

ГОДИШНИК НА СОФИЙСКИЯ УНИВЕРСИТЕТ „СВ. КЛИМЕНТ ОХРИДСКИ“

ИСТОРИЧЕСКИ ФАКУЛТЕТ

Том 102, 2008 – 2017

ANNUAL OF SOFIA UNIVERSITY “ST. KLIMENT OHRIDSKI”

FACULTY OF HISTORY

Volume 102, 2008 – 2017

---

„ЗАВЕСАТА ВСЕ ОЩЕ Е ЖЕЛЯЗНА“.  
ТРАГИЧНАТА ИСТОРИЯ НА ПОЛЕТ 4X-АКС  
В МЕЖДУНАРОДЕН И БЪЛГАРСКИ КОНТЕКСТ\*

ВАНЯ МИХАЙЛОВА

(Докторант към катедра „История на България“)

*Vanya Mihaylova.* “THE CURTIAN IS STILL MADE OF IRON”. THE TRAGIC HISTORY OF 4X-АКС FLIGHT IN AN INTERNATIONAL AND BULGARIAN CONTEXT

The study is devoted to the Israeli plane that was fired by two Bulgarian jet fighters over the Bulgarian airspace on the 27<sup>th</sup> of July 1955. The main purpose of the author is to present the facts and circumstances associated with the tragic 4X-АКС flight and to examine the causes of the tragic event, the international response and the way it was used for propaganda purposes against both Bulgaria and the Eastern bloc and the USSR. The myths and assumptions concerning the plane crash that are a result of the obscure aspects about the reasons why the Israeli plane entered into the Bulgarian territory and the circumstances demanded for it to be brought down are analyzed. A special attention is paid to the impact of the incident on the relations between

---

\* Отделни части от настоящата студия, свързани с отразяването на случая в контекста на двустранните отношения между България и Израел, са публикувани в специализираното списание за еврейска история, изкуство и култура „La Estreya“. Статията е поместена в специален брой, посветен на 25-годишнината от възстановяването на дипломатическите връзки между двете държави. Ограниченият ѝ обем, както и тематиката на изданието не предполагаше по-цялостно представяне на разглеждания проблем. – Михайлова, В. Изпитанията на едно приятелство. Инцидентът със свалянето на израелския самолет от 27 юли 1955 г. в контекста на отношенията между България и Израел. // *La Estreya*, 2015, No 11, p. 58 – 73.

Bulgaria and Israel as the main parties in that special case and their diplomatic negotiations in order for the issue about the payment of certain compensation to the families of the victims to be resolved. The involvements of international institutions like the United Nations and the International Court of Justice in an attempt for the problem of the guilt and the compensation due thereunder to be solved are scrutinized.

Describing the international situation regarding the opposition and the military rivalry and competition between the representatives of the Eastern and Western blocs just at the time when the accident with the 4X-AKC flight used to happen Vanya Mihaylova reached to the conclusion that the main reason is the specific atmosphere of distrust and mutual suspicion. The death of 58 civilian passengers proved that the negotiations during the Geneva conference in 1955 were an example of a “cold détente” in the context of the hot confrontation and “*the curtain was still made of iron*”.

*Keywords:* 4X-AKC, Israeli plane crash, Constellation, El Al, International Court of Justice, Cold War, Bulgarian-Israeli relations, Aerial incident, the Iron Curtain, MOSSAD, Stanley Hinks, Golda Meir, Reuven Nall, Nir Baruch, Shabtai Rosenne, Nisim Mevorach.

Краят на Втората световна война е изпълнен с много надежди, свързани не само с прекратяване на военните и политическите конфликти, но и с демонстриране уважение спрямо човешкия живот, толерантност към другия и мирно съвместно съществуване без налагане принципите на „победители“ и „победени“. Сериозните разногласия между съюзниците от Антихитлеристката коалиция съвсем скоро показват, че тези очаквания са измамни, а уроците от големия военен конфликт не са научени. Само няколко години по-късно светът се оказва разделен с плътна „желязна завеса“, разграничаваща представителите на постепенно оформилите се два военно-политически блока – Източния и Западния. Зрителите на сцената на голямата политика са пряко въввлечени в сценарий с неизвестен край, при който всяко малко напрежение създава заплахата от нов глобален военен конфликт. Защитата на общочовешките ценности отстъпва място на политическото, военното и икономическото съревнование. Именно с цел туширане на напрежението и демонстриране на желание за диалог, представителите на САЩ, Великобритания, Франция и СССР провеждат среща на високо равнище в Женева от 18 до 23 юли 1955 г. Разногласията помежду им относно основните политически проблеми не успяват да доведат до постигането на разбирателство, но международната конференция маркира създаването на един „нов дух на удовлетворение“ от възобновяването на диалога на най-високо равнище и на нови надежди за мирно сътрудничество<sup>1</sup>, които съвсем скоро ще се окажат илюзорни.

Темата за инцидента със свалянето на израелския самолет от 27 юли 1955 г. е слабо разработена в българската историография. Единствената книга,

---

<sup>1</sup> Мирчева, Хр. История на международните отношения в най-ново време. Книга първа. София, Софи-Р, 2002, с. 578.

посветена на този случай, е на Драголюб Гаджев и Нансен (Нир) Барух – „Полет 4X-АКС“<sup>2</sup>. В нея двамата автори проследяват подробно обстоятелствата около трагичния инцидент, като представят и специфичната атмосфера, на фона на която той се разиграва. Въпреки богатия документален материал, използван от Д. Гаджев и Н. Барух, книгата има своите слабости. Трудно е да се определи нейният жанр, тъй като тя не е историческо изследване. Използваните архивни единици не са цитирани, като на отделни места не може да се направи разграничение между самия документ и авторския коментар към него, защото се преплитат в хода на повествованието. Независимо от това, книгата е източник на ценна информация и документите, публикувани в нея, могат да бъдат използвани при разкриването на обстоятелствата, свързани със свалянето на израелския самолет. Инцидентът е споменат и от Любомир Огнянов при представяне развитието на отношенията между България и Израел в периода 1948 – 1955 г.<sup>3</sup> Изследователят обръща внимание на основните факти, както и на провокираната от случая антибългарска пропаганда, която се разпространява по това време. Той е отразен бегло и от Михаил Груев в общото изследване, посветено на историята на социализма в България – „НРБ от началото до края“<sup>4</sup>, и в двете книги на Димитър Недялков за историята на българската военна авиация<sup>5</sup>. Ирина Григорова също споменава за казуса с израелския самолет в контекста на отношенията между България и Франция през 1963 г.<sup>6</sup>

Инцидентът с израелския самолет, както и неясните обстоятелства около него са причина за засиления интерес, проявяван към темата от страна на българските журналисти и отразен в подобни публикации. Първият опит за разкриване на събитията е направен от Виктор Меламед в неговата статия, публикувана в сп. „Криле“<sup>7</sup>. Използвайки част от предоставената от него информация, Цветан Цаков подробно описва фактите около трагичния полет 4X-АКС и изяснява различните тези, свързани със свалянето на израелския

<sup>2</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС. 27 юли 1955. София, Труд, 2003.

<sup>3</sup> Огнянов, Л. Дипломатия на съвременна България. Шумен, Епископ Константин Преславски, 2006, с. 119.

<sup>4</sup> Груев, М. Външната политика на Народна република България и Студената война. – В: НРБ от началото до края. Под общата ред. на Ив. Знеполски. София, Сиела, 2011, с. 232.

<sup>5</sup> Недялков, Д. Българската авиация през Студената война. София, Военно издателство, 2001, с. 197 – 199; История на българската военна авиация. София, Военно издателство, 2012, с. 369. В първата книга са допуснати някои сериозни неточности. Отбелязано е, че инцидентът с израелския самолет става през 1956 г., объркан е моделът на българските самолети-изтребители, като вместо „МиГ-15“ е написано „МиГ15-бис“ и е посочено, че катастрофата се случва в региона на Югоизточна, вместо Югозападна България.

<sup>6</sup> Григорова, И. Българо-френските отношения по време на президентството на ген. Дьо Гол (1958 – 1969 г.). София, Албатрос, 2009, с. 111.

<sup>7</sup> Меламед, В. Рейс 402 остана в зоната на здрача. // *Криле*, 1991, № 12, с. 24.

самолет, които продължават да се разпространяват и до днес<sup>8</sup>. Почти всички останали журналисти, проявяващи интерес към темата, цитират, а в някои случаи и директно използват неговата статия<sup>9</sup>.

Случаят със свалянето на израелския самолет е отразен и в чуждоезични изследвания<sup>10</sup>. В тях основният акцент е поставен върху юридическите аспекти на казуса със сезирането на Международния съд в Хага от страна на Израел, САЩ и Великобритания и взетото впоследствие решение за липсата на юрисдикция от негова страна по конкретния въпрос.

Документалното изследване на проблема, свързан със свалянето на израелския пътнически самолет на 27 юли 1955 г., представлява сериозно предизвикателство за изследователите. Причината за това е фактът, че близо 60 години след тези събития голяма част от документите по случая в България са засекретени по неясни причини<sup>11</sup>. Това се отнася предимно за тези

---

<sup>8</sup> Статията е публикувана в две отделни издания с малки разлики в съдържанието. – Цаков, Цв. Въздушните погроми: интриги и истини. Български милигер МиГ-ове отново сразиха израелски цивил Констелейшгън. // *Аерофанатик*, № 2, 11 май 1992; № 3, 22 май 1992; Трагедията „Констелейшгън“ 38 години по-късно. Бог никого не спасява насила. // *Поглед*, № 41, 11 окт. 1993; № 42, 18 окт. 1993.

<sup>9</sup> Ковачев, П. 58 евреи гинат над Рупите. 2 наши изстребителя МиГ-15 свалят израелски пътнически самолет през 1955 г. // *24 часа*, XIII, № 6 (4441), 7 ян. 2004; Версии за свалянето на израелския пътнически самолет над Рупите през 1955 г.: От „заради агент на Мосад“ до „заради царчето“. // *24 часа*, XIII, № 7 (4442), 8 ян. 2004; Михайлов, Б. Полет 4X-АКС. Как България е осъдена да плаща по \$8,292 за загиналите пътници на свален от комунистите самолет. [online]. [viewed 17 March 2015, 16:25]. [http://www.bg-voice.com/articles/view/polet\\_4h-aks/2116/](http://www.bg-voice.com/articles/view/polet_4h-aks/2116/); Гергушева, П. Една трагедия в небето на България 59 години по-късно. [online]. [viewed 17 March 2015, 16:27]. <http://btvnovinite.bg/gallery/bulgaria/obshtestvo/edna-tragediya-v-nebeto-na-balgariya-59-godini-po-kasno.html>; Лазарова, Б. Израелски пътнически самолет свален у нас през 1955 г. [online]. [viewed 17 March 2015, 16:30]. [http://dariknews.bg/view\\_article.php?article\\_id=153286](http://dariknews.bg/view_article.php?article_id=153286); България свалила израелски самолет заради контрабанда на сребро? [online]. [viewed 17 March 2015, 16:32]. [http://dariknews.bg/view\\_article.php?article\\_id=224572](http://dariknews.bg/view_article.php?article_id=224572)

<sup>10</sup> Shachor-Landau, Ch. The Judgment of the International Court of Justice in the Aerial Incident Case between Israel and Bulgaria. – Archives des Völkerrechts, 8, Bd. 3. H. (März 1960), p. 277 – 290; MacChesney, Br. Case Concerning the Aerial Incident of July 27<sup>th</sup> 1955 (Israel v. Bulgaria), Preliminary Objections. // *The American Journal of International Law*, 1959, Vol. 53, No 4, p. 923 – 937; Aerial Incident of July 27, 1955: Israel v. Bulgaria. // *Duke Law Journal*, 1960, Vol. 9, No 2, p. 240 – 251.

<sup>11</sup> Авторът се сблъска със сериозни трудности пред откриването на документи по случая. Най-големи проблеми бяха създадени от страна на ДА към МВнР. Първоначално служителката, отговаряща за обслужването на читателите, в продължение на близо шест месеца твърдеше, че те нямат такива документи, което не е възможно, защото именно МВнР е институцията, занимаваща се основно с този случай. Впоследствие бе заявено, че документите от явните и поверителни описи по казуса са събрани в един опис – 20п (1955 – 1965) – „Материали по израелския самолет“, който се води секретен. Предварително бе отправено предупреждение, че те няма да бъдат предоставени на автора. Бе нап-

от Дипломатическия архив (ДА) на Министерството на външните работи (МВнР). Поради отказания достъп до тях, такива не са използвани в настоящото изследване. Единствените два документа от тази архивна институция, анализирани в студията, са от описи 14п и 20, свързани с отношенията между България и Франция. Отразяването на случая с израелския самолет е направено въз основа на архивни единици от фондовете на Кабинета на Министъра, Управление гранични войски, Щаб на военновъздушните сили и 3-и граничен отряд – Петрич от ДВИА във Велико Търново. Информацията от тях е допълнена с документи от фондовете на Централния комитет (ЦК) на Българската комунистическа партия (БКП), Министерския съвет (МС), МВнР и Колекция микрофилми – Франция от Централния държавен архив (ЦДА)<sup>12</sup>. Използвани са архивни единици от фондовете на Секретариата на Министерството на вътрешните работи (МВР), Второ главно управление – Контраразузнаване (ф. 2), Управление III – Военно контраразузнаване (ф. 3), и Управление III на Държавна сигурност (ДС) (ф. 13) от Комисията за разкриване на документите и за обявяване на принадлежност на българските граждани към Държавна сигурност и разузнавателните служби на Българската народна армия (КР-ДОПБГДСРСБНА). Проучени са документи от израелския Държавен архив, обнародвани в документалния сборник, посветен на външната политика на Израел в периода януари – октомври 1956 г. Изясняването на казусите око-

---

равен опит да се изиска по законен път достъп до тях на основание Закона за достъп до обществена информация, но такъв бе отказан със Заповед № 95-00-26 от 23 януари 2015 г. на изпълняващия длъжността постоянен секретар на МВнР Мая Добрева. Официалният мотив е „застрашаване на националната сигурност“ или „увреждане или създаване на опасност от възникване на значителни вреди на позициите на страната в преговори с друга държава“. Това, което е интересно в случая, е, че срокът за класификация на документи с гриф „строго секретно от особена важност“, приравнено към „строго секретно“ след влизането в сила на Закона за защита на класифицираната информация, каквито са тези по случая, е 30 години, т. е. той би трябвало да е изтекъл, а и в Държавния военноисторически архив (ДВИА) има документи със същия гриф на секретност, които са разсекретени и свободни за ползване от гражданите. Освен това, същите документи от ДА на МВнР вече са били предоставяни за ползване на други читатели – Д. Гаджев и Н. Барух, при изготвяне на тяхната книга. Тези обстоятелства провокират въпроса за липсата на единни и последователни критерии и политика при вземането на решения за разсекретяване на поверителни документи и предоставянето им за ползване от страна на изследователите. В контекста на конкретния случай се ограничава правото на достъп до информация на българските граждани и се създават трудности, свързани с обективното разкриване на обстоятелствата около свалянето на израелския самолет.

Авторът на изследването изказва благодарността си на разследващия журналист Христо Христов за оказаната помощ при опита за издействие на достъп до документите в ДА на МВнР по законен път, както и на юриста Фани Давидова от Програма „Достъп до информация“, която подготви съответно Заявлението и Жалбата след получения отказ.

<sup>12</sup> Авторът благодари на Алексей Калънски за оказаната помощ при превода на голяма част от тези документи, написани на френски език.

ло сезирането и дейността на Организацията на обединените нации (ООН) и Международния съд в Хага по повод на инцидента е направено въз основа на автентични документи от съответните международни институции.

Основната цел на настоящата студия е да се анализират фактите и обстоятелствата около свалянето на израелския пътнически самолет на 27 юли 1955 г. в българското въздушно пространство близо до град Петрич. Ще бъдат разкрити причините за трагичния инцидент, международната реакция във връзка с него и използването му с пропагандни цели както срещу България, така и спрямо Източния блок и СССР. Специално внимание ще бъде обърнато на отражението на инцидента върху отношенията между България и Израел като основни страни по казуса. Ще бъдат проследени и опитите за неговото уреждане чрез сезирането на международни институции, като ООН и Международния съд в Хага, както и продължителните преговори, свързани с изплащането на обезщетения на семействата на загиналите пасажери от трагичния полет.

### “SOS this is 4X-AKC”<sup>13</sup>

Само четири дни след конференцията в Женева, на 27 юли 1955 г. в 7 часа и 10 минути (българско време) в българското въздушно пространство при с. Милославци край гр. Трън<sup>14</sup> навлиза без предупреждение самолет от неизвестна националност. Две минути по-рано той е засечен от служителите на системата Въздушно наблюдение, оповестяване и свързка (ВНОС), които веднага уведомяват ръководството на Противовъздушната отбрана (ПВО). Отговорният оперативен дежурен на Главния команден пункт (ГКП) – ПВО майор Ангел Кърчев издава команда за повишена готовност на зенитните средства и дежурните изстребители<sup>15</sup>. В 7 часа и 13 минути след издадена заповед от летище „Доброславци“ излитат два дежурни изстребителя. В пилотската кабина на

---

<sup>13</sup> Това заглавие е заимствано от последното съобщение, изпратено от пилотите на самолета, което е получено няколко пъти от ръководството на въздушното движение в Атина около 5 часа и 37 минути сутринта. – Memorial submitted by the government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. – International Court of Justice. Pleadings, oral arguments, documents. Aerial incident of 27 July 1955 (Israel v. Bulgaria; United States of America v. Bulgaria; United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Bulgaria, p. 338. [online]. [viewed 17 March 2015, 13:45]. PDF, 1,16 MB.

