，并告诉副督察长 Bell，没有该人的照片。他指出，其中一张照片上的脸型和发型都相似，但这张照片不是他所描述的那个人的照片。他告知副督察长 Bell，给他看的其他三张照片上的人与他所描述的那个人的年岁相近。副督察长 Bell 接着翻开另一套照片，共 12 张。Gauci 先生将每一张都仔细看一遍，但找不到买衣服的人的照片。副督察长 Bell 作证时指出，第一套有一张名为 Marzouk 的人的照片，第二套有一张名为 Saber 的人的照片。但他无法指出哪一张是哪个人的照片。

[61] 1990年9月10日，Gauci 先生又前往警察总局。警察给他看了一本相册，上面有 39 张照片，其中有一张是 Abo Talb 的照片，但没有从照片上认出任何人。1989年12月6日，Gauci 先生还看了一些照片，其中包括 Abo Talb 的照片，但也没有从照片上认出任何人。约在 1989 年年底或 1990 年年初，他的兄弟拿了一份给他看，里面有一篇关于洛克比空难事件的文章。他记得文章内有两个人的照片。PA 103 号班机残骸的照片印着“放炸弹的人”一词。该篇文章的右上角有一张照片，上面也印着“放炸弹的人”一词。Gauci 先生认为其中一张照片与向他购物的人相似。审讯时副检察长要求 Gauci 先生作证指出照片上的人与购物者相似。Gauci 先生说，照片上的人像购物者，容貌和头发都像他。Gauci 先生这样认出的人就是 Abo Talb。1990年9月10日陈述前，已给 Gauci 先生看过许多照片，但他在该次陈述中说，他从来没有看过向他购物的那个人的照片。

[62] 1991年2月15日，Gauci 先生又上警察总局。警察要他看一些照片，并向他展示 12 张照片。他说：“我的第一印象是，所有照片中的人都比购物者年轻，我已经告诉 Bell 先生。他要求我仔细察看所有照片，不要理会年龄差别。后来我指出其中一张照片。”关于他所指出的那个人的照片，他说“第 8 号与购物者相似。头发可能长一点。眉毛和鼻子都像。颧和脸型也相似。我认为第 8 号照片上的人年约 30 岁。如果看起来年长 10 岁以上才像购物者。由于时日已久，我只能说第 8 号照片上的人像购物者，但比较年轻。”他又说：“我只能说，除了我兄弟给我看的照片之外，在我看过的所有照片中，只有第 8 号真的像购物者，如果他稍为老一点。”副督察长 Bell 问，他所说的是否确实，除了他的兄弟给他看过的那一张照片之外，第 8 号照片中的人如果稍为老一点，照片是否就是真正酷似购物者的唯一的一张。他回答说：“当然，他的头发没有那么长，发型没有那么大。”后来，副督察长 Bell 作证指出，第 8 号照片中的人是第一被告，样子显然与第一被告的 1986 年护照照片一模一样。他还说，给 Gauci 先生看照片以前，他已将所有其他照片的光泽减少使其与第一被告的照片一样明暗。他说，这样做只是为了公平处理此事，因为其他照片比第一被告的照片较为明亮清晰，他希望

所有照片的质量看起来都一样。第一被告的辩护律师说，副督察长 Bell 想把所有照片的质量弄成一样，但这样做证明行不通。我们认为，这样的批评是站不住脚的。

[63] 最后，关于警察的询问，Gauci 先生被问及 1998 年年底或 1999 年年初与督察 Scicluna 面谈的情况。这次面谈是另一名店员给 Gauci 先生看了一份杂志后进行的。该份杂志载有一篇关于洛克比空难事件的文章。文章页底的中间有一个戴眼镜的人的照片。Gauci 先生认为那个人的样子像向他买衣服的人，但后者头发短得多，而且没有戴眼镜。他向督察 Scicluna 展示文章内的那张照片。正如 Gauci 先生所记得那样，他说，“现在我说，‘此人像向我买衣服的人。’我大概是这样告诉他的。”他又说，向他买衣服的人的头发比照片上的人短得多，而且没有戴眼镜。这张照片是第一被告的照片。

[64] 盘问时向 Gauci 先生提到 1989 年 9 月 14 日他向副督察长 Bell 所作的一项陈述。他在该项陈述中说，衣服是在某一个周日购买的，当时只有他在店里。当天下午他的兄弟 Paul Gauci 不在店里，因为他已回家看电视播放足球比赛节目。联合记录认为 Paul Gauci 观看的足球比赛是意大利无线电视台在 1988 年 11 月 23 日或 12 月 7 日播放的。Gauci 先生还在陈述中说，购物者拿着他买的雨伞离开商店，他曾经把雨伞张开，因为当时正在下雨。他回来时，雨伞已经收起来了，因为雨已经停了。当时仅下了几滴雨。后来他陈述，该人回来后雨差不多已经停了，仅有几滴雨水仍然下着。他作证时说，当时没有下大雨，只有毛毛雨。盘问时曾经向他提到他于 1990 年 9 月 10 日所作的陈述。他在该项陈述中说，那个人刚离店就开始下了一阵微雨。离店时他张开了所购的雨伞。“地上很少雨水，没有流水，只是潮湿”。盘问时还问他他所用的“周中”一词是什么意思。他回答说，周中是指星期三。但有人告诉他，周中是指周末以外的任何一天，换言之，该店会在前一天或后一天开门营业。Gauci 先生的回答是：“是，不错，是星期二和星期四”。然后他继续说，对他来说，周中是指星期三。但没有跟他说 1988 年 12 月 8 日星期四是公休日，因为该日是圣母无玷成胎节。该项证据是在第 76 日为第一被告询问证人时，Mifsud 少校所提供的。我们认为，询问 Gauci 先生在该日前一天或后一天该店是否开门营业，要问他的问题是“周中”是什么意思，而不是问他购物后的一天该店是否开门营业。

[65] Mifsud 少校是 1979 年至 1988 年期间卢卡机场气象处处长。他看过了气象部门保存的 1988 年 12 月 7/8 日和 1988 年 11 月 23/24 日的气象记录。他说，1988 年 12 月 7 日上午 9 时卢卡下了微雨，除此之外，当日稍后就没有下雨。Sliema 离 Luqa 约 5 公里。当问他 1988 年 12 月 7 日晚下午 6 时至 7 时 Sliema 是否可能下雨时，他说，当时有阴云，“有 90% 的可能性没有下雨”，但总有可能会下几滴雨，“其他地方下雨的可能性约 10%”。他认为可能下了几滴雨，但地面不会因此而潮湿。要使地面潮湿，必须下一段时间的雨。1988 年 11 月 23 日的情况有所不

同。当日从中午开始卢卡有间歇微雨，直至格林尼治平时 18 时，共下了 0.6 毫米的雨水。他认为，Sliema 地区的情况可能相同。

[66] 第一被告的辩护律师提请我们注意 Gauci 先生所给的证据，即根据 Gauci 先生收到的 1988 年 11 月 25 日的一张发票。当时他买了 8 套睡衣裤。睡衣裤在冬天很畅销，通常“卖完”再进货。又根据 1988 年 10 月 31 日较早的一张发票，当时 Gauci 先生购进了 16 套睡衣裤。根据购物者买了 2 条后 Gauci 先生于 1988 年 11 月 25 日左右再进货的情况，律师要我们推断 2 套睡衣裤一定是在 1988 年 11 月 23 日购买的。我们无法作这样的推断。因为，首先 Gauci 先生作证时没有问他这是否是事件发生的经过；其次，也没有问他在 1988 年 12 月 7 日左右的睡衣裤的库存量。

[67] 在评定 Gauci 先生的证据时，我们应首先讨论在第一被告的辩护词中提出的关于 Gauci 先生的举止态度不能令人满意的说法：即 Gauci 先生不愿正视盘问人，他是一个古怪孤僻的人，喜欢受人注意。必须指出，我们找不到支持这种评语的任何根据。不知根据什么说他是古怪孤僻的。关于喜欢受人注意的说法，他已明确地指出，由于他配合调查工作所以引起了家庭内部不和。我们得到的一个明确印象是，首先他是完全可信的，即他已尽其所能就其回忆所及说明真相，没有任何迹象表明他没有这样做。当然不能就此作出定论，因为即使最可信的证人也可能是不可靠的，或者是完全错误的。我们认为在两方面他是完全可靠的，即他出售衣物的单子和购物者是一个利比亚人的两个方面。在辨认第一被告方面肯定是有问题的。我们对 Gauci 先生所回忆起的事情感到满意，他一直坚称，在关键的那一天他的兄弟正在观看足球比赛，因此时间范围可以缩小到 11 月 23 日或 12 月 7 日。毫无疑问，11 月 23 日的天气情况与下午 6 时 30 分至下午 7 时下微雨的情况会完全吻合。但是，Mifsud 少校的证据没有排除 12 月 7 日那一天下了一阵微雨的可能性，或许令人遗憾的是从来没有问过 Gauci 先生是否记得当日任何其他时间的天气情况，如能够证明这是当日下的第一场雨，那么日期是 12 月 7 日的可能性比 11 月 23 日的可能性大。Mifsud 少校的证据确实说明了卢卡的情况，但他没有排除 Sliema 下微雨的可能性。就 Gauci 先生回忆所及，当时的天气情况是：“开始有几滴雨——雨不大”，或者是：“下毛毛雨”，这场雨似乎只在购物者离店往外招出租汽车时才下的，出租汽车的停车处离店不远。在圣诞节装饰方面情况不明，但与 Gauci 先生的迷乱的回忆似乎吻合，即购物和装饰日期大约相同，这一点也与他作证时所记起的时间吻合，即约在圣诞节前的两个星期。关于 12 月 8 日星期四是公休日所以 Gauci 先生应能根据这一点确定有关日期的说法，并不令人信服。即使这种说法可能正确，但由于一直没有向他提问而失去其价值。我们仔细考虑了这方面的所有因素后，达成这样的结论：购物日期是 12 月 7 日星期三。