<http://www.icj-cij.org/docket/files/37/9141.pdf?PHPSESSID=4dabb1f3718c9bc33f7aa7e4253f702d>

<sup>14</sup> Самолетът прелетява над Трън и оттам по маршрута Радомир – Станке Димитров – Благоевград – Петрич, като изминава общо 200 км на българска територия.

<sup>15</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 120. Доклад на министъра на народната отбрана армейски генерал Петър Панчевски относно състоянието на противовъздушната отбрана на страната; ЦДА, ф. 1 Б, оп. 6, а. е. 2629, л. 18. Доклад на министъра на народната отбрана армейски генерал Петър Панчевски относно състоянието на противовъздушната отбрана на страната.

двата самолета „Миг-15“<sup>16</sup> се качват водачът капитан Борис Петров и воденият лейтенант Константин Санкийски<sup>17</sup>. С помощта на информацията, предавана от ГКП – ВНОС, те откриват самолета-нарушител на няколко километра южно от гр. Станке Димитров и започват да го преследват. В този момент (около 7 часа и 25 минути) връзката с командния пункт е прекъсната<sup>18</sup>. Двамата пилоти успяват да настигат нарушителя в района на Благоевград, като водачът на двойката капитан Б. Петров се приближава до него. След като не ус-

---

<sup>16</sup> Има съществени неясноти относно броя и вида на изпратените във въздушното ни пространство самолети, които са натоварени със задачата да се справят с нарушителя. Според информацията, записана в журнала за бойната дейност на Изстребителната авиация (ИА) на Военновъздушните сили (ВВС), срещу него са изпратени два самолета „Як-23“, които излитат в 8 часа и 13 минути (московско време) и се прибират 45 минути по-късно. Именно те успяват да го свалят. В документа е посочено, че по същото време в българското въздушно пространство са изпратени и два самолета „Миг-15“, които излитат в 8 часа и 29 минути и се връщат обратно в 9 часа и 5 минути. Те не успяват да прихванат нарушителя заради голямата отдалеченост и слабостите във връзката. – ДВИА, ф. 1049, оп. 3, а. е. 5, л. 48 – 49. Журнал за бойната дейност на ИА – ВВС. В друг документ от фонда на Щаба на ВВС е записано, че срещу неидентифицирания четиримоторен самолет в 8 часа и 14 минути са насочени два самолета „Миг-15“, които го взривяват. Освен тях, срещу него са вдигнати още два самолета „Миг-15 бис“, които излитат от летище „Граф Игнатиево“, но когато достигат целта, тя вече е била свалена. – ДВИА, ф. 1049, оп. 24, а. е. 1, л. 63 (гръб) – 65. Журнал за бойна дейност на ИА – ВВС.

<sup>17</sup> Според информация на полковник Александър Дечев, отговарящ за организирането на ПВО на страната, лейтенант К. Санкийски застъпва за първи път като дежурен в този ден и не е стрелял дотогава. – ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 16, л. 111 (гръб). Протокол на заседанието на Колегиума на МНО с представители на ПВО за страната и ВВС, състояло се на 04. 08. 1955 г.

<sup>18</sup> В докладната записка на армейския генерал Петър Панчевски, изпратена до министър-председателя Вълко Червенков по повод на инцидента, е посочено, че връзката е загубена поради голямото отдалечение и снижаване под 2000 м, което прави технически невъзможно осъществяването на права връзка. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 71. Докладна записка от министъра на народната отбрана армейски генерал П. Панчевски относно нарушението на въздушното пространство на Народна република България на 27. 07. 1955 г. и свалянето на нарушителя в района на гр. Петрич.

В протокола на Комисията, назначена от министъра на отбраната, като причина за това е отбелязано значителното отдалечаване от аеродрума и силните атмосферни радиосмущения. Последният довод изглежда нелогичен, при условие че официалната теза на българското военно ръководство е, че атмосферните условия в този ден са били добри. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 6. Протокол за резултатите от разследването на случая със сваления израелски транспортен самолет на територията на Народна република България от средствата на ПВО на 27.7. 7.35 ч. местно време в района на гр. Петрич. Заместник-министърът на народната отбрана генерал-лейтенант Захари Захариев също отбелязва, че причината за прекъсването на връзката е свързана с тактико-техническите данни на самолетната радиостанция, а именно действие в обсег от 60 – 80 км. – ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 6, л. 170. ТУК – ЦК на БКП – Катя Аврамова.

пьява да идентифицира националността му<sup>19</sup>, но установява, че става въпрос за четиримоторен витлов транспортен самолет, той извършва еволюции<sup>20</sup>, с които да му сигнализира да го последва. Последният прави завой надясно, опитвайки се да се отклони към югославската граница. Българският капитан отново повтаря предупреждението, като този път то е съпроводено и със сигнална стрелба със светещи патрони. Едва след това той пристъпва към атакуване на самолета. Междувременно лейтенант К. Санкийски открива огън директно по нарушителя в района на Симитли. След първите атаки самолетът-нарушител отново променя своя курс, като този път се насочва на юг и намалява височината на полета си. Българските изстребители продължават атаката, като към 33-тата минута неидентифицираният самолет спуска колесника в района на гр. Петрич, продължавайки да намалява височината, което би могло да се интерпретира като подготовка за кацане, но българските летци го възприемат като опит за прилагане на тактически маньовър и прехвърляне на планината Беласица<sup>21</sup>. Ето защо те откриват действителен, унищожителен огън срещу самолета. Междувременно пилотите на летателната машина изпращат съобщение във Виена, че са нападнати от български изстребители. Достигайки района на Петрич, на височина около 2000 м, те предприемат рязък ляв стръмен завой, бързо намаляват височината, като самолетът се разпада във въздуха на около 1000 м и пада в района на височината Кожух (с. Генерал Тодорово), на 8 км североизточно от гр. Петрич в 7 часа и 35 минути<sup>22</sup>. Той е напълно разбит, а целият екипаж и пътниците загиват.

---

<sup>19</sup> Капитан Б. Петров заявява пред командира си след приключване на операцията, че самолетът-нарушител е без знаци, а пред правителствената комисия казва, че не е видял такива. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 117. Доклад на министъра...; ЦДА, ф. 1 Б, оп. 6, а. е. 2629, л. 15. Доклад на министъра...

<sup>20</sup> Еволюциите представляват поклащане с крилете на самолета пред нарушителя и извършването на завой наляво. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 71. Докладна записка от...

<sup>21</sup> Пак там, л. 11. Показания от капитан Борис Василев Петров; Пак там, л. 72. Докладна записка от...

<sup>22</sup> АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 3, оп. 3, а. е. 349, л. 3. Справки за нарушение на въздушното пространство на НРБ от чужди самолети и балони през периода от 1955 до 1958 г.

Местните селяни, които по това време работят на полето, казват, че малко след като самолетът започва да гори, те чуват голям гръм от взрив. Задната му част се откъсва и отделните елементи от нея падат по западните скатове на височината Кожух заедно с едното крило, двата мотора и по-голямата част от вещите и документите. Двигателите на самолета заедно с предната част и пътниците преминават гребена на височината и падат на източния скат на същата, на около 10 – 15 м от р. Струма. Едновременно с падането избухва и втори взрив и съставните елементи на тази част от самолета с пътниците и багажа са изхвърлени нагоре, встрани по ската, както и в р. Струма. – Пак там, л. 33. Доклад-справка за падналия пасажерски самолет на скалистата височина „Кожух“ край гара Генерал Тодорово, Петричко; ДВИА, ф. 1391, оп. 2, а. е. 52, л. 433. Телеграма н-р 1868 от 28.8.1955 год. гр. Петрич. София – началник гранични войски.



## „Отрезвяването“. Разследване на обстоятелствата около трагичния инцидент

Поразяването на самолета-нарушител първоначално предизвиква еуфория сред българските военни, защото въздушното пространство на страната многократно е нарушавано от вражески самолети, спускащи парашутисти или позиви, които са успявали да се измъкнат<sup>23</sup>. Малко по-късно българското военно командване разбира, че сваленият самолет е пътнически с отличителни знаци „4X-AKC“, модел „Констелейшън С-69“, произведен от фирмата „Локхид“, принадлежащ на израелската държава и превозващ общо 58 души от различна националност (51 пътници и 7-членен екипаж)<sup>24</sup>. Настъпва временно объркване и шок от случилото се, което се отразява и в последвалите действия от българска страна.

Министерският съвет веднага назначава правителствена комисия, която трябва да установи обстоятелствата около станалия инцидент и да определи отговорните за случилото се лица<sup>25</sup>. В нея влизат: министърът на външните работи д-р Минчо Нейчев<sup>26</sup>, министърът на вътрешните работи Георги Цанков, министърът на народната отбрана армейски генерал П. Панчевски, министърът на народното здраве д-р Петър Коларов и главният прокурор на републиката Йордан Чобанов. По заповед на министъра на народната отбрана е образувана и вътрешна комисия, председателствана от генерал-майор Август Кабакчиев<sup>27</sup>.

---

<sup>23</sup> В периода 16 януари 1952 – 27 юли 1955 г. българският държавен суверенитет е нарушен от 76 самолета. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 55 – 61. Справка за нарушенията на въздушното пространство на Народна република България.

<sup>24</sup> В някои изследвания погрешно е посочено, че броят на загиналите пасажери по време на инцидента е 80 души. – Груев, М. Външната политика..., с. 232.

<sup>25</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 2, л. 119. Разпореждане на Министерски съвет относно назначаване на правителствена комисия, която да обследва случая със станалото нещастие със самолета в района на гр. Петрич на 27 юли 1955 г.; ЦДА, ф. 1 Б, оп. 6, а. е. 2621, л. 1. Протокол „А“ № 199 на заседанието на Политбюро на ЦК на БКП, станало на 27 юли 1955 г.; ЦДА, ф. 136, оп. 20, а. е. 1115, л. 1. Разпореждане 1160<sup>А</sup> на Министерски съвет относно: назначаване на Правителствена комисия, която да обследва случая със станалото нещастие със самолета в района на гр. Петрич на 27 юли 1955 г.

<sup>26</sup> М. Нейчев е министър на външните работи от 27 май 1950 до 11 август 1956 г. в правителствата на В. Червенков и Антон Югов. Той е народен представител в XXVI ОНС, VI ВНС, I и II НС в периода от 1945 до 1956 г. и заема поста председател на Президиума на VI ВНС и II НС (1946 – 1950).

<sup>27</sup> Комисията е назначена с устна заповед от министъра на народната отбрана армейски генерал П. Панчевски със задача да проведе разследване за сваления израелски самолет от средствата на ПВО. Членове на тази комисия са: полковник Атанас Семерджиев, полковник Ал. Дечев, полковник Васил Стоичков и майор Видю Пенев. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 1. Протокол за резултатите...

Междувременно още в момента на избухването на самолета е издадена заповед от ръководството на Гранични войски за блокиране на района, като причината за това е не само станалата катастрофа, но и постъпилата информация, че от самолета са скочили 3 – 4 души парашутисти<sup>28</sup>. За тази цел са изпратени две групи войници и офицери, които прогонват местното население, което по време на инцидента е на полето и пристига на мястото на катастрофата около 15 минути по-късно. След потушаването на пожара се пристъпва към събиране на едно място на частите от самолета, трупове на загиналите, както и всички предмети, документи и книги. По-късно през деня представителите на правителствената комисия извършват подробен оглед на мястото на катастрофата и разпитват местните хора, станали свидетели на случилото се. По тяхно нареждане вещите на загиналите се опаковат и запечатват в чували, които заедно с трупове, подредени в ковчези, се изпращат още същата вечер в София. Веднага е проведена и медицинска обработка на местността, а на следващия ден е извършено допълнително претърсване на района<sup>29</sup>.

Българският министър на народната отбрана армейски генерал П. Панчевски незабавно изпраща доклад за случилото се до министър-председателя В. Червенков<sup>30</sup>. В него той описва бегло обстоятелствата, свързани с нахлуването в българското въздушно пространство на израелския транспортен самолет и последвалото му сваляне. Този доклад предизвиква недоволство от страна на В. Червенков, защото фактите не са изяснени достатъчно добре и според него „не бива на вяра да се вземат заключенията на органите, които са ръководили и извършили свалянето на самолета“<sup>31</sup>. Той отправя препоръки въпросът с отличителните знаци на летателната машина да се проучи вни-

---

<sup>28</sup> При избухването на самолета, той се разпада на няколко части и именно този факт създава погрешното впечатление за спускането на парашутисти. Това убеждение е показателно за психологическата нагласа на българските военни по отношение на самолета-нарушител, който действително е възприеман като вражески. Незабавно е издадена заповед за блокиране на района и залавяне на парашутистите, като едва впоследствие се установява, че такива няма. – ДВИА, ф. 1391, оп. 2, а. е. 52, л. 432. Телеграма н-р 1868...

<sup>29</sup> По време на това повторно претърсване на района трима български ефрейтори намират по един дамски часовник (два от тях работещи, а третият – повреден, обгорен, но със запазена машина). Те ги прибират и не докладват за това. Впоследствие действията им са разкрити, като началникът на трети граничен отряд подполковник Кръстев докладва пред ръководителя на гранични войски МВР – Народна република България (НРБ) генерал-майор Чакъров, че стойността им е около 1500 лева и предлага да ги продаде на „Градска търговия“ гр. Петрич, като сумата се използва за награждаване на личния състав по случай 9 септември. Предложението му е отхвърлено и те са предадени в МВР. – Пак там, л. 468.

<sup>30</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 75 – 76. Доклад от министъра на народната отбрана армейски генерал П. Панчевски относно: нарушението на държавната граница на Народна република България от транспортен самолет на 27.7.1955 г.

<sup>31</sup> Пак там, л. 77.

мателно, задавайки логичния въпрос как е възможно той да е летял над югославска територия без такива. В. Червенков настоява, че е необходимо да се установи кога и какво точно са предавали пилотите на сваления самолет и след това министърът на народната отбрана да представи своето мнение в нов доклад. Последният е изготвен на следващия ден – 29 юли<sup>32</sup>. Той е значително по-обстоен и в него е посочено, че екипажът на самолета умишлено е навлязъл в българското въздушно пространство.

Междувременно информацията за случилия се инцидент на българска територия се разпространява бързо сред международните дипломатически среди. Получил информация от Атина за „паднал или изчезнал“ израелски самолет на българска територия, военният аташе на английската легация полковник Стивънсън уведомява незабавно за случилото се временно управляващия Посолството на Израел в България Н. Барух<sup>33</sup>. Той се свързва с друг служител от израелската легация – Йосиф Бенбасат, от когото получава потвърждение за инцидента и му нарежда да поиска информация от българското МВнР. Последната задача се оказва изключително трудна за изпълнение, тъй като е издадена официална заповед да не се предоставят сведения по случая. Това е отразено в докладната записка на третия легационен секретар при Четвърти отдел на МВнР Стоян Желенски: „При започване на дежурството Цветан Антонов от Отдела по протокола ме предупреди, че вероятно ще се обадят от израелската легация във връзка с катастрофирал на наша територия самолет. Ако се обадят, да отговоря, че не знам нищо и не мога да отговоря в момента, тъй като всички служители са вече излезли“<sup>34</sup>. Той отказва да даде официална информация за инцидента както на представителите на израелската легация, така и на тези от английската, които няколко пъти посещават МВнР още същата вечер. Интересът от страна на дипломатическите представители на Форин Офис е провокиран от постъпилото запитване във връзка със случая в Английския парламент<sup>35</sup>, а и вестниците във Великобритания незабавно поместват информация за него във вечерните си издания.

Ръководството на израелската държава реагира остро на случилото се и изпраща протестна нота до българската легация на 28 юли 1955 г., в която информира, че първата индикация за бедственото положение, в което се е намирал израелският самолет, е изпратеното съобщение за помощ „S.O.S.“, по-

---

<sup>32</sup> Пак там, л. 70. Докладна записка от...

<sup>33</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 19.

<sup>34</sup> Пак там, с. 25 – 26.

<sup>35</sup> Инцидентът със сваления израелски самолет над българското въздушно пространство се обсъжда в Английския парламент на 28 юли 1955 г. – *Israeli Airliner, Bulgaria (Shooting down)*. – *HC Deb 28 July 1955*, vol. 544, p. 1353 – 1355. [online]. [viewed 21 March 2015, 13:14] [http://hansard.millbanksystems.com/commons/1955/jul/28/israeli-airliner-bulgaria-shooting-down#column\\_1353](http://hansard.millbanksystems.com/commons/1955/jul/28/israeli-airliner-bulgaria-shooting-down#column_1353)

лучено чрез радиоканалите на гражданската авиация<sup>36</sup>. То е засечено в Атина и Белград, като израелската легация е информирана за случилото се именно от югославските власти. Представителите на израелското Външно министерство отправят искане към легацията незабавно да им бъде предоставена информация от българските власти за имената и данните на жертвите и всякакви други подробности относно тяхното местонахождение и състояние, както и за обстоятелствата, довели до свалянето на самолета. Изразено е учудване от това, че близо 24 часа след нещастния инцидент българските власти не са предоставили никаква информация по случая нито на израелската легация в София, нито на Външното министерство, което създава излишно допълнително безпокойство сред израелското правителство и роднините на пасажерите.

Малко по-късно същия ден, след като са уведомени за случилото се от официалното изявление на българското правителство, израелските управляващи изпращат втора нота<sup>37</sup>. В нея те протестираат срещу шокиращото безразсъдство, довело до унищожаването на самолета и загубата на 57 човешки живота. Според тях идентифицирането на невъоръжен граждански самолет от познатия тип „Констелейшън“ не представлява трудност и затова те определят действията на българските сили за сигурност като произтичащи от злонамерено незачитане на човешкия живот и на елементарните задължения за човечност, от които е следвало да се ръководят действията им.