[68] Gauci 先生最初向副督察长 Bell 提供的描述在一些方面与第一被告不相符。在列队认人时，第一被告身高 5 英尺 8 英寸。1998 年 12 月，他的年龄是 36

岁。Gauci 先生说，他没有辨别身高和年龄的经验，即使如此，我们也必须接受这确实有很大的差别。第一被告的辩护律师还指出，当证人在法庭上认出第一被告并当证人被问及在两名被告中所指的是哪一名时，他说：“不是肤色浅黑的那一个，是另外一个”，第一被告就是另外一个。但当他第一次看到十二张照片中第一被告的照片时，他就如我们在上面所说那样辨认出第一被告。

[69] 我们觉得很清楚的一点是，只要是让 Gauci 先生看照片，他总是对认人的问题非常小心，并不是随随便便挑出某个人。许多证人认人时显得信心十足，其实并没有什么根据，Gauci 先生与这些人不同，他总是小心翼翼地說出任何保留，并解释他为什么觉得像。会有这样的情况，谨慎的证人不愿意说得太过，与 100% 肯定自己辨认结果的证人相比，他们在认人时说很像，可以认为更可靠和可信。从他的一般举止和对认人这个难题的态度看，我们认为，他在列队认人和法庭上挑出第一被告时，不仅仅是因为这样做比较容易，而且因为确实认为挑他是对的，因为他与购物者长得很像。我们确实认为他是个谨慎的证人，在很长一段时间过后，不愿意绝对肯定自己的辨认结果。当然，我们也同意，他辨认从未有过可以说是绝对肯定的时候。不过，由于经过了这段时间，如果还能绝对肯定，倒会令人惊讶。他讲述身高和年龄时很费力，这一点我们也没有忽略。不过，就迄今对第一被告的辨认而言，我们认为他的辨认是可靠的，应该视其为本案一个非常重要的因素。还要说明，我们自己未曾试图比较第一被告的护照照片与拼图或印象素描图之间的相似之处，也没有与第一被告 1991 年 11 月与 Pierre Salinger 访谈时的录像做比较。

[70] 审讯开始之前，每名被告各提交一份措辞相同的通知，作为归罪他人的特别辩护。该通知附表中指称应负罪责的人员如下：

“1 巴勒斯坦人民斗争阵线成员，其中可能包括 Mohamed Abo Talb，第 963 号控方证人； Talal Chabaan，目前下落不明； Mohammed Ghaloome Khalil Hassan，目前下落不明； Hashem Salem 又名 Hashem Abu Nada，目前下落不明； Madieha Mohamed Abu Faja，目前下落不明； Abd El Salam Arif Abu Nada、Magdy Moussa、Jamal Haider 目前下落不明，均为马耳他 Miska 面包店前董事； Imad Adel Hazzouri、Gawrha，42 Triq Patri, Guzi Delia Street, Balzan。

2 解放巴勒斯坦人民阵线-总指挥部成员。

3 Parviz Taheri，第 996 号控方证人。”

[71] 同所有特别辩护一样，这份通知绝不影响举证责任。审讯自始至终，举证责任均在控方，所以，应由控方证明被告犯下被控罪行，而且要使人没有合理怀疑。因此，辩护方没有责任证明通知附表中任何人是行为人。该通知顾名思义唯一目的是，在审讯前通知控方，指出审讯时辩护方所提出证据可能产生的后果。