Българското правителство отговаря на предприетите от Израел действия с две ноти. В първата от тях от 28 юли се дават кратки сведения за обстоятелствата около свалянето на израелския самолет и е съобщено за свикването на специална комисия, която трябва да разследва обстоятелствата около случилото се<sup>38</sup>. Изразено е съжаление от страна на българските власти и е декларирана готовност за изплащането на съответните обезщетения. Съдържанието на втората нота от 4 август 1955 г. повтаря това на информацията, публикувана в резултат на заключенията на правителствената комисия в българския печат.

На 28 юли след среща с българския външен министър д-р М. Нейчев, Н. Барух получава разрешение и още същия ден посещава мястото на само-

---

<sup>36</sup> To the Application of the Government of Israel. Annex I. Note from the Israel Ministry for Foreign Affairs to the Bulgarian Legation of 28 July 1955, with correction of 29 July 1955, regarding the description of Mr. Tohar. – International Court of Justice. Pleadings, oral arguments, documents. Aerial incident of 27 July 1955 (Israel v. Bulgaria; United States of America v. Bulgaria; United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Bulgaria), p. 9. [online]. [viewed 8 April 2015, 18:05]. PDF, 964 KB.  
<http://www.icj-cij.org/docket/files/35/9135.pdf>

<sup>37</sup> To the Application of the Government of Israel. Annex 2. Second Note of 28 July 1955 from the Israel Ministry for Foreign Affairs to the Bulgarian Legation. – International Court of Justice..., p. 11.

<sup>38</sup> To the Application of the Government of Israel. Annex 3. Note Verbale of 28 July 1955 from the Bulgarian Ministry for Foreign Affairs to the Israel Legation in Sofia. – International Court of Justice..., p. 12.

летната катастрофа, придружаван от първия секретар на МВнР Малин Моле-ров и двама представители на английската легация – МакГърк (III секретар) и Питър Гарднър (аташе). Той разговаря с някои от местните свидетели на случилото се, които потвърждават, че самолетът е обстрелван и избухва във въздуха. Н. Барух е изненадан от липсата на телата на пътниците, както и техните куфари и лични вещи на мястото на инцидента<sup>39</sup>, обстоятелство, което по-късно ще бъде използвано, за да се отправят обвинения срещу действията на българските разследващи органи, свързани с това, че се опитват да скрият какво точно се е случило.

Ръководството на израелската държава реагира остро на нещастния случай и незабавно по заповед на министъра на транспорта Моше Кармел е съставена анкетна комисия<sup>40</sup>. Поради липсата на редовни договорно уредени въздушни съобщения между България и Израел нейните представители още вечерта на 27 юли заминават за Атина, където правят постъпки пред българската легация за издаването на входни визи. Във връзка с това е изпратено официално писмо от израелското дипломатическо представителство в Гърция до пограничните гръцки и български власти<sup>41</sup>. То е получено от българска страна на 29 юли и в него са посочени лицата, натоварени от израелското правителство да ръководят „спасителните операции“ във връзка със сваления самолет. Това са аташето на израелското представителство в Гърция Шломо Беняков (Shlomo Benussov) и представителят на израелската въздушна компания „Ел Ал“ Якоб Маржел (Jacob Margel). Първоначално българското правителство отстоява позицията, че това не е уместно, защото има назначена правителствена комисия, но впоследствие се съгласява, като поставя три изрични условия: тя не може да включва повече от трима души, времетраенето на разследването е ограничено до няколко часа и на нейните представители е забранено „да задават въпроси“<sup>42</sup>. На 30 юли на мястото на инцидента прис-

<sup>39</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 37.

<sup>40</sup> Израелските власти първоначално отправят предложение за съставянето на съвместна комисия, която да разследва обстоятелствата около свалянето на израелския самолет, но след като българските управляващи отказват, се пристъпва към организирането на такава, съставена единствено от израелски представители. – Меламед, В. Рейс 402 остана..., с. 24. Военният журналист Цв. Цаков посочва, че според принципите на Международната организация за гражданско въздухоплаване съвместното разследване е задължително, като правото на съответен анализ принадлежи на страната, на чиято територия е станала катастрофата. Ето защо той определя действията на българското правителство като „най-голямата грешка“, свързана с инцидента, посочвайки, че по този начин би могло да се създаде възможност за пълна прозрачност и участие не само на израелско-българска комисия, но и на експерти от целия свят. Това, от друга страна, е можело да тушира до известна степен и силната антибългарска пропаганда във връзка със случая. – Цаков, Цв. Трагедията „Констелейшън“...; Въздушните погроми...

<sup>41</sup> ДВИА, ф. 1422, оп. 1, а. е. 101, л. 163. Aux Autorités frontalières Helléniques et Bulgares.

<sup>42</sup> ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949 – 1955. Bulgarie, vol. 44. Politique extérieure. Affaires de l'avion Israélien abattu. 28 Juillet – 2 Décembre 1955, p. 12.

тигат Мордоха Лауфер, Цви Тохар и Йоел Палди, които в продължение на около шест часа правят снимки на мястото и на пробойните от куршуми. По същото време там пристигат и английският военен аташе в София – Стивънсън, и представителите на израелската легация Рувен Налл и Н. Барух. След като провеждат разследване и правят постъпки за удължаване на престоя, които завършват с неуспех, представителите на израелската комисия се оттеглят на гръцка територия. Два дни по-късно в Тел Авив са изпратени 42 кутии с останките на 58-те жертви<sup>43</sup>, заедно с техните вещи, след като на 29 юли в Софийската синагога е организирана обща панихида. Погребението на загиналите пътници от самолета става на 4 август<sup>44</sup>.

Инцидентът със свалянето на израелския самолет оказва влияние върху отношенията между България и Израел. Още на следващия ден са предприети действия за защита на представителите на българската легация в Тел Авив. Шарже д'аферът Христо Гутев съобщава, че домовете на всички сътрудници се пазят от по трима полицаи, като децата и семействата са преместени незабавно в съветското посолство<sup>45</sup>. Няколко дни по-късно той информира, че в легацията са получени две заплашителни писма за избиване на целия персонал, както и много закани по телефона. В израелската преса също започва кампания срещу България, която засилва още повече отзвука и отражението на антибългарската и антисъветската такава, която се разпространява по това време. В своето слово при погребението на жертвите от самолетната катастрофа министър-председателят на Израел Моше Шарет окачествява случилото се като „злодеяние“ и „диво кърваво нападение“<sup>46</sup>. От израелска страна е деклариран отказ да се вземе участие в предстоящия панаир в Пловдив.

В тон с действията на българските власти вестниците в страната запазват пълно мълчание по случая. Първото официално съобщение на Българската телеграфна агенция (БТА) за свалянето на израелския самолет над българско-

---

<sup>43</sup> Състоянието на телата на загиналите пасажери от самолета не позволява тяхната идентификация (изключение правят три трупа – на двама мъже и една жена) и затова представителите на отделните заинтересовани легации се отказват от искането си за тяхното репатриране. Въпреки това, израелското правителство се надява да успее да разпознае някои от тях. Ето защо всички трупове и части от тях са транспортирани с влак до Истанбул, след което са изпратени със самолет в Тел Авив. Причината е, че българските власти създават трудности за използването от израелска страна на директен транспортен самолет. – Ibid., р. 6, 12.

<sup>44</sup> 58-те жертви на самолетната катастрофа са погребани заедно в Тел Авив. Кратък репортаж, представящ автентични кадри от погребалната церемония, може да бъде открит във филмовия архив на компанията „Бритиш Пате“ (“British Pathé”). – Air Crash Victims Brought Home Aka Air Crash... 1955. [online]. [viewed 21 March 2015, 16:12].

<http://www.britishpathe.com/video/air-crash-victims-brought-home-aka-air-crash-victi>

<sup>45</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 34.

<sup>46</sup> Пак там, с. 71.

то въздушно пространство е публикувано на 29 юли<sup>47</sup>. То е отпечатано едва на трета страница и е съвсем кратко и почти незабележимо. В него се съобщава за станалия инцидент и е изразено съжаление от страна на правителството и българската общественост. Посочен е и съставът на правителствената комисия, която трябва да разгледа обстоятелствата около нещастния инцидент.

Свалянето на израелския пътнически самолет провокира различни реакции сред българското общество. Някои от неговите представители влагат политически смисъл в случая, отбелязвайки, че подобно действие могат да извършат само комунистите, за които животът на хората няма никакво значение. Дори е изказано известно задоволство от случилото се, защото по този начин представителите на световната общественост са успели да видят „какви варвари са комунистите и колко фалшиви са нежните усмивки на съветските фактори в Женева, обещавайки умиротворение и човешчина между хората“<sup>48</sup>. Негативното отношение спрямо управляващите е причина да се разпространяват слухове за това, че някои от пътниците на самолета са направили опит за спускане с парашути, при което представителите на българските ВВС са ги избили във въздуха. Появяват се и спекулации относно очакваното обезщетение, което българската държава следва да изплати във връзка с инцидента. По този повод се казва, че сумата ще бъде толкова висока, че с нея би могло да се изгради цял нов град<sup>49</sup>. Отправени са предположения за около 100 000 000 долара, а някои представители на българското общество, ръководени от своите интереси, изразяват страховете си за това, че изплащането на обезщетенията ще доведе до загубата на една гроздова реколта.

Първите резултати от разследването на инцидента от 27 юли са представени от вътрешната военна комисия на Министерството на народната отбрана (МНО) четири дни по-късно. Нейните представители съобщават своите изводи, направени след подробно проучване на документите по случая, провеждането на разпити на основните действащи лица и свидетели и на доклада-справка от прокурора на народната армия полковник Господинов. След като изясняват обстоятелствата около свалянето на самолета, те посочват, че според тях няма причина за неговото отклоняване със 130 км на изток от въздушната траса Белград – Скопие – Солун, по която той се е движел<sup>50</sup>. Чле-

---

<sup>47</sup> Съобщение на БТА. // *Работническо дело*, ХХІХ, № 210, 29 юли 1955; *Народна армия*, ХІ, № 2141, 29 юли 1955. Същото съобщение е отпечатано и на страниците на вестник „Еврейски вестни“, но с известно закъснение. // *Еврейски вестни*, ХІ, № 347, 3 авг. 1955. Неговият текст е изготвен още на 27 юли и, въпреки някои корекции, той е включен като част от Разпореждането на МС за съставянето на правителствената комисия. – ЦДА, ф. 136, оп. 20, а. е. 1115, л. 4. Съобщение на БТА.

<sup>48</sup> АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 13, оп. 1, а. е. 1252, л. 245. Информация. Коментари по свалянето на израелския самолет.

<sup>49</sup> Пак там, л. 248.

<sup>50</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 4. Протокол за резултатите...

новете на вътрешната военна комисия твърдят, че самолетът е бил снабден със съвременни радионавигационни средства и дори те да не са работели, екипажът е могъл да го направлява по разчет на времето и магнитен компас. Ето защо те обвързват нарушаването на българската държавна граница с безотговорния контрол на полета. Представителите на комисията смятат, че пилотите са осъзнали навлизането си на чужда територия, когато в 30-ата минута завиват в югозападна посока след предупреждението и атаката на изстребителите. Въпреки това, те не се подчиняват, а правят опит да напуснат страната. Представителите на военната комисия подчертават, че причината за трагичния инцидент е възникналият пожар в левия вътрешен мотор и задната част, както и откъсването на стабилизатора и разпадането на самолета във въздуха след попаденията от стрелбата на двойката изстребителите. Окончателното заключение в протокола е, че: „Отговорността за катастрофата със самолета-нарушител пада върху екипажа на самолета, който се е отклонил от трасето си, нарушил въздушното пространство на Народна република България и несвоевременно е дал сигнал за подчиняване на изстребителите“<sup>51</sup>.

Представителите на българската правителствена комисия също изготвят свой доклад, в който представят заключенията си по повод на станалия инцидент<sup>52</sup>. В него отново се изясняват обстоятелствата около проникването в българска територия на израелския самолет и неговото сваляне, като официално е посочен и броят на загиналите – общо 58 души, от които 29 мъже, 17 жени и 5 деца, а за седем от пътниците не могат да определят нито пола, нито възрастта им<sup>53</sup>. Приложен е и поименен списък на загиналите, от който се изяснява тяхната националност: израелци – 15 души (вкл. 4 души от екипажа), американци – 12, французи – 6, съветски граждани – 5<sup>54</sup>, канадци – 4,

---

<sup>51</sup> Пак там, л. 7.

<sup>52</sup> Конкретната дата на изготвянето и представянето на Заключителния протокол на комисията не е ясна, защото официалният екземпляр, изпратен до МС, не е предаден в съответния фонд на ЦДА. На печата на документа, постъпил в Секретариата на МНО, е отбелязано 16 август, но със сигурност той е изготвен, преди да бъде публикувано официалното съобщение с изводите от него от 3 август 1955 г. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 90. Заключителен протокол на Правителствената комисия, натоварена да разследва случая със свалянето на израелския пасажерски самолет. В петицията, която израелските представители изпращат до Международния съд в Хага, е посочено, че според изявлението на българския външен министър пред Р. Нал заключенията на комисията са записани и въпросът за съставянето на официален доклад дори не е повдиган, т. е. най-вероятно такъв изобщо няма. – Section B. – Pleadings. Memorial of the Government of Israel. – International Court of Justice. Pleadings, oral arguments, documents. Aerial incident of 27 July 1955 (Israel v. Bulgaria; United States of America v. Bulgaria; United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Bulgaria), p. 58 – 59. [online]. [viewed 9 April 2015, 15:17], PDF, 3,36 MB

<http://www.icj-cij.org/docket/files/35/9137.pdf>

<sup>53</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 92. Заключителен протокол на...

<sup>54</sup> Според информация на шарже д'афера на Франция в Израел броят на съветските жертви е седем, като впоследствие се оказва, че те са емигранти, които след пристигането



англичани – 4 (вкл. капитанът на самолета), южноафриканци – 4 (вкл. един от екипажа), западногерманци – 3, поляци – 1, австрийци – 1, шведи – 1, неустановен – 1, без гражданство – 1<sup>55</sup>. Комисията посочва като причина за станалия инцидент нарушаването на българското въздушно пространство от израелския самолет, за което не е отправено никакво предупреждение от страна на пилотите. Отбелязани са грешките на българските летци, както и на другите органи на въздушната отбрана и в заключение е предложено да се публикува официално съобщение в БТА, да се декларира пред израелското правителство готовност за заплащане на част от обезщетението, което се дължи на близките на загиналите при катастрофата, да се потърси отговорност и да се наложат наказания на виновните лица и да се направи предложение за изменение на инструкциите и правилниците за защита на българските граници<sup>56</sup>. Докладът на правителствената комисия е приет от МС с решение от 12 август 1955 г., като изпълнението на препоръките се възлага на министъра на народната отбрана П. Панчевски<sup>57</sup>.

Непосредствено след изготвянето на доклада на правителствената комисия и в изпълнение на отправеното предложение, на 3 август в българската преса е публикувано съобщение на БТА, отразяващо по-подробно обстоятелствата, свързани с трагедията на израелския самолет<sup>58</sup>. По този начин българската общественост за първи път научава какво точно се е случило във въздушното пространство на страната на фаталния 27 юли. Интересно е, че в официалното комюнике е направен опит действията на българските летци да се обяснят със систематичното нарушаване на българското въздушно пространство от чужди самолети в продължение на години. Отново е изразено „дълбоко съжаление“ по повод на инцидента от страна на българското правителство и народ и е декларирана готовност да се изплати дължимото обезщетение на семействата на пострадалите, както и известна част за причинените материални загуби.

---

си в Израел е трябвало да придобият израелско гражданство по силата на Закона за завръщане. – ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949 – 1955. Bulgarie..., p. 34.

<sup>55</sup> В документа пише, че е приложен такъв списък, но той липсва в самата архивна единица. Сведенията за националността на пасажерите са представени въз основа на информация от други документи, до които авторът е имал достъп. Данните за това са противоречиви и се наблюдават разминавания в различните източници, като причината е неустановеният статут на част от пътниците и екипажа и липсата на паспорти, по които те да бъдат идентифицирани. – АКРДОПБГДСРСБНА – М, ф. 1, оп. 1, а. е. 3624, л. 2 – 5. Списък на пътниците пътували със самолет 4 ХАКС на Израелската въздушна компания; ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949 – 1955. Bulgarie..., p. 46; Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4Х-АКС..., с. 114.

<sup>56</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 93-94. – Заключителен протокол на...

<sup>57</sup> Пак там, оп. 3, а. е. 6, л. 271. – Решение № П-254<sup>а</sup> от 12.VIII.1955 г.

<sup>58</sup> Съобщение на БТА. // *Работническо дело*, XXIX, № 215, 3 авг. 1955; *Народна армия*, XI, № 2145, 3 авг. 1955.

Представителите на заинтересованите от случая страни, чиито граждани са се намирали на борда на злополучния самолет, активизират своята дейност, изпращайки протестни ноти до българското правителство. Това правят съответно Великобритания, САЩ<sup>59</sup>, Франция<sup>60</sup>, Южна Африка, Австрия, Швеция и др., в които се отправят искания за наказание на отговорните за свалянето на самолета<sup>61</sup>. В британската нота инцидентът е определен като неоправдано действие и се посочва, че нито едно правителство няма право да сваля пътнически самолет в мирно време. Американските представители настояват незабавно да бъде изплатено обезщетение за загиналите техни граждани. Френската нота е изпълнена с възмущение от пренебрегване уважението към собствеността и хората, мотивирано със защитаване на държавна територия при условие, че липсва каквато и да е опасност<sup>62</sup>. Последното е обяснено с факта, че става въпрос за граждански самолет, отклонил се за момент от своя маршрут, което не оправдава „един акт на война“. Представителите на Външното министерство отговарят на отправените протести с нота, чието съдържание съвпада с официалното комюнике на БТА от 3 август, публикувано в българския печат, и което същевременно отразява заключенията на правителствената комисия.