[72] 最后，确实提出了这样的证据，第一被告的律师在最后辩护词中提到了这一点。然而，首先，应该记录在案的是，在最后辩护词末尾，辩护律师说，他没有暗示 ParvizTaheri 可能对被起诉的罪行负责。我们认为，根据我们听取的证言，这是无法避免的让步。第二被告的辩护律师在最后辩护词中实际上根本没有提到通知中点名的人员，而是把重点放在控方起诉其委托人所依赖的证据。在这种情况下，我们对 ParvizTaheri 的情况无需再说什么。

[73] 我们下面谈谈有关解放巴勒斯坦人民阵线-总指挥部(人阵(总部))成员的证言。该组织没有人作证，但根据我们听取的其他证言，特别是德国警察部队联邦刑警处警官提出的证据，很清楚，至少到 1988 年 10 月，人阵(总部)在当时的西德有一个分部开展活动。我们采纳的证据显示，至少在那个时间，这个分部有手段也有意图制造可用于炸毁民航飞机的炸弹。1988 年 10 月 26 日，经过一段时间的监视，德国联邦刑警处在代号“秋叶”的行动中发动一系列突袭，逮捕了一些人。他们突袭了法兰克福 Sandweg28 号的房屋和 HashenAbassi 在 Neuss 的家，警察扣押了 HajHafezKassemDalkamoni 使用的一辆汽车，他显然是该分部的领导人。在这些房屋里，警察发现了磁带收录机、炸药、起爆管、定时器、气压计、武器、弹药和其他物品，还有一些航班时刻表和七个未经使用的汉莎航空公司行李签。其他证据显示，其中一份航班时刻表似乎是泛美航空公司的。有大量证据显示，当时正在制造炸弹，以便在东芝磁带收录机中藏匿。然而，使用的型号与 PA103 空难中使用的 RTSF—16 型不同，定时器是所谓“冰块”型。这些与 MST—13 大不相同，简单得多，也不那么可靠，而且毫无疑问，意图是与气压计配合使用，引爆炸药。

[74] 所有这些材料于 1988 年 10 月 26 日被德国联邦刑警处扣押，人阵(总部)西德分部主要成员也在当天被捕，但大多数人不久获释。不过，Dalkamoni 没有获释，后来因 1987 年和 1988 年以炸弹攻击德国铁路线和在 Sanweg28 号持有武器而被定罪，被判处 15 年徒刑。当然，该分部有可能在 12 月 21 日前重新集结并重新储存必要的材料。1989 年 4 月，在 HashemAbassi 位于 Neuss 的新住所又查获 3 个爆炸装置，但有迹象显示，这些物品是 1988 年 10 月存货的一部分。没有证据显示该分部拥有制造炸毁 PA103 航班的那种爆炸装置。特别是，没有迹象显示他们有 MST—13 定时器。出于已在其他地方说明的原因，虽然 MEBO 公司将少量此种定时器提供给东德国家安全局，但没有任何证据显示，有任何此种定时器落入人阵(总部)之类组织手里。根据我们听取的证言，我们认为，炸毁 PA103 航班的那种爆炸装置是由 MST—13 定时器单独引爆的，没有使用冰块定时器和气压计。还应指出，该分部主要的炸弹制造者是 MarwanKhreesat，他其实是渗透到该分部内部的约旦情报机构特工人员。约旦情报机构指示，他制造的炸弹绝不能装填炸药。此外，虽然他本人没有作证，但他在向联邦调查局提供的一份证言(物证 1851)中说，他从未将带有双喇叭的磁带收录机(如东芝 RT—SF16 型)改装成爆炸装置。

[75] 还有迹象显示，人阵(总部)可能通过 KhaledJaafar 在法兰克福将炸弹混入 PA103 航班。KhaledJaafar 是一位 20 岁的美国/黎巴嫩国民，他在法兰克福登上 PA103A 航班，然后在希思罗机场登上 PA103 航班，目的是探访在美国的父亲。当然，他在空难中丧生。我们采纳的证据显示，他几周前从黎巴嫩来，一直在 Dortmund 同一名男子 HassanElSalheli 在一起，后者于 1986 年从黎巴嫩到西德，现在是德国公民。KhaledJaafar 到达时，随身带着两个放衣服的手提包，他离开时带着的也是这两个手提包。往手提包里装东西时，ElSalheli 在场，手提包里除了衣服没有别的东西。1988 年 12 月 21 日，一些阿拉伯人在 Dortmund 火车站举行了一个送别聚会，送 KhaledJaafar 到法兰克福。但是没有任何证据显示，在这里有人把什么东西放入他的手提包，或者他走时多带了一个提包。在法兰克福机场，乘客名单（物证 199）上记录他托运了两件行李。在排队查验护照时，另一名乘客 YasminSiddique（她只到伦敦）看得很清楚，他没有携带任何行李。要这位乘客作证的理由，是因为她觉得看他举止有点可疑。这似乎显示他很紧张，也许因为他把什么东西混入了 PA103A 航班。不过，根据证据我们相当肯定地认为，他只带了两个手提包，并且在法兰克福经查验放入 PA103A 航班的行李箱。我们还认为，这两个手提包里都没有爆炸装置。PA103A 航班失事后，这两个手提包之间距离很近，都没有被爆炸损坏。

[76] 还要考虑通知附表第 1 段点名的那些人。其中只有一人作了证，就是 MohamedAboTalb。他作证说，他出生在埃及，在埃及军队一个时期后，开小差到了约旦，几个月后又到了黎巴嫩。他说，在约旦时，大约是在 1972 年，他参加了巴勒斯坦人民斗争阵线(人斗阵)，其后在他称之为军事行动中为该组织工作，后来当了警卫，最后当了人斗阵领导人的保镖。在此期间，他主要住在黎巴嫩，但是 1982 年搬到大马士革。1983 年，他离开大马士革到瑞典，在瑞典居住到现在。他说到瑞典以后，没有参加任何巴勒斯坦组织，并且停止了涉及巴勒斯坦的一切活动。然而，由于 1985 年在哥本哈根和阿姆斯特丹用炸弹攻击一些目标，他于 1989 年被判定犯下几项严重罪行，被判无期徒刑。他现在仍在服刑。

[77] AboTalb 的妻子（他们于 1979 年结婚）和孩子也住在瑞典 Uppsala。她的一些娘家亲戚和与 AboTalb 有联系的其他一些阿拉伯人也住在那里。特别是，AboTalb 于 1989 年因涉嫌在哥本哈根和阿姆斯特丹（以及在斯德哥尔摩，后被宣布无罪）进行炸弹攻击而被捕时，他的内弟 Mahmud 和 MustafaAlMougrabi 也被逮捕，被逮捕的还有 AboTalb 的一个朋友 MartinImandi（又名 ImadChabaan）。还有一些证据显示，在瑞典的这些人中有人与德国人阵(总部)分部成员有联系。当时，人斗阵和人阵(总部)的政治目标相同，就是彻底解放巴勒斯坦，消灭以色列国。它们都把美国视为以色列最大的盟友。1988 年，MustafaAlMougrabi 在 Neuss 访问了 HashemAbassi，会见了 Dalkamoni。当时 MarwanKhreesat 正在制做炸弹。当时在 Neuss 还有两个人（MartinImandi 的兄弟和表兄），后来，MohamedAlMougrabi 把他们偷带进瑞典。此外，AhmedAbassi 也住在 Uppsala，认

识 AboTalb, 也认识 MohamedAlMougrabi, 在“秋叶”突袭时, 与他的兄弟 Hashem 一起在 Neuss。10月26日被德国联邦刑警处逮捕时, 他正同 Dalkamoni 和 Khreesat 一起出去买电子元件。还有迹象显示, 在瑞典有一个人阵(总部)分部, 在 AboTalb 去那里之前, 1980年曾受到瑞典当局的调查。AboTalb 说, 一个名叫 HamidAlWani 的人在 Uppsala 拥有一个小咖啡馆。AlWani 告诉他, 他是人阵(总部)成员。我们还应记录在案的是, 1989年 AboTalb 被捕后警方搜查他家时发现一个气压计。AboTalb 的证词说, 气压计是他内弟 MahmudAlMougrabi 的, 他也住在这所房子里。

[78] AboTalb 就自己获得瑞典居住权和旅行证件(1984年和1985年)到1988年这段时间内到地中海和欧洲几个国家的几次旅行作了证。他几次到塞浦路斯, 会见了其他阿拉伯人和他的几个姻亲。1988年10月的旅行比较特殊。由于一些比较奇怪的情况, 他从塞浦路斯到了马耳他。从1988年10月19日至10月26日, 他一直在马耳他, 实际上是 AbdElSalam (通知附表有他的名字) 的客人, 最初就住在他的公寓里, 后来搬到附近一家旅馆。AbdElSalam 又名 AbuNada, 他在马耳他的公寓属于巴勒斯坦解放组织。在马耳他时, AboTalb 说他的时间用在同 AbdElSalam 一起经营他任董事的面包店。这个面包店名为 Miska 面包店, 但 AboTalb 否认面包店是这个名称。他还说不知道通知附表中任何人是 Miska 面包店的前董事。然而, 他在马耳他时确实会见了 AbdElSalam 的兄弟 HashemSalem, 并同意将他的一些服装商品带回瑞典, 看能否找到销路。此事后来没了下文, 警方后来在 AboTalb 的家找到了这些服装。