Българската дипломация незабавно активизира своите действия, стремейки се да запази добрите отношения с Израел, въпреки трагичния инцидент. На 5 август 1955 г. е съставен специален документ, отразяващ мероприятията, които трябва да се предприемат във връзка с тази цел. В него се отчита по-

---

<sup>59</sup> По това време дипломатическите отношения между България и САЩ са прекъснати и затова американските представители използват за тази цел посредничеството на Швейцария, която защитава техните интереси в страната. Официалните връзки между двете държави са преустановени на 20 февруари 1950 г. и са възстановени на 24 март 1959 г.

<sup>60</sup> Служителите на френската легация в София следят с голямо внимание случващото се в страната, засягащо инцидента със свалянето на израелския самолет. Техният представител Йозеф-Мари Бонавита изпраща регулярно информация до външния министър Антоан Пине и до МВНР на Франция, съобщавайки за всичко, което става, както и за сведенията, излизащи в българската преса по този въпрос. Вж.: ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949 – 1955. *Bulgarie...*, p. 1 – 96; ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949 – 1955. *France Bulgarie*, vol. 17, *Analyses de presse*, 1955, p. 247 – 248, 252, 255 – 258, 290 – 293, 299 – 300.

Френската протестна нота е изпратена на 30 юли 1955 г. и в нея е изразено възмущение от действията на българските управляващи, които демонстрират незачитане уважението към личността, претендирайки, че защитават територията на една държава на всяка цена. Посочено е, че преминаването на един граждански полет не може да се счита за такава заплаха, която да оправдае извършването на един военен акт и е отправено искане за морални и материални компенсации. – ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949 – 1955. *Bulgarie...*, p. 75.

<sup>61</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 61 – 62.

<sup>62</sup> ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949 – 1955. *Bulgarie...*, p. 7.

литическият и икономическият интерес на страната от затопляне на отношенията с израелската държава, което може да се отрази и върху предстоящите преговори за загубите и дължимите обезщетения<sup>63</sup>. Предложени са действия, свързани с отзоваване на българския пълномощен министър Георги Зенгилев, осигуряване възможност на повече израелски граждани, които имат желание да посетят панаира в Пловдив, оказване на по-голямо внимание и предоставяне на подаръци на летищата в Международния лагер израелски деца. Сред останалите предвидени мерки са също така изпращането на поздравления до израелския председател Бен Цви по повод на еврейската Нова година, публикуването в българската преса на някои израелски съобщения, ускоряване отговора на израелското искане за подкрепа за присъединяването на „Маген Давид“ (Червен кръст) в Организацията на международния „Червен кръст“ и съобщаване на израелската легация имената на депортираните евреи от Беломорието.

Израелската комисия изготвя своя доклад на 18 август и той е предаден на българското правителство чрез легацията на страната в Тел Авив. Документът е разгледан подробно от отговорните във връзка със случая лица, които отправят своите възражения по отделните точки<sup>64</sup>. В доклада на израелската комисия се изясняват подробностите около пътуването на сваления самолет. Той извършва редовен полет по линията Ню Йорк – Лондон – Париж – Виена – Истанбул – Тел Авив. Малко след Белград летателната машина се отклонява от своя маршрут, което е обяснено с лошите метеорологични условия – силен вятър и поява на гръмотевични бури. Именно тук е едно от съществените разминавания с българските данни, където е посочено, че времето е било ясно<sup>65</sup>.

---

<sup>63</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4Х-АКС..., с. 76.

<sup>64</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 7. Доклад от министъра на народната отбрана армейски генерал П. Панчевски относно: „Доклада на анкетната комисия по свалянето на самолет 4Х-АКС от въздухоплавателната компания „ЕЛ-АЛ“; ДВИА, ф. 1, оп. 2, а. е. 5. Доклад от зам. министъра на народната отбрана генерал-лейтенант З. Захариев относно: „Доклада на анкетната комисия по свалянето на самолет 4Х-АКС от въздухоплавателната компания „ЕЛ-АЛ“.

<sup>65</sup> Всъщност има съществени разминавания и в българската теза, като на някои места се твърди, че времето е било добро както на югославска, така и на българска територия, а на други – това е отречено. В заключителния протокол на правителствената комисия се казва, че атмосферните условия са били добри. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 92. Заключителен протокол на... . В официалния бюлетин за фактическото състояние на времето на 27 юли 1955 г. към 7,30 часа в района, обхващащ полосата 100 км западно и 100 км източно от българската западна граница, се посочва, че билото на Западна Стара планина е било покрито в облаци и на места е имало валеж от дъжд. Отбелязано е, че през последния час, т. е. в диапазона между 6,30 и 7,30 в района на Ниш се е развила гръмотевична буря, което може би действително потвърждава версията на израелската страна. Интерес предизвиква уточнението, че видимостта в районите на Драгоман, Трън, Радомир, Кюстендил, Станке Димитров, Благоевград, Петрич и Сандански е била 20 км, т. е. точно толкова, на каквото

Българските представители смятат, че екипажът на самолета е имал пълна възможност да пролети по установения коридор и да води точна ориентировка, но по неизвестни подбуди, слаб контрол за ориентировката или незачитане суверенитета на НРБ се оказва в района на гр. Трън.

В раздел V са представени подробни сведения за екипажа на самолета и неговия пилот Стенли Хинкс<sup>66</sup>, който е пролетял около 9442 часа на различни типове самолети, от които 3199 на такъв от типа на „Констелейшън“<sup>67</sup>. Това от своя страна доказва, че капитанът е имал достатъчно опит, а и в доклада на израелската комисия е посочено, че екипажът е летял многократно по този маршрут (Ст. Хинкс го изминава осем пъти само в периода от 21 юни 1954 до 18 юли 1955 г.)<sup>68</sup>, за да допусне подобна грешка. Според българските представители той е искал да скрие своето отклонение от маршрута.

По отношение на извършеното разследване на мястото на инцидента изрично е посочено, че когато представителите на израелската комисия пристигат, много от частите на самолета, включително и апаратурата, с която той е бил снабден, са преместени, както и телата на загиналите и техните вещи<sup>69</sup>. Това е отхвърлено като аргумент и е посочено, че трупове и някои от запазените предмети, заедно с документите, са събрани, описани и предадени на израелското правителство<sup>70</sup>. От друга страна, посочено е, че няма как частите от самолета да се запазят след като той се запалва, експлодира във въздуха и след това се разбива в скалите в района.

Оспорен е аргументът за липсата на съвременни навигационни средства по трасата на участъка Белград – Скопие – Солун, като българските отговорни лица посочват, че при добрите радионавигационни средства, с които раз-

---

разстояние са се намирали летците от самолета. От друга страна, изглежда странен фактът, че екипажът, който е с голям опит и често е пътувал по същия маршрут, не успява да установи къде точно се намира и обърква пътя. – Пак там, л. 36. Бюлетин за фактическото състояние на времето на 27 юли 1955 г. към 7,30 часа в района, обхващащ полосата 100 км западно и 100 км източно от нашата западна граница.

<sup>66</sup> Той е бивш пилот на Уинстън Чърчил, нает от израелската гражданска авиация.

<sup>67</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 7, л. 375. Доклад от министъра...

<sup>68</sup> Section B. – Pleadings. Memorial of the Government of Israel. – International Court of Justice..., p. 63.

<sup>69</sup> Представителите на израелската комисия съобщават, че при пристигането си на мястото на инцидента апаратурата на борда на самолета е била демонтирана и премахната, два от четирите мотора са изчезнали безследно и са останали само 18 от общо 50 кресла. Целият багаж и пощенски пратки, както и 20 от общо 58-те трупа също са липсвали. – ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949-1955. Bulgarie..., p. 27.

<sup>70</sup> Действително в АКРДОПБГДРСБНА има архивна единица, в която са представени подробни списъци на пътниците, протокол за намерените парични средства в чужда валута, за открити вещи, машини и машинни части, дрехи, ценности, търговска кореспонденция, куфари, документи на самолетната компания „ЕЛ-АЛ“, лични паспорти и книжа. – АКРДОПБГДРСБНА – М, ф. 1, оп. 1, а. е. 3624, л. 2 – 25.

полага самолетът и с опитния екипаж не се е погледнало достатъчно сериозно на организацията на трасата и пилотите или не са водили точна ориентировка, или нарочно са нарушили въздушното пространство на страната<sup>71</sup>. Категорично е опровергана и израелската теза, че летателната машина се е намирала над българска територия едва 6 минути и е закачила само малка част от българското въздушно пространство – най-югозападния край.

В заключителната част на своя доклад представителите на израелската комисия твърдят, че основният виновник за случилото се са българските изстребители, които свалят самолета<sup>72</sup>. Те достигат до извода, че преди последният да експлодира и окончателно се разбие, той е подпален от попадение на куршуми или такива от по-голям калибър в дясното, а вероятно и в лявото крило. Представителите на израелската комисия смятат, че самолетът се е пръснал във въздуха на средна височина, като причината за това е неговата експлозия, предизвикана от споменатите вече попадения на куршуми. Те настояват да се предприемат съгласувани международни действия, за да се предотвратят други подобни инциденти с пътнически самолети.

### Международната реакция и пропаганда

Свалянето на израелския транспортен самолет над българска територия предизвиква остра международна реакция и се използва като повод за отправянето на сериозни обвинения не само срещу България, но и в частност срещу Съветския съюз и целия Източен блок. За разлика от българския печат, който остава почти безмълвен, международните осведомителни агенции стават особено активни. От „Би Би Си“ коментират, че българското комунистическо правителство отново възмутително и брутално е нарушило международните закони и указания, сваляйки невъоръжен пътнически самолет при инцидент, характеризирани като „най-ужасния и най-убийствения“<sup>73</sup>. Случаят е използван, за да се покаже, че българската държава, чиито управляващи са извършвали нееднократни нарушения на международния протокол и са демонстрирали незачитане на човешките права и живот няма място в ООН. В българската емисия, излъчена на 1 август, коментаторът Джеймс Добсън посочва, че инцидентът показва истинския образ на комунизма пред света, а именно: насилие, безчувствие, бруталност<sup>74</sup>. Според него основният виновник за случилото се са комунистическите водачи, по чието нареждане войниците в България всеки ден са подложени на политическо превъзпитание, вгълпява им се, че трябва да разчитат на силата и че без сила и кръвопролития капитализмът ни-

<sup>71</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 7, л. 376. Доклад от министъра...

<sup>72</sup> Пак там, л. 378.

<sup>73</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 46 – 47.

<sup>74</sup> Пак там, с. 63.

кога няма да бъде унищожен. Той посочва и обстоятелството, че българските военни са убеждавани в това, че т. нар. „капиталистически страни“ се стремят към унищожаването на социализма и всяко нещо, което те предприемат, носи зарадиша на шпионаж, тероризъм или саботаж<sup>75</sup>.

Временно управляващият българската легация в Лондон Христо Татев съобщава на министъра на външните работи, че за да тушира до известна степен негативното отношение на еврейското малцинство във Великобритания и да изясни обективно случилото се, той се среща с депутатата от Камарата на общините Сидни Силверман<sup>76</sup>. Последният е един от изтъкнатите водачи на еврейското малцинство в страната и се ползва с голямо влияние сред неговите представители. Ето защо Х. Татев изяснява пред него подробностите около инцидента с израелския самолет в духа на официалното комюнике и го уверява в дълбоките съжаления на българите. С. Силверман от своя страна възприема инцидента като „нешастна грешка“ и предлага да говори с част от местните евреи, като впоследствие уреди и прием в дома си, на който българските представители да могат да разсеят недобрите впечатления от случая<sup>77</sup>. Установен е контакт от страна на българската легация в Лондон и с депутатата от Камарата Морис Орбах, който отправя предложение за организирането на среща с израелски официални представители, която би могла да се използва за информация и въздействие при евентуални трудности, свързани с плащането на щетите.

Американските вестници излизат със силно критични заглавия, насочени основно срещу комунистите, разбирани като едно общо събирателно понятие, символизиращо незачитането на човешкия живот и общите хуманни принципи. Вестник „Ню Йорк таймс“ подчертава, че българските гранични власти стрелят и свалят пътнически самолет, като че ли се касае за бомбардировач, натоварен с бомби<sup>78</sup>. Редакторите му използват случая, за да отправят обвинения спрямо ръководителите на Съветския съюз, отбелязвайки разминаването между действията им в Женева и тези на българските комунисти<sup>79</sup>. От „Филаделфия инкауайър“ говорят за „пълно незачитане на човешкия живот, което е характерно за комунистическото верую“. Появяват се и заглавия като: „Убийство в България“, „Ново престъпление от сателитите непосредствено след Женева“ и „Извиненията не са достатъчни“<sup>80</sup>. В статия, озаглавена „През Завесата“, журналистите от сп. „Тайм“ изясняват обстоятелствата около инцидента с израелския самолет, посочвайки, че в продължение на 24 часа българ-

---

<sup>75</sup> Пак там, с. 65.

<sup>76</sup> Пак там, с. 91.

<sup>77</sup> Пак там, с. 92.

<sup>78</sup> Пак там, с. 59.

<sup>79</sup> ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949 – 1955. Bulgarie..., p. 4.

<sup>80</sup> Ibid., p. 3.

ското правителство запазва пълно мълчание по случая, а когато тричленната израелска комисия пристига на мястото на инцидента, основните части от разбили се самолет са били преместени<sup>81</sup>.

В израелския печат е изразено възмущение от престъпното поведение на българите. Инцидентът с пътническият самолет е характеризирани като „ужасно деяние“, „хладнокръвно убийство“, „диво кърваво нападение“, „страшно клане, извършено във въздушните висини“ и др.<sup>82</sup> Редакторите на „Джерусалим поуст“, вестник, който по принцип е известен със своята умереност, отправят обвинения към българите, че са използвали трите дни до допускането на израелската комисия, за да се опитат да заличат доказателствата за масовото убийство, извършено от тяхната авиация<sup>83</sup>. Някои десни израелски вестници дори предлагат да се скъсат дипломатическите отношения между България и Израел<sup>84</sup>. Именно с цел да се тушира негативното отношение и образ, създаван на българската държава от страна на израелската преса, пред представителите на българската легация в Тел Авив е поставена специална задача. От тях се изисква да се срещнат с местни журналисти, на които да бъде внушено отпечатването на материали за България, имащи за цел разчупване на обръча на изолация<sup>85</sup>. Задачата е реализирана частично, като двама от членовете на легацията – Африканов и Коларов, провеждат общо пет подобни срещи.

В своя специален доклад до министъра на външните работи д-р М. Нейчев българският пълномощен министър Евгени Каменов казва, че случаят с израелския самолет е използван от френската преса, за да се придаде политическо значение на инцидента<sup>86</sup>. Най-реакционните вестници като „Орор“, „Фигаро“ и „Франтиръор“ правят именно това, изразявайки подозрение спрямо политиката на Съветския съюз, насочена към намаляване на международното напрежение. Ев. Каменов посочва, че техните коментари са „пропити с жлъчни подмятания и остри нападки по отношение на нашата страна“<sup>87</sup>. Той изяснява грешките на българските управляващи, свързани с предотвратяване на антибългарската кампания във френския печат, като късното публикуване на първото съобщение за инцидента и първоначалното недопускане на израелските представители, което дава възможност за различни спекулации и

---

<sup>81</sup> Through the Curtain. // *Time Magazine* [online], 8<sup>th</sup> of August 1995, Vol. LXVI, № 6 [viewed 4 April 2015, 17:55].

<http://content.time.com/time/magazine/article/0,9171,807400,00.html>

<sup>82</sup> Огнянов, Л. Дипломация на съвременна..., с. 119.

<sup>83</sup> ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949-1955. Bulgarie..., р. 9.

<sup>84</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 60.

<sup>85</sup> ЦДА, ф. 1 Б, оп. 32, а. е. 478., л.67. Доклад по работата на Българската легация в Тел Авив в светлината на решението на ПБ на ЦК на БКП за работата на Българската легация и Търговско представителство в Рим.

<sup>86</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 93.

<sup>87</sup> Пак там, с. 94.

поместването на определения за българите като „диваци“, „варвари“ и „хора, лишени от елементарна хуманност“<sup>88</sup>. Българският пълномощен министър посочва, че враждебната кампания се инициира основно от израелски представители, които проявяват особена активност и безскрупулност. Служителите на израелското посолство в Париж разпространяват сред близките на загиналите твърдението, че самолетът е свален без никакво предупреждение и че за инцидента са виновни само българите<sup>89</sup>.

## Грешките, допуснати от българска страна

В хода на разследването около инцидента със свалянето на израелския самолет са разкрити някои сериозни грешки, извършени от страна на българските пилоти на двата изстребителя и военното командване. По отношение на първите е посочено, че те не полагат необходимите усилия да определят националността на самолета, след като установяват, че той е транспортен<sup>90</sup>, а се придържат стриктно към „Инструкцията за действие на изстребителите срещу самолети-нарушители на въздушните ни граници и въздушното пространство на Народна република България“, точка 15 а<sup>91</sup>. Капитан Б. Петров защитава своите действия, обяснявайки, че съгласно този документ има право да атакува нарушителя в 40-километровата зона от границата без предупреждение. От своя страна, министърът на народната отбрана твърди, че е дал указания и

---

<sup>88</sup> Пак там, с. 96.

<sup>89</sup> Пак там, с. 97.