[79] AboTalb 10月26日离开马耳他时是乘飞机到斯德哥尔摩的, 他买的是可更改往返机票, 有效期一个月。他解释说, 机票是 AbdElSalam 替他买的, 买往返票是因为比单程票便宜。他并没有打算回马耳他, 也确实没有回去。他作证说, 1988年11月10日, 他到斯德哥尔摩劳工部办理申请瑞典国籍的事, 12月5日因自己的汽车被盗与律师商谈。有一些其他证据可以证明这一点。12月9日和12月16日他到 Uppsala 治病。在第11号联合记录中, 这两个约定时间相符。1988年12月22日午夜后不久, 他妻妹在 Uppsala 生了一个小孩, AboTalb 说当时自己在家照看自己的孩子, 这一点也在该记录中也相符。AboTalb 说, 1988年10月26日后他仍在瑞典没有返回马耳他, 这也在一定程度上得到这项证据的佐证。然而, 他承认, 在此期间, 他通过电话和邮件同 AbdElSalam 进行了接触。

[80] 如我们所说, 通知附表提到的其他人没有作证, 但有关他们的某些事实和他们的活动在第11号联合记录中是一致的。然而, 我们认为这些意义不大。

[81] 我们考虑了有关这些问题的证据和律师的辩护词, 我们同意 AboTalb 及其周围人员的行动很值得怀疑, 但是没有任何证据显示, 他们有手段或意图于1988年12月炸毁民航飞机。

[82] 根据上文所述的证据, 我们相信, 装有爆炸装置的起爆衣箱已证明是从马耳他发出的、经由法兰克福、在希思罗装上 PA103 航班。如前所述, 起爆衣箱中

的服装是 1988 年 12 月 7 日在 Gauci 先生店里购买的，但有一件不是。Gauci 先生作证说，购衣者为一利比亚人。引爆装置是单面焊膜类的 MST-13 定时器。利比亚曾获得大量此类定时器。也许服装是从马耳他取出的，又在某处同并非利比亚提供的定时器混合在一起，在法兰克福或希思罗放进航班行李系统之中——我们不能说没有这样的可能。但有关服装、购物者和定时器的证据同一件无人伴随的行李从 KM180 航班转到 PA103A 航班的证据两相对照，我们认为，可以顺理成章地推断那就是起爆衣箱。亦如前所述，控方面对的一大难点在于无法解释衣箱是如何放入卢卡的系统中的，但对这一难点进行充分考虑之后，我们依然认为，起爆衣箱是从卢卡启程的。我们由此证据明确推断：安放爆炸装置的阴谋是由利比亚人构思、策划并实施的。虽然在同一期间，人阵（总部）和人斗阵等机构无疑也在进行恐怖主义活动，但我们相信，没有任何证据可据以推断它们参与了这一起恐怖主义行为，有关它们活动的证据也不足以使我们对该项罪行利比亚人所为这一点产生合理的怀疑。

[83] 在此范围内，现在我们来考虑可以认为是证明两名被告或两名被告之一有罪的证据，同时铭记针对各名被告的证据必须单独审议，在判定每一名被告有罪之前，我们必须确信报告有罪已无合理怀疑，而且不能只凭一方面的证据。