<sup>90</sup> В своите показания капитан Б. Петров изрично посочва, че когато се доближава до нарушителя на българското въздушно пространство, установява, че става въпрос за четиримоторен транспортен самолет. Ето защо изглежда странно как той не успява да види неговите отличителни знаци и защо все пак решава да го атакува. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 10. Показания от капитан...

При огледа на падналите останки от самолета се установява, че на част от опашката е изобразена шестоъгълна синя звезда в бял кръг, а по нейното протежение – надпис „4 X – АКС“. На вертикалния стабилизатор на опашката е нарисувана шестоъгълна звезда с крила в син кръг. По цялото нейно протежение е открита широка синя лента, над която е изобразено названието „Israel“. На другата част от опашката също е намерен втори надпис „4 X – АКС“ с шестоъгълна звезда в син кръг, а върху тялото на самолета – думата „Air-lines“. Върху един от фрагментите от корпуса на самолета са изписани буквите „Ел“ и „Ал“. – Пак там, л. 34. Доклад-справка за...

<sup>91</sup> Според тази инструкция, ако самолетът принадлежи на чужди държави – Турция, Гърция, Югославия или САЩ и Англия, и е навлязъл до 40 км от българската държавна граница, той може да се унищожава без предупреждение. Ако е направил това на повече от 40 км, както е в конкретния случай, трябва да се употребят всички средства, за да бъде принуден да кацне. Ако откаже да се подчини на предупредителните сигнали и демонстрира явно желание да премине на своя територия, следва да се открива унищожителен огън по него, като се преследва и атакува до линията на държавната граница. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 5 – 6. Протокол за резултатите...



генерал-лейтенант З. Захариев е изпратил писмо, но не се уточнява неговата дата, в което се посочва, че летците нямат право да стрелят срещу югославски самолети, където и да се намират на българска територия<sup>92</sup>. Той заявява, че самите пилоти потвърждават запознатостта с тази заповед. В своите показания майор А. Кърчев също твърди, че е издал нареждане за преследване на целта, като пилотите следва да установят принадлежността на самолета и в случай, че той е с югославски знаци, последният трябва да бъде принуден да кацне на аеродром „Доброславци“ или да му се помогне да се завърне на собствена територия<sup>93</sup>. Следователно капитан Б. Петров не е имал право да стреля срещу нарушителя. От своя страна, заместник-министърът на народната отбрана генерал-лейтенант З. Захариев посочва, че в България се избягват точни и ясни формулировки и казва, че нареждането да не се свалят югославски самолети-нарушители е дадено устно и дори е препоръчано да не се дава писмено, но той все пак го прави<sup>94</sup>.

Друга грешка на пилотите е, че не отичат обстоятелството, че полетът става през деня и не се оказва никаква въоръжена съпротива от екипажа на самолета. Те не следят внимателно как реагира последният на техните предупредителни действия. Като пример е посочено, че в 33-тата минута самолетът спуска колесник, което може да се приеме като желание за кацане, но летците преценяват това действие като хитрост с цел да се заблудят преследвачите<sup>95</sup>. Те не дават достатъчно време на пилотите да предприемат някакви действия за изпълнение на тяхната заповед, а атакуват нарушителя до неговата експлозия. Освен това, двамата пилоти нанасят фаталния удар в последния момент, когато самолетът няма необходимата височина, за да прехвърли планината Беласица и очевидно е трябвало да кацне някъде<sup>96</sup>.

---

<sup>92</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 80. В конкретната архивна единица е оставено празно поле, най-вероятно, за да може информацията да се допълни впоследствие. От друг документ става ясно, че датата е 9 юли 1955 г. – Пак там, л. 117. Доклад на министъра...; ЦДА, ф. 1 Б, оп. 6, а. е. 2629, л. 15. Доклад на министъра...

Вероятно уточнението по отношение на югославските самолети е свързано с настъпилата постепенна промяна в позицията на СССР и държавите от Източния блок спрямо Югославия след смъртта на Сталин на 5 март 1953 г. Своеобразен маркер за нея е посещението на първия секретар на ЦК на КПСС Никита Хрущов в Белград от 27 май до 2 юни 1955 г. Вж.: Калинова, Е. Българо-югославските отношения 1953 – 1963 г. между идеологията и прагматизма. – В: Проблемът Изток – Запад. България и Балканите. София, Асоциация Клио-96, 2006, с. 224 – 233; Огнянов, Л. Отношенията между България и Югославия (1949 – 1956). // *Минало*, 1996, № 3, с. 93 – 94.

<sup>93</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 22. Показания на отговорния оперативен дежурен при ГКП – ПВО майор Кърчев Ангел Христов относно сбиването на транспортния самолет-нарушител на 27.7.1955 г. в района на Петрич.

<sup>94</sup> Пак там, оп. 3, а. е. 6, л. 170. ТУК – ЦК на...

<sup>95</sup> Пак там, оп. 1, а. е. 808, л. 72. Докладна записка от...

<sup>96</sup> Пак там, л. 88.

Капитан Б. Петров твърди, че е извършил една предупредителна атака без огън и три атаки със сигнална стрелба отдясно<sup>97</sup>. Според официалния доклад на правителствената комисия той дава не три, а само един предупредителен изстрел, след което стреля направо срещу самолета и го възпламенява. Той води огън с 10 серии, като с първата изпробва оръжието, а с 6-ата, 8-мата, 9-ата и 10-ата улучва самолета<sup>98</sup>. Лейтенант К. Санкийски също води огън с 10 серии, като с първата изпробва оръжието, след което още с първите два изстрела на втората уцелва летателната машина и я възпламенява<sup>99</sup>.

Действията на летците-изстребители са определени като прибързани, защото условията са давали възможност да се изпълни искането на командването нарушителят да бъде заловен „жив“. Основната цел на тази задача е провокирана от желанието да се установи апаратурата, с която е снабден самолетът, „...който в продължение на няколко години нарушава нашето въздушно пространство, при което винаги ловко се измъкваше“<sup>100</sup>. Това показва психологическата нагласа на тогавашното българско военно ръководство, което действително е водено от желанието най-после да залови този нарушител. Двамата пилоти не се опитват да установят никаква връзка с командването, след като последната прекъсва, което означава, че са действали самостоятелно.

Отчетени са и грешки от страна на военното командване. В момента на подаване на сигнала за повишена готовност отговорният дежурен по контролен пункт на 4 Изстребителна авиационна дивизия (ИАД) майор Христо Иванов и временен командир на 18 Изстребителен авиационен полк (ИАП) се намира на авиационната площадка и ръководи сутрешните полети. Той изпраща началник-щаба на полка капитан Христо Петканов на Контролния пункт (КП) на 4 ИАД, а самият той остава да ръководи полетите до кацането на намиращите

---

В свое изказване аташето при израелската легация в София Н. Барух отбелязва, че когато летателната машина е атакувана близо до гр. Петрич, тя е била на 600 м височина с извадени колела за слизване. Той показва 15 снимки на разбития летателен апарат, настоявайки, че той е ударен от десетки куршуми, както и от самолетно оръдие. – АКРДОПБГД-СРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1036, л. 71. Специално съобщение относно: Изказвания на аташето при израелската легация в София Барух, във връзка с катастрофата на израелския самолет.

<sup>97</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 10. – Показания от капитан...

В правилника за надзор над въздухоплаването, който е одобрен от МС на 7 февруари 1948 г., е посочено, че срещу нарушителя трябва да се изпратят три снаряда, изстреляни през 10 секунди. Ако той не се подчини, може да бъде разрушен. – Пак там, л. 129. Правилник за надзор над въздухоплаването, одобрен с 13-то постановление на Министерски съвет, взето в заседанието му от 7 февруари 1948 година, протокол № 21 и обнародван в Държавен вестник, бр. 36 от 14 февруари 1948 г.

<sup>98</sup> Пак там, л. 47 – 49 и 62 – 63. Данни от дешифрирането на филмите от фотокартениците на дежурните летци при стрелбата им по самолета-нарушител на 27 юли 1955 г.

<sup>99</sup> Пак там, л. 49 – 51 и 63 – 64.

<sup>100</sup> Пак там, л. 82.

се във въздуха самолети и се явява едва в 7,30 часа, когато радиовръзката с двамата пилоти е прекъсната<sup>101</sup>. Това става поради неправилното съставяне на графика за дежурство по КП 4 ИАД, вследствие на което майор Хр. Иванов е назначен едновременно за отговорен дежурен по КП на 26 – 27 юли и за ръководител на полетите сутринта на 27 юли в 18 ИАП.

При прекъсването на връзката с двата изстребителя по заповед на капитан Хр. Петканов е вдигнат трети самолет от втората дежурна двойка, но това става твърде късно<sup>102</sup>. Освен това, неговият пилот капитан Петър Пеев погрешно е насочен на североизток, т. е. към определената зона за очакване в района на Своге, вместо на юг към Радомир – Станке Димитров. Вследствие на това „тактически неграмотно“ използване на третия самолет, радиовръзката въобще не е възстановена. Друга грешка на капитан Хр. Петканов, която е отчетена, е, че не е използвал вспомагателния пункт за наведение Добри Дол в района на Кюстендил за тази цел.

Констатирани са грешки и в поведението и действията на командира на 4 ИАД полковник Демиров. Министърът на народната отбрана армейски генерал П. Панчевски казва, че с цел по-добро управление и координиране на дейността е издал нареждане той да се пренесе и да живее в един от апартаментите на дивизията в района на аеродрум „Доброславци“<sup>103</sup>. Полковник Демиров не се подчинява, като само формално си поставя легло в едно от служебните помещения, но фактически живее в София, където е бил и в деня на фаталния инцидент с израелския самолет.

Отчетени са сериозни слабости в системата за оповестяване на отговорните командири, в резултат на които началник-щабът на ПВО полковник Зикюлов, генерал-майор В. Георгиев и генерал-лейтенант З. Захариев се явяват на командния пункт с голямо закъснение, едва след свалянето на самолета<sup>104</sup>.

---

<sup>101</sup> Пак там, л. 3, 6. – Протокол за резултатите...

Според генерал-лейтенант З. Захариев именно прекъсването на връзката е причина за предаденото съобщение на генерал-майор Величко Георгиев от отговорния оперативен дежурен при ГКП – ПВО майор А. Кърчев относно оттеглянето на самолета на гръцка територия. То е докладвано от пилотите на пренасочената двойки изстребители на КП-10 ИАД – Граф Игнатиево. – ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 16, л. 110. Протокол на заседанието...; ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 23. Показания на отговорния...

<sup>102</sup> Той излита в 7 часа и 31 минути, а връзката е прекъсната шест минути по-рано. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 44. Радиообмен, воден между КП на 4 изстребителна авиодивизия аеродрум Доброславци и дежурните летци, излетели по тревога на 27 юли 1955 г.

<sup>103</sup> Пак там, л. 82.

<sup>104</sup> Пак там, л. 73. Докладна записка от...

Началникът на щаба полковник Зикюлов пристига на ГКП – ПВО в 8,28 часа (московско време), а седем минути по-късно към него се присъединява и заместник-командващият изстребителната авиация – ПВО полковник Величков. Генерал-майор В. Георгиев и генерал-лейтенант З. Захариев се явяват едва в 8,40. – Пак там, л. 23. Показания на отговорния...

Констатирано е, че въпреки даването на някои нареждания по телефона, генерал-майор В. Георгиев не участва в цялостното ръководство на операцията. Тази информация противоречи на неговите лични спомени. Пред военния журналист Цв. Цаков той разказва, че се явява в КП на ПВО само няколко минути по-късно след като е повикан по тревога. След него идват генерал-лейтенант З. Захариев, министърът на народната отбрана генерал-полковник П. Панчевски и съветският съветник, чието име не помни<sup>105</sup>. Генерал-майор В. Георгиев твърди, че в хода на дискусиите се оформя мнение да се действа, защото не е ясно какви и колко цели влитат и откъде. Той казва, че се е консултирал с П. Панчевски относно евентуалните действия, но последният се измъкнал с обяснението, че той е командващият и трябва да вземе решение. Подобно е поведението и на генерал-лейтенант З. Захариев. В този момент съветският съветник му казва, че ако е на негово място, ще действа. Генерал-майор В. Георгиев се вслушва в неговия съвет, но подчертава, че отговорността и вината са изцяло негови и заповядва на пилотите: „Ако самолетът напуска територията ни, не ви се подчинява и нямате време за нов заход – стреляйте!“<sup>106</sup>.

По отношение на действията на ГКП-ВНОС и службата ВНОС е отчетено, че командата към изстребителите от аеродрум „Доброславци“ е трябвало да бъде „излитай“, а не „повишена готовност“, вследствие на което срещата на изстребителите със самолета е можело да стане по-рано в диапазона на реалната радиовръзка и по този начин да се предотврати фаталния инцидент<sup>107</sup>. Отправена е критика към отговорния дежурен майор А. Кърчев за това, че е изгубил ценно време, за да уведоми висшето военно ръководство за случилото се, вместо да анализира важната информация за водене на операцията. Отбелязани са слабостите в работата на ГП-ВНОС, които не успяват да определят типа на самолета заради недостатъчните и противоречиви данни от визуалните постове ВНОС<sup>108</sup>. Последните действително не успяват категорично да установят какъв вид е самолетът-нарушител. Първата информация, която постъпва, е, че той е четиримоторен<sup>109</sup>. След това последователно са предадени данни, че става въпрос за летателна машина тип „Си (С) -47“, „Ли-2“, като

---

<sup>105</sup> По това време съветски съветник към българската армия е генерал Шинкаренко. В периода между 1955 и 1956 г. той е заместник главен военен съветник на ВВС и ПВО в страната.

<sup>106</sup> Цит. по: Цаков, Цв. Въздушните погроми...

В официалната справка за радиообмена с двамата пилоти липсва подобна информация. От друга страна, вече бе посочено, че висшето военно ръководство се явява на командния пункт едва след свалянето на самолета, вследствие на което фактически не ръководи действията на ПВО. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 85.

<sup>107</sup> Пак там, л. 83 – 84.

<sup>108</sup> Служителите на ГП – ВНОС потвърждават информираността си, че самолетът е бил транспортен.

<sup>109</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 67. Справка за работата на РТВ – ВНОС по време на нарушението на Народна република България на 27.7.1955 година.

само един от служителите уточнява, че той е „С-69“, но след това данните са променени на самолет с неустановен тип, след като се оказва, че редникът не е чул правилно последната цифра и я поправя<sup>110</sup>. Постъпват и заблуждаващи сведения за моторен шум от самолет, три реактивни изстребителя и „целта прави кръгове“. В самата справка за работата на Радиотехнически войски (РТВ)-ВНОС е отбелязано, че не може да се даде точна характеристика на целта. Едва в 7 часа и 13 минути е предадено съобщение, че самолетът е четиримоторен. За това е информиран ГКП, което се доказва и от показанията на майор А. Кърчев, който потвърждава информираността им относно факта, че самолетът е витлов, четиримоторен с неустановен тип<sup>111</sup>.

### Митове и хипотези, свързани с трагичния полет 4Х-АКС

Неясните обстоятелства около навлизането в българска територия на израелския пътнически самолет и неговото сваляне са причина за разпространяването на различни митове в опит да се обясни неприятният инцидент. Първата хипотеза е свързана с контрабандното пренасяне на борда на летателния апарат на голямо количество сребро. В писмо на министъра на народната отбрана армейски генерал П. Панчевски до зам.- председателя на МС армейски генерал Иван Михайлов е посочено, че местното население и предимно циганите намират голямо количество сребърни зърна, разпръснати в района, където самолетът се разбива и в р. Струма<sup>112</sup>. Приемайки ги за остатъци от разтопени калаени смеси, те правят опит да ги използват за калайдисване на съдове. След като усилията им в тази насока завършват с неуспех, те продават среброто – около 90 кг на „Нармаг“ – Петрич. След изследването му се установява, че металът е чисто сребро с проба 800 – 900 карата във вид на зърна – търговска стока. Изказва се предположение, че местните българи също са събрали около 70 – 80 кг. Въз основа на тези факти и на мястото на намиране на среброто е направено заключение, че то е пренасяно в моторните гондולי и други места от предната част на самолета, до които е имал достъп само екипажът. Именно това обстоятелство, както и транспортирането на някои други ценности, които не са изяснени, е посочено като причина за поведението на пилотите на самолета и опитът им да избягат, въпреки съществуващия огромен риск.

---

<sup>110</sup> Означението на самолет от типа „С-69“ е „13-14“, а това за неустановен тип – „13-11“. – Пак там, л. 84.

<sup>111</sup> Пак там, л. 22 – Показания на отговорния....

<sup>112</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 7, л. 188. Тази теза е отразена в публикуваните статии по темата като опит да се обяснят причините за поведението на пилотите на израелския самолет, които не се подчиняват на отправените предупреждения от страна на двата български изстребителя. – Ковачев, П. Версии за свалянето...; Лазарова, Б. България свалила израелски....; Михайлов, Б. Полет 4Х-АКС...

Трудно е да се определи достоверността на тази теза, защото в списъците на намерените вещи и предмети от летателната машина никъде не се споменава нищо за откриването на сребро. От друга страна, в официалните документи се твърди, че представителите на граничните служби реагират мигновено на ситуацията и почти веднага прогонват местното население, така че изглежда странно то да е успяло да събере толкова голямо количество сребро за толкова кратък период от време. Разбира се, има данни, че местните жители (основно тези от с. Мулетарово<sup>113</sup>, които пристигат първи на мястото на инцидента) все пак прибират някои неща от територията на катастрофата<sup>114</sup>. Не трябва да се пренебрегва и възможността тази теза да е опит от страна на българските военни да оправдаят своите действия около свалянето на израелския самолет.