[84] 我们首先来处理第二被告。指控他的首要证据是他 1988 年日记中的两则。1991 年 4 月，从第二被告和 Vassallo 先生创立的 Medtours 公司办公室搜得此份日记。日记后面有两页内容编了号的笔记。其中一页第十四项翻译出来就是“从机场拿/收标签（阿卜杜勒巴塞特/Abdussalam）”。“标签”用的是英文单词“tags”，其余皆为阿拉伯文。12 月 15 日的日记页上面有这样一则，前面打了星号：“从马耳他航空公司取标签”，在该条末用不同颜色的墨水写了“OK”。“标签”又用了英文单词“taggs”（原文如此）。控方认为，从这几则日记内容可以推断，第二被告为第一被告领取了马耳他航空公司转机的标签，作为航空公司雇员，他当然明白需要这些标签的唯一目的在于把一件无人伴随的行李装上飞机。12 月 15 日另一条内容（译作“阿卜杜勒巴塞特由苏黎世飞抵”）似乎表明，第二被告预期第一被告会于这一天经过马耳他。其实，第一被告是 12 月 17 日经过的，未能与第二被告会面。1991 年 11 月，第二被告同 Salinger 先生面谈时称，他的伙伴 Vassallo 先生通知他，第一被告跟他谈话，请他转告第二被告：他想委托他做件事。12 月 18 日。第二被告前往的黎波里。12 月 20 日，他与第一被告乘同一架航班飞回。控方认为，由此可以推断，这一天，第一被告把爆炸装置的部件带进马耳他，并要求第二被告同行、拎着衣箱过海关，因为海关官员很熟悉第二被告，不太可能把他叫住搜查衣箱。这同 Abdul Magid 的证言相吻合。最后，控方认为，12 月 21 日，衣箱要在卢卡通过安全检查，装上 KM180 航班，就必须要有一个人对整个过程作一安排；这个人要对卢卡的安全控制程序了如指掌，知道怎样才能绕过这些控制措施。第二被告曾经当过好几年站长，是执行这项任务的理想人选。此外，有记录表明，12 月 21 日上午 7 时 11 分，有人从第一被告下榻

的假日饭店向第二被告公寓的电话号码打了电话。控方认为，可以推断，这个电话的内容是安排第二被告开车送第一被告去机场；第一被告在乘 LN147 航班飞赴的黎波里之前办理登机、出境手续时，受到特殊待遇，由此也可以推断，第二被告当时在机场。

[85] 第二被告在日记中确实记下了上文提到过的几则文字，这一点是毫无疑问的。爆炸装置放在衣箱中在卢卡装上 KM180 航班，而衣箱上面肯定要挂一个转机标签、最终才能装上 PA103 航班，从这个角度看，很容易看出这几则日记内容含义阴险、尤其是因为对此没有任何解释。第二被告的辩护律师声称，即使同意第二被告确实获取标签并确实把标签给了第一被告的说法，由此即推断他必定知道标签将用于炸毁一架飞机，那也太离谱了；要知道控方现在不再说第二被告是利比亚情报局的工作人员。如果必须裁断这一事项，那我们会发现这是一个棘手的问题。但出于我们即将解释的原因，我们认为不必这样做。控方重视 1988 年 12 月 18 日第二被告前往的黎波里，并于两天后同第一被告一起返回。我们说过，我们不能接受 Abdul Majid 关于他看见两名被告提着一个衣箱抵达的证言。因此，没有任何证据表明两名被告中任何一人带了行李，更不用说棕色的新秀丽衣箱了。第二被告去的黎波里的目的不论是什么，都不太可能是交出标签，因为在马耳他就可以很容易地办这件事。我们不同意控方作出的推断，控方认为第二被告去的黎波里目的是送第一被告通过卢卡的海关。这一假设没有任何实际根据，我们把它看成是臆测、而不是推断。因此，对这个问题作出的判断是，第二被告前往的黎波里的目的就是不清楚，虽然其行动极为可疑，但终究是怀疑猜测。控方称第二被告了解卢卡的安全安排，因此可能知道怎样才能绕过安全安排；控方这样说，可能是有充分的依据。但控方再进一步，称第二被告“才有可能、而且确实提供了最后的协助，想尽办法把这件行李送了进去”。我们认为，没有什么证据可以支持这一说法，因此，这最多也只能属于猜测。此外，还有一条有力的反对意见指出，没有任何证据可以表明 12 月 21 日第二被告在卢卡机场。有一些证人当天在该机场，他们很熟悉第二被告，如 Abdul Majid 和 Anna Attard，可是根本没有人问他们第二名被告是否在场。控方称，12 月 21 日上午有人向第二被告的公寓简短地打了电话，由此可以作出一系列推断，最终断定他在机场；我们认为，这纯属臆测。虽然很有可能从日记的这几则内容中推断出为非作歹的含义，但我们终于断定，并没有其他可以接受的充分证据，来支持或肯定这一推断，尤其是关于第二被告了解他给予第一被告的帮助是同安放爆炸装置炸毁飞机计划有关的推断。因此，我们认为，没有充分的佐证来支持由日记这几则内容得出不利推断。在此情形下，理当宣告第二被告无罪。