Втората теза е свързана с присъствието на борда на летателната машина на агент на израелските тайни служби – МОСАД<sup>115</sup>. Името му е Хари (Харан)-Бар Дор, но то е фалшиво. Твърди се, че той се качва на самолета във Виена<sup>116</sup>. Присъствието на тази личност на борда трудно може да се докаже по документи. В официалния списък на пасажерите, пътували на самолета, липсват данни за такова лице. Доказателството, което поддръжниците на тази теза привеждат като аргумент, е, че името му фигурира сред записаните такива на загинали служители на МОСАД на стената на славата в Тел Авив. Отбелязаната година на смъртта му е 1955, а след името му е добавено „Загинал при изпълнение на служебния си дълг“<sup>117</sup>.

---

<sup>113</sup> Сегашното наименование на селото е Рупите. До 1951 г. то се е наричало Ширбаново, а след това – до 1993 г. – Мулетарово. В някои от документите името му е изписвано като Молетарово.

<sup>114</sup> Свидетели на самолетната катастрофа твърдят, че въпреки отцепването на района, част от местните хора успяват да приберат много вещи, принадлежащи на загиналите пътници от самолета. Лазар Касапов, който е очевидец на случилото се, казва, че след инцидента се продавали малки джобни радиоапаратчета. – Гергушева, П. Една трагедия... Френският шарже д'афер в София Й. Бонавита също настоява, че по-всяка вероятност ценните неща са прибрани от местните жители на Мулетарово, пристигнали първи на мястото на инцидента. По този начин той обяснява защо, въпреки избухналите пламъци, не са намерени нито златни часовници, нито бижута. – ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949 – 1955. Bulgarie..., p. 23.

<sup>115</sup> Тази теза не е подкрепена с документи, а е отразена основно в публицистичните статии по темата. – Меламед, В. Рейс 402 остана..., с. 23, 26; Цаков, Цв. Въздушните погроми...; Трагедията „Констелейшън“...; Ковачев, П. Версии за свалянето.... Израелският журналист Ханан Азран също смята, че именно присъствието на агента на МОСАД е причина за свалянето на самолета. Той развива тази теза в своето изследване, посветено на инцидента от 27 юли 1955 г. – רוזע, ח. רוקחב קתרמ. תוידע, הרקה המחלב הירגלובכ יאונתיע ריקחחב קתרמ. רופסה אלמה לע תלפה סוטמ מיטונה לש "לע-לא" תויוסח וזמת; ביבא לת. המולעת ביתב תוקסרתהה: רופסה אלמה לע תלפה סוטמ מיטונה לש "לע-לא" תויוסח (Azran, H. Ta'alumah bi-netiv ha-hitrasfut: ha-sipur ha-male 'al hapalat mefos ha-nos'im shel "El-'Al" be-Bulgaryah ba-milhamah ha-ḳarah, 'edyot ḥasuyot be-taḥḳir 'itona'i merateḳ. Tel Aviv, Tamuz, 2005.)

<sup>116</sup> Меламед, В. Рейс 402 остана..., с. 23.

<sup>117</sup> Ковачев, П. Версии за свалянето...

Поддръжниците на тезата смятат, че руснаците не успяват да заловят агента на МОСАД във Виена и от този момент започват да следят полета на израелския самолет. Именно по тази причина те съветват ръководителите на ВВС на страната да свалят летателната машина чрез своя съветник ген. Шинкаренко. Последната хипотеза категорично е отхвърлена от генерал-майор В. Георгиев, който ръководи ПВО на страната. Както вече бе посочено, той казва, че въпреки получения съвет за действие от страна на съветския генерал, окончателното решение е негово. От своя страна, тогавашният служител в израелската легация Н. Барух смята, че българите действително свалят самолета, получавайки одобрение от съветското командване, но причината за това не е присъствието на агент на МОСАД на неговия борд, а съществуващата параноя по време на т. нар. Студена война<sup>118</sup>. Той определя аргументите за израелския агент като „безсмислени и неоснователни“ и посочва, че при други обстоятелства и атмосфера инцидентът е можел да бъде избегнат. Тезата за присъствието на агент на МОСАД на борда на самолета е използвана, за да се намери обяснение на въпросителните около действието на пилотите на летателната машина. Изказват се предположения, че може би им е заповядано да не кацат на българска територия, за да не се разкрие неговата самоличност, още повече че на борда пътуват и двама израелски офицери<sup>119</sup>.

Местното население край мястото на инцидента също се превръща в генератор на слухове около причините за станалата катастрофа. То обсъжда възможността самолетът да е свален, защото българското разузнаване е уведомено, че в него е пътувал цар Симеон<sup>120</sup>.

Посочените хипотези за причините за свалянето на самолета се основават предимно на неясни предположения и факти, които е трудно да бъдат доказани. Твърде вероятно е самолетът действително да е объркал маршрута. Непосредствено след инцидента пилотът на единия от българските изтребители К. Санкийски, изживяващ лично трагедията, която е причинил със своите действия, отхвърля разпространената теза за шпионската мисия на израелската летателна машина<sup>121</sup>. По този повод няколко години по-късно той казва

---

<sup>118</sup> Melman, Y. An investigation behind bars. Haaretz. [online], 17 May 2008. [viewed 2 April 2015,18:31].

<http://archive.is/Y3zKD>

<sup>119</sup> Цаков, Цв. Трагедията „Констелейшън“... Според В. Меламед става въпрос за трима израелски офицери, които се прибират от обучение във френската военна академия. – Меламед, В. Рейс 402 остана..., с. 26. В официалния списък на пътниците, намиращи се на борда на самолета, са посочени имената на двама офицери. – АКРДОПБГДСР-СБНА – М, ф. 1, оп. 1, а. е. 3624, л. 2. Списък на пътниците...

<sup>120</sup> Ковачев, П. Версии за свалянето...

<sup>121</sup> В своите спомени българският пилот Роза Георгиева припомня, че непосредствено след свалянето на израелския самолет случаят в България е представен като подло използване на невинни хора за прикритие на шпионски цели към страната. – Георгиева, Р. Възторжена безпътница. Записки на една жена летец. В. Търново, Слово, 1991, с. 6.

пред Р. Георгиева: „Какъв ти шпионски самолет, бе, Розке, какъв ти шпионаж! Бяха сбъркали курса бе, не бяха влезли и навътре. Да бяхме закъснели само трийсет секунди, щяха да се върнат на трасето и да бъдат вече зад Кулата, в гръцко. Да бъдат... Ама ние, ние бабитите... истински изстребител!... Да беше война, щеше поне да има оправдание...“<sup>122</sup>. Тезата за объркването на маршрута е спомената и от шарже д'афера на Франция в България Й. Бонавита в телеграма, изпратена до френския министър на външните работи А. Пине. Според него участъкът от течението на река Вардар в Югославска и Гръцка Македония прилича в значителна степен на този около българската река Струма и това може да е обстоятелството, оказало влияние за заблуждението от страна на пилота на израелския самолет<sup>123</sup>.

Основната причина за трагичния инцидент от 27 юли 1955 г. е специфичната атмосфера на недоверие и взаимно подозрение, създадена в годините на Студената война. Министърът на народната отбрана армейски генерал П. Панчевски обяснява случилото се именно с психологическата ситуация и атмосферата, посочвайки, че в продължение на повече от три години българската ПВО е преследвала нарушителите на въздушното пространство на страната, давайки сериозни жертви под формата на летци и материална част<sup>124</sup>. Генерал-лейтенант З. Захариев коментира, че е имало случаи, в които военнослужещи са бити за това, че не са свалили самолет-нарушител. Той посочва, че служители на ПВО, ВВС и лично самият той са наказвани за подобни „провинения“. Той е отправял предупреждения, че е необходимо да се действа внимателно в подобни случаи, тъй като някои самолети може случайно да са отнесени от вятъра на българска територия. „В кабинета на министъра при разглеждане на подобно нарушение аз запитах кой ще отговаря, ако сваленият самолет се окаже пасажерски. На мен се отговори, че моята работа е да сваля самолета, а Министерството на външните работи да се занимава с дипломатия“<sup>125</sup>. Според генерал-лейтенант З. Захариев дори висшето военно командване да бе поело ръководството на операцията, резултатите едва ли биха били по-различни, защото разбиранията и условията по това време са били именно такива<sup>126</sup>.

Настроението и нагласата на самите пилоти също оказват сериозно влияние, защото в резултат на многобройните нахлувания в българското въздушно пространство те се настройват негативно и смятат, че единственият начин да

---

<sup>122</sup> Пак там, с. 13.

<sup>123</sup> ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949 – 1955. Bulgarie..., р. 22.

<sup>124</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 86.

<sup>125</sup> Пак там, оп. 3, а. е. 6, л. 167. ТУК – ЦК на...

<sup>126</sup> Генерал-полковник Иван Кинов също потвърждава този извод, отбелязвайки, че нервността сред представителите на ПВО и ВВС от командването до последния летец създава такава обстановка, че не само пилотите, но и те самите са щели да издадат разпореждане за сваляне на самолета. – ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 16, л. 112. Протокол на заседанието...



се справят със ситуацията е като стрелят по нарушителя. По време на самите обучения те са възпитавани в дух на омраза към врага и в това, че не трябва да допускат нарушителите да се „разхождат“ свободно на българска територия, което също оказва силен психологически ефект, особено в ситуации, в които противникът е успявал да се измъкне. Именно поради тези причини българските летци решават да свалят неидентифицирания самолет на 27 юли 1955 г.<sup>127</sup>

Недостатъчният опит и несъвършенствата в инструкциите за работа на българската ПВО също оказват влияние в конкретния случай. В указанията за работа не е правена разлика между типа на самолета-нарушител – военен, транспортен или пасажерски<sup>128</sup>. Българското въздушно пространство многократно е нарушавано от пасажерски самолети – прототип на бомбардировачите, които се използвали за разузнаване и хвърляне на бомби. По този повод генерал-лейтенант З. Захариев заявява: „Враговете използват такива самолети именно за да могат след свалянето им да кажат, че са се заблудили и че са пасажерски“<sup>129</sup>. Такава е международната атмосферата около инцидента с израелския самолет.

В статия, озаглавена „Трикът срещу радара“, публикувана в сп. „Шпигел“ малко след трагичния случай, се дават подробности за военното съревнование между двата военно-политически блока – Източния и Западния, представлявани съответно от двете суперсили – СССР и САЩ<sup>130</sup>. Посочено е, че по това време се променя стратегията за водене на военни действия, като традиционното до този момент използване на масирана бомбена ескадрила е заменено от изпращането на отделни самолети, които под прикритието на безопасни летателни машини имат действителен шанс да се измъкнат от радарния екран.

---

<sup>127</sup> Пак там, л. 110 (гръб). По този повод генерал-майор А. Кабакчиев отбелязва, че психологическото състояние на летците е било да се свали самолетът. – Пак там, л. 111. Министърът на народната отбрана армейски генерал П. Панчевски се опитва да обясни тяхното поведение, отбелязвайки, че двамата пилоти не са предполагали, че стрелят срещу мирни пасажери. Според него „те са смятали, че имат пред себе си закоравелия и хитър враг, когото толкова дълго са търсели“. – ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 86.

<sup>128</sup> Пак там, оп. 2, а. е. 6, л. 168. Генерал-лейтенант Бъчваров посочва, че в инструкциите до летците не е указано как трябва да се действа при нарушение на българското въздушно пространство от заблудили се пътнически самолети. Той припомня, че е имало няколко случая, при които след установяване типа на самолета-нарушител като транспортен са издавани заповеди той да бъде свалян, въпреки това и впоследствие летците са наказвани, защото не са успели да изпълнят нареждането. Според него българската позиция винаги е била да се сваля нарушителят, независимо какъв е той, защото ръководството на МНО не си е давало сметка какви дипломатически затруднения ще създаде на българското правителство при поразяването на пътнически самолет. – ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 16, л. 110 (гръб). Протокол на заседанието...

<sup>129</sup> Пак там.

<sup>130</sup> Der Trick gegen Radar. // *Der Spiegel* [online], 1955, No 39, S. 22 – 23. [viewed 3 April 2015, 11:30]. <http://magazin.spiegel.de/EpubDelivery/spiegel/pdf/31971240>

Това може да обясни до известна степен действията на българските пилоти. Самият израелски самолет също може да е предизвикал объркване от тяхна страна. Причината за това е, че той е бил тип „Констелейшън С-69“, произведен от фирмата „Локхид“, който е използван като военен транспортен самолет в американската армия, впоследствие през 1951 г. е превърнат в пътнически, а четири години по-късно е трансформиран в модел 149<sup>131</sup>. Синът на Руси Христозов – Георги Христозов, изказва предположение, че самолетът е приличал много на бомбардировачите „Супер Крепост“, обстрелвали София през 1943 – 1944 г.<sup>132</sup>

Именно посочените обстоятелства, както и установените слабости в системата за радарна защита, според авторите на статията в сп. „Шпигел“, са в основата на издадената заповед на Генералния щаб на СССР до всички пилоти на изстребители в рамките на Източния блок<sup>133</sup>. От последните се изисква да стрелят срещу всеки чужд самолет, включително и търговски, който се е отклонил от определените въздушни коридори и е навлязъл в територията на някоя от „народнодемократичните държави“. Представителите на СССР се страхуват, защото по това време американците успяват да неутрализират до известна степен тяхната радарна система, изпращайки свои самолети в съветското въздушно пространство, които правят въздушни снимки. Този факт е официално оповестен от американския полковник от ВВС Ричард Легхорн, който заявява: „Въздушното шпиониране на Съветския съюз, проведено тайно и без съветско разрешение е възможно да се извърши с цената на невероятно малки загуби и е голяма победа за Запада“<sup>134</sup>. Съветските военни специалисти също са запознати с „трика“ и разработват самолети, които не могат да бъдат засечени от американската радарна система. Това е показателно за атмосферата през 1955 г. и за съществуващата параноя. По този повод съветският полковник Гронжев отбелязва: „Няколко машини, всяка от които заредена с водородна бомба, могат, особено в периоди на затопяне в световната политика, да навлязат в наша територия, без да бъдат засечени от радара. Ние ще сме загубили войната, преди тя дори да е започнала“<sup>135</sup>.

---

<sup>131</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 2, а. е. 5, л. 35. Доклад от заместник-министъра...

<sup>132</sup> Лазарова, Б. Израелски пътнически самолет...

<sup>133</sup> Заповедта е предадена от съветския генерал от авиацията А. Л. Торечич, който поема централното командване на въздушната отбранителна организация на Съветския съюз и Източния блок в дните на Женевската конференция. – *Der Trick gegen...*, S. 23.

<sup>134</sup> *Ibid.* Полковник Р. Легхорн оповестява този успех за американските ВВС след като съветският полковник от ВВС Гронжев представя резултатите от военното учение на НАТО „Регулус“ на 22 юли в Москва. Последното се провежда през юни, когато след даден „карт бланш“ за атомен маньовър във въздушното пространство на Франция прелетяват няколко самолета, които не са засечени от радарната система, и успяват да хвърлят атомни бомби над няколко френски града.

<sup>135</sup> *Ibid.*

Именно тези обстоятелства, съчетани с нервността сред военните, са причина за случилия се инцидент със свалянето на израелския самолет. По този повод генерал-лейтенант З. Захариев обобщава, че главният виновник е нарушилият българското въздушно пространство израелски пътнически самолет, но второстепенният са именно те, за това, че не са дали своевременно необходимите разпореждания във връзка с изменилата се международна обстановка<sup>136</sup>.

### Време е за „наказания“...

След внимателното проучване на всички обстоятелства около инцидента със свалянето на израелския самолет са наложени наказания на виновните за случилото се. Министърът на народната отбрана армейски генерал П. Панчевски предлага да се потърси отговорност от командващия ПВО генерал-майор В. Георгиев, защото не е организиран система за своеобразно осведомяване на работниците от командването и щаба на ПВО при извънредни ситуации и в резултат на това първите не са могли да управляват действията на средствата за ПВО в случай като този от 27 юли 1955 г.<sup>137</sup> Друго негово провинение е, че не е проявил достатъчно внимание към изучаването и знанието на инструкциите и законоположенията, самият той не ги е познавал и не е изисквал това от подчинените си. Предложено е той да бъде наказан от министъра на народната отбрана, но не е уточнено по какъв начин.

Отговорност за станалия инцидент е потърсена и от командващия ВВС на страната генерал-майор Кирилов. Причината за това е свързана с пропуските му по отношение ръководството на работата на щабовете на ИАД по управление на авиацията във въздуха и на земята<sup>138</sup>. Предложено е той да бъде наказан от правителството с мъмрене.

Най-сериозна санкция е предвидена за командира на 4 ИАД полковник Демиров. Отправено е предложение той да бъде снет от заеманата длъжност, но впоследствие е представен за уволнение в запаса<sup>139</sup>. Първото наказание е предложено и за майор Хр. Иванов, който не се е явил веднага на контролния пункт и не е поел ръководството на операцията. В крайна сметка той е наказан с пет денонощия казармен арест<sup>140</sup>. Същата мярка, но ограничена до три денонощия, е наложена на началник-щаба на 18 ИАП капитан

---

<sup>136</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 16, л. 110. Протокол на заседанието...

<sup>137</sup> Пак там, оп. 1, а. е. 808, л. 123. Доклад на министъра...; ЦДА, ф. 1 Б, оп. 6, а. е. 2629, л. 23. Доклад на министъра...

<sup>138</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 124.

<sup>139</sup> Пак там, оп. 3, а. е. 7, л. 186. Докладна записка от министъра на народната отбрана армейски генерал П. Панчевски.

<sup>140</sup> Пак там.

Хр. Петканов за това, че не е използвал грамотно вдигнатия във въздуха самолет-ретранслатор<sup>141</sup>.

Посочвайки грешките на двамата пилоти – капитан Б. Петров и лейтенант К. Санкийски, армейският генерал П. Панчевски изяснява, че те следва да бъдат предадени на съд и да бъдат осъдени, но въпреки това предлага дисциплинарно наказание. Той защитава тази своя позиция с довода, че „те са добри летци, до сега не са имали груби нарушения и че в действията, които са се развили много бързо, са се ръководили от патриотични подбуди“<sup>142</sup>. Останалите длъжностни лица от ПВО и ВВС, допуснали грешки или нарушения, следва да бъдат наказани дисциплинарно от министъра на народната отбрана.

Непосредствено след инцидента са предприети мероприятия за предотвратяването на други подобни случаи. Издадено е разпореждане от министъра на народната отбрана до генерал-лейтенант З. Захариев, в което се казва, че всички средства на ПВО трябва да имат готовност, но в случай на нарушение на въздушното пространство в дневни условия е необходимо да се действа, без да се употребява оръжие<sup>143</sup>. Предприети са консултации със СССР за това, как да се постъпва при нарушение на въздушното пространство на страната, предвид на създалата се международна обстановка, чрез генерал-лейтенант Завадовски<sup>144</sup>. Оттам е получена препоръка средствата на ПВО да бъдат в бойна готовност, но срещу самолетите-нарушители – бойни, транспортни и

<sup>141</sup> Пак там, л. 187.

<sup>142</sup> Пак там, оп. 1, а. е. 808, л. 125. Доклад на министъра...; ЦДА, ф. 1 Б, оп. 6, а. е. 2629, л. 25. Доклад на министъра...

Позицията на министъра на народната отбрана е подкрепена и от почти всички присъстващи на заседанието на Колегиума на МНО с представители на ПВО за страната и ВВС. Те се обединяват около мнението, че летците не трябва да бъдат съдени, защото са изпълнявали заповед на висшето командване. По този повод генерал-лейтенант Йонко Панов казва: „Вината е преди всичко в ръководството, че не сме дали указания във връзка с новата международна обстановка, как конкретно да се действа с различните видове самолети“. – ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 16, л. 112. Протокол на заседанието...

Съдбата на двамата пилоти, свалили израелския самолет на 27 юли 1955 г., е трагична. Споменът за нещастния инцидент и загиналите пасажери оставя трайна следа в психиката на лейтенант К. Санкийски, който започва да злоупотребява с алкохол. Той умира от инфаркт през 1974 г., когато поради силните болки в сърцето не успява да се задържи на крака, полита върху остъклената холна врата в неговия дом и остриите стъклени парчета се забиват в гърлото му. По този повод Р. Георгиев казва, че на погребението му се е коментирало, че това е двойна смърт, т. е. своеобразно проклетие. Вторият пилот капитан Б. Петров умира през 1992 г. от рак на бъбреците. – Георгиева, Р. Възторжена безпътница..., с. 13 – 14; Ковачев, П. 58 евреи гинат...

<sup>143</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 73. Докладна записка от...

<sup>144</sup> Генерал-лейтенант М. Завадовски е главен военен съветник в Българската народна армия и военен аташе на СССР в НРБ от октомври 1953 г. От 1955 г. той е определен за главен военен съветник на българския министър на отбраната, като заема този пост до юли 1956 г.

пасажерски, да се предприемат действия, така че да бъдат принудени да кацнат или да бъдат прогонени, но без да се употребява оръжие. Тези указания са повторени в третия доклад на министъра на народната отбрана от 5 август 1955 г. В него е отправено предложение и за съставянето на нова инструкция за действията на ПВО и ВВС по отношение на борбата с чуждите самолети-нарушители<sup>145</sup>. Такава действително е изработена, като, съгласно нейните постановления, от пилотите на изстребителите се изисква освен да разпознаят националната принадлежност на самолета, да направят това и по отношение на неговия вид (дали е пасажерски или военен) и тип<sup>146</sup>. Посочено е, че ако летателната машина принадлежи на капиталистическа страна и е навлязла до 40 км от границата, следва да ѝ се окаже необходимата помощ със сигнали и еволюции, за да се завърне на своя територия, а ако е пасажерска – на съответната траса. В случай на неподчинение или навлизане на по-голямо разстояние, не се предвиждат мерки за сваляне на нарушителя. Разрешено е използването единствено на предупредителни атаки, и то по отношение на самолети, принадлежащи на „страни с народна демокрация“ или Югославия и само в случай, че останалите средства се окажат недостатъчни<sup>147</sup>.

Армейският генерал П. Панчевски изразява своето лично мнение по два по-особени казуса. Първият е свързан с извършването на открито враждебни действия от страна на самолетите-нарушители: хвърляне на парашутисти, откриване на огън по български самолети, атакуване на земни обекти или пускане на бомби. Според него при такива случаи те следва да бъдат атакувани и унищожени. Когато става въпрос за самолет на страните с „народна демокрация“ или Югославия, който не се подчинява на предупрежденията на българските изстребителите и се опитва да избяга, П. Панчевски смята, че летците трябва да докладват на главния команден пункт и само при разрешение да откриват огън по него.

## Намеса от страна на ООН

Междувременно израелската държава сезира ООН по повод на инциденти, свързани със сваляне на цивилни самолети, отклонили се от своя път. Подобно предложение е отправено в доклада на израелската разследваща комисия. Управляващите в Тел Авив изискват въпросът за безопасността на въздушните съобщения да бъде включен за обсъждане в дневния ред на X заседание на Общото събрание на ООН, което трябвало да се открие на 20 септември 1955 г. Това предизвиква сериозно безпокойство сред българските

---

<sup>145</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 1, а. е. 808, л. 128. Доклад на министъра...; ЦДА, ф. 1 Б, оп. 6, а. е. 2629, л. 28. Доклад на министъра...

<sup>146</sup> ДВИА, ф. 1, оп. 3, а. е. 6, л. 278.

<sup>147</sup> Пак там, л. 279.

дипломати, защото се отчита, че поводът е свалянето на израелския самолет над българското въздушно пространство. Според началника на Втори отдел в МВнР Христо Димитров целта на израелската държава е да се навреди на България пред ООН и да се упражни натиск спрямо българските политици за изплащането на големи обезщетения за нанесените вреди и загуби. Ето защо той предлага внимателно да се провери и да се изкаже мнение относно компетентността на ООН по поставения въпрос и съответно да се предоставят необходимите материали по случая на представителите на СССР, Полша и Чехословакия в ООН, за да могат да защитят българските интереси<sup>148</sup>. Направено е и предложение да се отпрати питане до израелското Министерство на външните работи чрез българската легация в Тел Авив относно целта на внасянето на въпроса за разглеждане от ООН. Ако се получи отговор за това, че въпросът се внася за „принципно разглеждане“, следва да се отпрати предупреждение относно възможността от сериозно увреждане на отношенията между двете държави, провокирано от действията на управляващите в Тел Авив.

В крайна сметка ръководството на израелската държава изпраща писмо до генералния секретар на ООН на 21 август 1955 г., в което официално отправя искане за разглеждане на предстоящата X обикновена сесия на Генералната асамблея на ООН на „въпроса за сигурността на търговските самолети, летящи в близост до или пресичащи по невнимание международни граници“<sup>149</sup>. Израелските представители обясняват своето искане с факта, че съществуващите международни правила в тази сфера не осигуряват достатъчна защита за самолетите и техните пасажери. Те предлагат въпросът да бъде проучен от генералния секретар, който да се консултира със специализирани институции и всички компетентни организации. Той следва да представи своите заключения на XI обикновена сесия, които да бъдат придружени от съответните

---

<sup>148</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 99.

Причината да се търси помощ от представителите на СССР, Полша и Чехословакия в ООН е не само общата принадлежност към Източния блок, но и фактът, че България по това време не е член на организацията. Българските представители отправят общо шест молби за участие в международната институция, съответно от 26 юли 1947 г., 23 и 30 септември 1948 г., 30 юни 1952 г., 23 март 1954 г. и 20 септември 1955 г. България официално става член на ООН на 14 декември 1955 г.

<sup>149</sup> Annex 45. Official records of the General assembly, tenth session, annexes. Agenda item 61. Document A/2940. Israel: request for the inclusion of a supplementary item in the agenda of the tenth session. Observations and submissions of the Government of Israel on the preliminary objections of the Government of the People's Republic of Bulgaria. – International Court of Justice. Pleadings, oral arguments, documents. Aerial incident of 27 July 1955 (Israel v. Bulgaria; United States of America v. Bulgaria; United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Bulgaria), p. 163. [online]. [viewed 7 May 2015, 14:12]. PDF, 1,34 MB.

<http://www.icj-cij.org/docket/files/35/9147.pdf>

препоръки, за да се предотвратят нови инциденти от подобен характер и да се гарантира сигурността на пътниците от търговските полети.

Въпросът, поставен от израелските представители, е обсъден по време на пленарната сесия на Общото събрание на 14 декември 1955 г. В резолюцията, публикувана по този повод под номер 927 (X), е посочено, че подобни казуси засягат вниманието на цялата международна общност, защото са свързани със загуба на човешки живот и оказват влияние върху междудържавните отношения<sup>150</sup>. Ето защо се призовава всички държави да вземат необходимите мерки, за да се предотвратят подобни инциденти, а съответните международни организации да обърнат внимание на представената резолюция и проведеното обсъждане на въпроса по време на X сесия на Общото събрание.

### **„Извиненията не са достатъчни“. Дипломатически преговори за изплащане на компенсации**

Приключването на разследването на обстоятелствата около свалянето на израелския самолет и наказването на виновните за инцидента поставят началото на казуса с изплащането на обезщетения на жертвите на самолетната катастрофа, който продължава до 1963 г. Предявени са официални искове за 56 души от Франция, Канада, ФРГ<sup>151</sup>, Австрия, Белгия, Швеция, Великобритания, Южноафриканския съюз, САЩ<sup>152</sup> и Израел на обща стойност 3 850 036 щатски долара, или 26 120 239,96 лв.<sup>153</sup> Отправено е искане за бързото изплащане на дължимото обезщетение. За да се избегне дублиране на усилията и да се координират действията на заинтересованите страни, френският шарже д'афер Й. Бонавита изказва предположение, че израелското правителство би могло да централизира подаването на заявления за обезщетения и да защитава правата на всички семейства пред българските управляващи<sup>154</sup>. За тази цел

---

<sup>150</sup> 927 (X). Question of the safety of commercial aircraft flying in the vicinity of or inadvertently crossing, international frontiers. – In: General Assembly. Resolutions adopted by the General Assembly during its tenth session, p. 14. [online]. [viewed 7 May 2015, 14:47]. PDF, 116 KB.

<http://daccess-dds-ny.un.org/doc/RESOLUTION/GEN/NR0104/07/IMG/NR010407.pdf?OpenElement>

<sup>151</sup> Правителството на ФРГ упълномощава френските представители да защитават интересите на близките на загиналите трима германски граждани вследствие на самолетната катастрофа. Причината вероятно е свързана с липсата на официални дипломатически отношения между България и ФРГ, каквито се установяват на 21 декември 1973 г.

<sup>152</sup> Американските представители отправят официално искане за изплащането на компенсация на семействата на загиналите американски граждани на 10 август 1955 г. чрез посолството на Швейцария в България.

<sup>153</sup> ЦДА, ф. 1 Б, оп. 6, а. е. 3234, л. 90; Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 123.

<sup>154</sup> ЦДА, КМФ 12, М.А.Е. Archives Diplomatiques, EU-Europe 1949-1955. Bulgarie..., p. 24. Впоследствие израелското правителство отказва да представлява всички заинтере-

е съставена специална междуведомствена комисия<sup>155</sup>, която в шестседмичен срок следва да представи съответните искания за обезщетения. Подготвени са два формуляра, съответно за искове, свързани със смърт на пасажерите и за товар на борда на сваления самолет. Дадени са и подробни указания за действията, които заинтересованите страни следва да предприемат в зависимост от националността и местожителството им. Юридическият консултант на израелското Външно министерство Шабтай Розен посещава последователно Париж, Лондон и Вашингтон в края на ноември 1955 г. Целта на неговата визита в трите столици е да се срещне със съответните компетентни лица и да проведе консултации с тях относно претенциите за обезщетения, които следва да бъдат отправени към българското правителство<sup>156</sup>.

Въпросът с изплащането на компенсации е основна тема на дискусиите, проведени по време на специалното съвещание в МВнР на 24 декември 1955 г. В него вземат участие представители на министерството, юристи, главният прокурор на НРБ Й. Чобанов и представител на МНО – началникът на ВВС генерал-лейтенант З. Захариев<sup>157</sup>. Те обсъждат позицията, която страната трябва да поддържа по отношение на вината за случилия се инцидент, съобразявайки се с отпечатаното правителствено комюнике, както и с международните правни норми, изискващи изплащането на обезщетения в подобни случаи.

Израелската държава предприема действия и изпраща няколко ноти до българското правителство във връзка с изпълнението на поетите задължения за наказване на виновните за свалянето на израелския самолет и изплащане на дължимите обезщетения. В нота от 14 февруари 1956 г. управляващите в Тел Авив отново припомнят обстоятелствата около разследването на самолетната катастрофа и потвърждават нарушаването на българското въздушно пространство от израелския самолет, уточнявайки, че то е непреднамерено<sup>158</sup>. Отправено е запитване относно предприетите мерки от управляващите в страната спрямо виновните за инцидента и е потвърдено заключението, че

---

совани от случая страни, като поема защитата единствено на израелските граждани. Останалите държави водят самостоятелни преговори с българските управляващи за уреждане въпроса, свързан с изплащането на дължимите компенсации.

Представителите на Съветския съюз и Полша не отправят искане за обезщетение за своите загинали граждани пред българската държава. – *Ibid.*, p. 45.

<sup>155</sup> В друг документ е посочено, че е създаден специален комитет, председателстван от министъра на правосъдието, който е натоварен със задача да събере исковете, да ги проучи внимателно и да ги подготви за предаване на българското правителство. – *Ibid.*, p. 56.

<sup>156</sup> *Ibid.*, p. 90.

<sup>157</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 125.

<sup>158</sup> רגלובה זוחה דרשמ לא היפוסב לארשי חורי צמ תרגיא

(Note from the Israel Legation in Sofia to the Bulgarian Ministry of Foreign Affairs). – In: Gilead, B. (ed.) Documents on the Foreign Policy of Israel, January – October 1956, Vol. 11. Jerusalem: Government Printer, 2008, p. 151. Документът е публикуван в сборника в оригинал на френски език, въпреки че заглавието е дадено на иврит и английски.



България носи цялата отговорност за унищожаването на самолета. Предявен е иск за изплащане на сумата от 2 656 858 американски долара за вредите и щетите, понесени от израелските граждани<sup>159</sup>. Уточнено е, че нейният размер е съобразен с този, който би могъл да бъде наложен от израелските съдилища при подобни обстоятелства. Израелското правителство подчертава своето желание за бързо уреждане на случая, като декларира възможността да оттегли своите претенции за допълнителна компенсация за вредите, понесени от страната, и за извършените разходи. Пет месеца по-късно в България е изпратен израелски юридически съветник, който трябва да обсъди с българските представители въпроса за уреждане размера на обезщетенията и начина на тяхното изплащане.

На 10 август 1956 г. е изпратена нова нота от израелските управляващи, в която сумата, изискваща се за изплащане вследствие на самолетната катастрофа, е увеличена на 2 658 144 долара<sup>160</sup>. Причината за промяната в изискваната компенсация е, че са прибавени щетите, които израелското правителство е понесло. Исканията за тях са подновени поради неблагоприятното отношение на управляващите в София.

Българското МВНР изпраща нота до израелското правителство на 1 октомври, в която се опитва да прехвърли част от вината върху израелската авиокомпания „Ел Ал“. В нея е посочено, че обезщетенията не отговарят на нанесените щети и размерът им следва да бъде определен съгласно виновността на двете държави. Израелските управляващи от своя страна отговарят с две ноти от 9 ноември 1956 и 27 август 1957 г., в които декларират готовността си за воденето на преговори за уреждането и ликвидирането на въпроса.

В периода от 31 юли до 7 август 1956 г. се провеждат неофициални разговори между представителите на българското Външно министерство и Р. Налл и Ш. Розен. В хода на срещите отново се изясняват обстоятелствата около свалянето на израелския самолет, като и двете страни се придържат към своите официални заключения. По време на организираната дискусия от 6 август със заместник-министъра на външните работи Милко Тарабанов израелските представители заявяват, че са инструктирани от Голда Меир<sup>161</sup> да заявят, че израелското правителство не желае отношенията му с България, които до този момент са били най-приятелски, да бъдат обект на сериозно напрежение и обтягане<sup>162</sup>. Управляващите в Тел Авив са използвали своето влияние, за

<sup>159</sup> Ibid., p. 152.

<sup>160</sup> Applications instituting proceedings and pleadings. Section A. Applications instituting proceedings. – International Court of Justice..., p. 6.

<sup>161</sup> Г. Меир е депутат в израелския парламент (Кнесет) между 1949 и 1974 г. Тя заема последователно постове на министър на труда (1949 – 1956) и външен министър (1956 – 1966). От 1969 до 1974 г. тя е министър-председател на Израел.

<sup>162</sup> Section B. – Pleadings. Memorial of the Government of Israel. – International Court of Justice..., p. 72.

да предотвратят прояви на враждебност от страна на общественото мнение във връзка с инцидента. Изразена е надежда, че българското правителство ще изплати съответните компенсации на семействата на жертвите от самолетната катастрофа. М. Тарабанов от своя страна потвърждава, че България няма интерес от влошаване на отношенията с Израел и че израелското правителство ще бъде уведомено в случай на разминаване между отправеното от него искане за обезщетение и декларираната от българска страна готовност за изплащането на такова.