[86] 现在我们来处理对第一被告的指控。首先我们要讲清楚，第二被告日记中的几则内容绝对不能成为指控第一被告的证据。应当把这几则日记视为共同被告人在第一被告不在场的情况下所作的一项供词。如果有其他证据证明两名被告共同实施所指称的罪行，那也许可以把这几则日记内容用作指控已证明是共同犯罪

者的一般证据。但我们认为第二被告未经证实参与这项罪行，因此要按常规处理，这几则日记内容不可用来指控第一被告。所以我们全然不考虑此事。

[87] 1987年6月15日，利比亚护照管理局应对外安全组织的要求，发给第一被告一本有效期至1991年6月14日的护照；该组织提供了其中应载列的内容。持照人姓名为Ahmed Khalifa Abdusamad。这种护照称为密码护照。没有证据说明为什么会发这本护照给他。第一被告1987年8月前往尼日利亚就用了这本护照；他经由苏黎世和马耳他返回的黎波里，至少在苏黎世和的黎波里之间是与Nassr Ashur(亦持密码护照)同一架飞机。1987年间，前往埃塞俄比亚、沙特阿拉伯和塞浦路斯，用的也是这本护照。1988年唯一一次使用这本护照是12月20/21日前往马耳他过夜，后来再没用过。这一次他是乘坐KM231航班于下午5时30分左右抵达马耳他的。他在Sliema的假日饭店过夜，用了Abdusamad的名字。12月21日，他乘定于上午10时20分起飞的LN147航班离开。1988年，第一被告用本名、持本人护照作了数次旅行，尤其是12月7日前往马耳他，滞留到12月9日才前往布拉格，并于12月16/17日经苏黎世和马耳他返回的黎波里。

[88] 指控第一被告的一项重要证据是Gauci先生认人的证据。出于我们已说明的理由，我们认为Gauci先生在这件事上是可信的，同时承认这并不是确凿无误的认人。由他的证言可以推断，第一被告就是购买包裹爆炸装置的服装的那个人。我们已经同意购买服装的日期为1988年12月7日，而第一被告正是这一天抵达马耳他并滞留到12月9日的。他下榻Sliema假日饭店，该饭店靠近Mary's House。如果他是购买这一批衣物的人，那就不难推断他一定知道购买这批衣物的目的何在。我们接受证明他是民众国安全组织工作人员并身居要职的证据。其中一项要职就是航班安全处长；由此可以推断，他起码应大概了解阿拉伯利比亚航空公司航班所至机场的安全防范措施的性质。他似乎也参加了军事采购工作。他同Bollier先生打过交道，虽然并不是具体涉及MST定时器，并曾同Badri Hassan组成公司，向MEBO公司租借房地并打算同它做生意。他与Salinger先生面谈时否认同MEBO公司有任何联系，但我们不接受他的这一否认。1988年12月20日，他用他那本持照人姓名为Abdusamad的护照进入马耳他。证据没有说明此行有任何明确的理由。可以接受的证据只是显示，第一被告同第二被告于当晚一起短暂登门拜访了Vassallo先生，翌晨7时11分，第一被告打电话或试图打电话给第二被告。这次旅行用的是假名，时间又是在卢卡放置爆炸装置的前夜，加上他于翌晨在爆炸装置放置已妥的时候或在此前后动身前往的黎波里，由此可以推断，这次旅行同放置该装置有关。如果能对这次旅行作出无不良动机的解释，那显然就不能作此推断。证言中唯一的解释是他同Salinger先生面谈时作的，其时，他否认当时到过马耳他并否认化名Abdusamad或用过持照人姓名为Abdusamad的护照。如上所述，我们不接受他的否认。

[89] 我们明白，就指控提出的某些证据而言，有一些不确定因素和疑点，我们还意识到这样一个危险：只取似乎互相吻合的部分而忽视可能不相吻合的部分，

也许会从一大堆相互抵触的证据中得出其实并不合理的行为模式或结论。但我们审议了本案所有证据，包括各项不确定因素和疑点，以及辩护律师的陈述，相信下列各方面的证据确实互相吻合，构成一个真实的、令人信服的行为模式：在马耳他购买衣服、这批衣服放在起爆衣箱中、一件行李由马耳他转到伦敦、认出第一被告（虽然不是绝对的）、他在关键时间或在此前后化名旅行，以及其它的背景情况（如他同 Bollier 先生的关系以及同民众国安全组织或利比亚军方购买 MST-13 定时器的人员来往）。根据所有各项证据，我们对第一被告有罪无任何合理怀疑，因此，对于经订正的起诉书上所余的一项指控，本庭裁定第一被告有罪。

[90] 本庭三名法官一致决定作出上述判决。