В периода от 23 ноември до 26 декември 1956 г. между представителите на Израел и България се провежда нов кръг от срещи по обсъжданите проблеми. По време на тази от 11 декември от българска страна е поставено като предварително условие за започването на официални преговори изискването израелското правителство да признае позицията на България<sup>163</sup>. Представителите на последното отхвърлят тази претенция, като обяснението е, че не трябва да се правят никакви уговорки, защото основната цел е да се постигне взаимно удовлетворително уреждане на случая. Петнадесет дни по-късно настъпва промяна в българската позиция, като външният министър Карло Луканов<sup>164</sup> заявява, че българските управляващи са преразгледали въпроса от хуманитарна и правна гледна точка и са съгласни да определят една максимална сума, която би покрила българския дял от компенсациите. Официалното заявление за тази промяна се забавя, което предизвиква негативна реакция от страна на израелското ръководство. На 1 февруари 1957 г. Р. Налл се среща с директора на Отдела за Западна Европа и Близкия изток в МВНР. Последният обяснява това забавяне с поддържаната израелска позиция за изключителната отговорност на България за инцидента и отхвърлянето на българското заявление, че поради неоторизираното присъствие на самолета в българското въздушно пространство компанията „Ел Ал“ също носи отговорност. Р. Налл не приема отговора, заявявайки, че тези факти са отдавна известни на българските отговорни лица и предупреждава, че израелското правителство може да възприеме това отлагане като отмяна на поканата за преговори.

Р. Налл се среща със заместник външния министър М. Тарабанов на 29 март, като разговорът помежду им отново е свързан с посочените и по-рано проблеми между двете държави. При тези условия той заявява, че съществуват две възможности. Първата е българското правителство да продължи да от-

---

<sup>163</sup> Ibid., p. 74.

<sup>164</sup> К. Луканов заема поста на министър на външните работи в периода от 11 август 1956 до 27 ноември 1962 г. Той е заместник-председател на Държавната планова комисия (1947 – 1949), председател на Комитета за наука, изкуство и култура (1949), председател на Държавната планова комисия (1949 – 1952) и вицепремиер (1952 – 1954). Между 1954 и 1956 г. К. Луканов е посланик последователно в Съветския съюз, Монголия и Финландия, а от 1956 до 1957 г. изпълнява длъжността на вицепремиер. В периода 1963 – 1966 г. той е посланик в Швейцария.

лага до безкрай разрешаването на въпроса, разчитайки на обяснението за необходимостта от по-нататъшно разглеждане, което от своя страна ще доведе до пълна безизходица<sup>165</sup>. Втората възможност е да се възприеме практически подход и да се водят преговори за уреждане на въпроса за компенсациите, както е предложено във вербалната нота от 1 октомври 1956 г. и прието от израелска страна с тази от 9 ноември 1956 г. Р. Налл поставя открито три въпроса, свързани с това, дали българското правителство все още се придържа към направеното обещание от 4 август 1956 г., има ли все още желание случаят да бъде уреден по дипломатическите канали и има ли намерение това да стане бързо. Заместник външният министър М. Тарабанов потвърждава, че управляващите в страната действително смятат, че България носи отговорност, но такава следва да се потърси и от израелската авиокомпания<sup>166</sup>. Той посочва, че българското правителство се нуждае от време, за да вземе решение с кого точно трябва да води преговори, след като управляващите в Тел Авив отхвърлят отправеното предложение да представляват всички ищци.

На 12 април 1957 г. се провежда среща между Р. Налл и българския външен министър К. Луканов, по време на която отново се обсъждат позициите на двете държави. Забавянето от близо четири месеца от българска страна е обяснено с необходимостта да се заеме категорична позиция относно отговорността за случилия се инцидент. Отново е потвърдено, че екипажът на самолета носи отговорност, като същевременно е посочено, че виновността на служителите на българската ПВО е такава единствено спрямо българското правителство и не следва да се квалифицира като автоматична спрямо трета страна, доколкото това представлява вътрешен проблем за България<sup>167</sup>. Посочено е, че управляващите в София не могат да признаят своята изключителна вина за катастрофата поради политически съображения, защото това ще даде юридическо оправдание за извършването на нелегални действия спрямо страната от враждебно настроените към нея държави. К. Луканов изразява обидата от действията на правителствата, отправили претенции за обезщетения спрямо България, характеризирани като „фронтална атака“<sup>168</sup>. Според него те са неприемливи дори от хуманитарна гледна точка, защото съответните държави биха могли да компенсират семействата на жертвите чрез застрахователни компании. Поради всички тези обстоятелства българското правителство декларира несъгласието си относно провеждането на среща между представителите на България и Израел, докато последните не признаят отговорността на компанията за инцидента и не се убедят, че те също носят значителна част

---

<sup>165</sup> Section B. – Pleadings. Memorial of the Government of Israel. – International Court of Justice..., p. 75.

<sup>166</sup> Ibid., p. 76.

<sup>167</sup> Ibid.

<sup>168</sup> Ibid., p. 77.

от отговорността. Р. Налл изразява огорчението на своята страна, посочвайки, че позицията на българското правителство представлява тотална промяна спрямо тази, заявена във вербалната нота от 4 август 1955 г.<sup>169</sup> Той декларира, че засегнатите страни не биха могли да бъдат компенсирани от застрахователните компании, защото нито едно от правителствата не се явява страна по подобни споразумения.

Междувременно външният министър К. Луканов отправя предложение до Политбюро на ЦК на БКП относно изплащането на дължимите обезщетения. Според него пред представителите на заинтересованите страни (с изключение на Израел) следва да се поддържа становището, че израелският самолет е основният виновник за случилия се инцидент, защото е нарушил разпоредбите на въздухоплавателните конвенции и българското вътрешно право<sup>170</sup>. Той се позовава на Закона за въздухоплаването от 1927 г. със съответните допълнения от 1955 г., цитирайки конкретно ал. 4, чл. 28, който предвижда, че „всеки самолет, който лети или се опитва да лети над забранена зона, или е навлязъл в страната в противоречие с този закон, подлежи на обстрелване“<sup>171</sup>. К. Луканов посочва, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет върху въздушното пространство на своята територия, съгласно Международните конвенции по въздухоплаването от 1919 г. Ето защо, според него, българската държава не е виновна за свалянето на самолета и не носи никаква отговорност за заплащането на съответните щети, а вината е изцяло на израелската авиокомпания. Българското правителство следва да изплати единствено предвиденото еднократно обезщетение съгласно т. 1 на чл. 22 от Варшавската конвенция от 12 октомври 1929 г. в случай на смърт на пътника, което възлиза на 125 000 френски франка или 8292 щатски долара<sup>172</sup>. Към тази сума трябва да се добави и съответната компенсация за багажа на пътниците. По отношение на разрешаването на казуса с Израел К. Луканов отново предлага да се поддържа тезата за виновността на израелската въздухоплавателна компания, поради което не е необходимо българската държава да плаща абсолютно нищо за самолета и свързаните с инцидента материални щети. Отговорността за изплащането на обезщетения на близките на загиналите израелски граждани следва да се понесе от управляващите в Тел Авив, но поради „хуманни съображения“ България ще поеме това задължение<sup>173</sup>. При това положение е

<sup>169</sup> Ibid., p. 78.

<sup>170</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4Х-АКС..., с. 137.

<sup>171</sup> Пак там.

<sup>172</sup> Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Signed at Warsaw on 12 October 1929. (Warsaw Convention), p. 8 – 9. [online]. [viewed 29 June 2015, 11:15]. PDF, 64,43 KB.

[http://www.assa-int.org/\\_Uploads/dbsAttachedFiles/WarsawConvention1929.pdf](http://www.assa-int.org/_Uploads/dbsAttachedFiles/WarsawConvention1929.pdf)

<sup>173</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4Х-АКС..., с. 139. В друг документ, изпратен от К. Луканов до Политбюро на ЦК на БКП, е посочено, че не трябва да се заплаща нищо на

необходимо да се изплатят около 300 000 щатски долара. Посочено е, че този подход може да доведе до разединение в позициите на заинтересованите държави в случай, че някои от тях решат да приемат предложението. К. Луканов отхвърля възможността за намеса на Международния съд в Хага, посочвайки че той няма право да взема решение без българско съгласие<sup>174</sup>. Единственият вариант в конкретния случай е да бъде сезиран българският съд, но това едва ли ще бъде направено, при условие че изходът от процеса няма да бъде благоприятен за заинтересованите държави. Представен е проект за вербална нота, която следва да бъде изпратена до представителите на последните<sup>175</sup>.

На 23 май 1957 г. по настояване на Р. Налл се провежда нова среща между него и заместник външния министър М. Тарабанов. Българският представител отново потвърждава окончателната позиция на страната, че израелската авиокомпания е отговорна за катастрофата<sup>176</sup>. Според него интерпретацията на българската вербална нота от 4 август 1955 г. е погрешна. Той заявява, че в нея изобщо не се третира въпросът за отговорността на България и докато израелските управляващи се придържат към позицията си, изразена в съответния документ от 9 ноември 1956 г., няма основания за провеждането на среща между двете държави. Посочено е, че българските представители не се връщат към идеята си да компенсират семействата на жертвите, а че решението им представлява предложение да се извърши едно плащане „ex gratia“<sup>177</sup>.

Заместник външният министър Ангелов отправя няколко предложения от името на българското правителство към Р. Налл на 19 юли 1957 г. Първото е свързано с изплащането на компенсация от 56 000 лева за смъртта на всяка жертва на катастрофата, като предлага по този начин случаят да бъде уреден и да се възобновят традиционно добрите отношения с Израел<sup>178</sup>. Посочено е, че ако исканията за обезщетение за причинена смърт на едно и също лице от израелска страна съвпадат с тези на някоя друга държава, те трябва да се споразумеят помежду си за разпределянето на горната сума. Българският

---

близките на жертвите – израелски граждани. Според него българската държава може да се възползва от създаденото напрежение в израелско-арабските отношения и положението, в което се намира Израел в резултат на извършената агресия срещу Египет по време на Суецката криза от 1956 г., за да поддържа подобна позиция. – ЦДА, ф. 1 Б, оп. 6, а. е. 3234, л. 91.

<sup>174</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 140.

<sup>175</sup> ЦДА, ф. 1 Б, оп. 6, а. е. 3234, л. 92.

<sup>176</sup> Section B. – Pleadings. Memorial of the Government of Israel. – International Court of Justice..., p. 78

<sup>177</sup> Юридическото значение на този термин е плащане, което е извършено без лицето, което го прави, да признава каквато и да е било отговорност или юридическо задължение. [viewed 3 May 2015, 14:25]

[http://en.wikipedia.org/wiki/Ex\\_gratia](http://en.wikipedia.org/wiki/Ex_gratia)

<sup>178</sup> Тази сума е приблизително около 8284 долара при валутен курс от 6,76 лева за долар. – Section B. – Pleadings. Memorial of the Government of Israel. – International Court of Justice..., p. 79.

представител Ангелов потвърждава, че страната не признава никаква отговорност и смята, че израелската въздушна компания е изцяло виновна за случилото се, поради което отхвърля претенциите на последната „in toto“ (изцяло). Управляващите в София отправят тези предложения, въпреки досегашната си категорична позиция, че Израел трябва да признае своята отговорност. Те са адресирани и към останалите заинтересовани правителства. Българският представител отказва да дискутира възможността за провеждането на среща между двете заинтересовани държави поради сериозните различия между отправените искания за компенсация от израелска страна и сумата, предложена съответно от българското правителство. Той изяснява, че тези разминавания са резултат от отказа на България да приеме различните аспекти на претенциите за изплащането на обезщетения, доколкото принципите на международното право не са приложими към случая и отговорността на българското правителство не е включена в тях.

Решението за предоставянето на компенсация за материалните щети, съгласно вербалната нота от 4 август 1955 г., не следва да се тълкува като приемане на задължение да се плати такава за самолета. Обяснението „материални щети“ се отнася до тези, свързани със загубата на багажа и транспортирания товар и именно това е взето предвид при предложената сума. Декларирана е промяна в досегашната българска позиция, изискваща израелската държава да признае отговорността на самолета като предварително условие за уреждането на случая. Тя е обяснена с желанието на страната последният да бъде окончателно разрешен.

Израелската легация в София изпраща нова вербална нота на 27 август 1957 г., в която е отправено предложение за провеждането на среща между делегациите на двете държави за уреждането на въпроса<sup>179</sup>. Р. Налл обяснява, че въпреки известния напредък, свързан с отправеното предложение от българските представители, израелското правителство не смята, че то е задоволително и настоява въпросът да бъде обсъден, без да се поставят каквито и да е било предварителни условия. От българска страна е отправено искане за предоставяне адресите на семействата на 58-те жертви, за да може правителството да се свърже директно с тях и да удовлетвори исканията им. Управляващият израелската легация декларира категоричния си отказ, посочвайки, че интересите на израелските граждани се представляват единствено от Израел.

На 23 септември 1957 г. МС, въз основа на доклад от заместник-министъра на външните работи Живко Живков<sup>180</sup>, издава разпореждане до Българската народна банка (БНБ) да се изплати на наследниците на всеки загинал

---

<sup>179</sup> Ibid., p. 80.

<sup>180</sup> ЦДА, ф. 136, оп. 25, а. е. 1094, л. 6 – 7. Доклад от Живко Живков – заместник-министър на външните работи относно: изплащане обезщетение на загиналите при самолетната злополука с израелския самолет ЕЛ-АЛ на 27 юли 1955 година.

при злополуката с израелския самолет предвидената застраховка в случай на смърт на пътника от 56 000 валутни лева (8292 щатски долара)<sup>181</sup>. Средствата във валута следва да се вземат от правителствения резерв, а тези в лева – от бюджета на Министерството на финансите и държавния контрол. Това решение е съобщено на всички заинтересовани страни, като шведското правителство приема да получи определената сума. На 16 ноември 1957 г. в отговор на доклад от външния министър К. Луканов<sup>182</sup> то е допълнено с ново разпореждане на МС<sup>183</sup>. В него е предвидено на наследниците на всеки загинал да се изплатят по 2255,39 валутни лева (331,67 щатски долара) за личен багаж и вещи и по 112,77 валутни лева (16,58 щатски долара) за килограм таксуван багаж. Посоченото задължение е предвидено във Варшавската въздухоплавателна конвенция, като претенции за неговото прилагане са адресирани от страна на английското правителство. Отправена е препоръка МВНР да преговаря за възможно по-късното изплащане на тези обезщетения.

### Съдебният процес в Хага

Невъзможността да се постигне споразумение между България и Израел по въпроса за изплащането на компенсации вследствие свалянето на израелския пътнически самолет над българското въздушно пространство е причина израелските управляващи да сезират Международния съд в Хага. На 16 октомври 1957 г. те подават молба за образуването на съдебно производство по случая срещу България, копие от която е изпратено и до българската легация в Тел Авив. Посочено е, че тази процедура не изключва възможността да бъде постигнато споразумение между заинтересованите страни, ако България декларира подобно желание<sup>184</sup>. Израелските представители настояват Съдът да постанови, че: „Народна република България е отговорна съгласно международното право за унищожаването на израелския самолет 4Х-АКС на 27 юли 1955 г. и за загубата на живота и собствеността и всички други щети в резултат на случилото се“<sup>185</sup>. В израелския документ е посочено, че в кон-

---

<sup>181</sup> Пак там, л. 1. Разпореждане № 1132 на Министерския съвет от 23 септември 1957 год. за: изплащане обезщетение на наследниците на загиналите при злополуката в Израелския самолет на 27 юли 1955 г.

<sup>182</sup> ЦДА, ф. 136, оп. 25, а. е. 1327, л. 5 – 6. Доклад от Министъра на външните работи относно: заплащане на личния багаж и таксуван товар на загиналите пътници при самолетната злополука с израелския самолет на 27 юли 1955 г.

<sup>183</sup> Пак там, л. 1. Разпореждане № 1375 на Министерския съвет от 16 ноември 1957 г. относно: заплащане на личния багаж и таксуван товар на загиналите пътници при самолетната злополука с израелския самолет на 27.VII.1955 година.

<sup>184</sup> Section B. – Pleadings. Memorial of the Government of Israel. – International Court of Justice..., p. 82.

<sup>185</sup> Ibid., p. 83.

кретния случай не следва да се имат предвид обстоятелства като това къде, кога и как самолетът 4X-АКС е влязъл в българското въздушно пространство, нито обясненията на българското правителство, че действията на противовъздушните сили при откриването на огъня са били прибързани, необмислени и наказуеми. Признато е, че нито „Ел-Ал“, нито някоя друга израелска авиокомпания е била оторизирана да извършва безопасни планирани международни въздушни полети над или в българска територия<sup>186</sup>. Въпреки това е посочено, че съществува очевидна разлика между извършването на планиран международен полет и невинното прелитане над един участък. Последното нарушение на териториалното въздушно пространство не е необичайно и при определени ситуации не може да се избегне. Отбелязвайки различни аргументи и обстоятелства около трагичния инцидент, израелските представители стигат до заключението, че българската държава и нейните институции не са успели да се освободят от отговорността си, съгласно международното право, и именно България е отговорна за него<sup>187</sup>.

Управляващите в Тел Авив обръщат специално внимание на три въпроса, които са поставени в хода на дипломатическите преговори между двете страни. Първият е свързан с отправянето на предупреждения спрямо пилотите на израелския самолет, преди той да бъде свален. Официалната позиция на израелското правителство е, че такива не е имало и ако все пак е даден някакъв сигнал, то той не е бил адекватен<sup>188</sup>. По отношение на предишните нарушения на българското въздушно пространство изрично е посочено, че те нямат връзка с отговорността на България за свалянето на израелския самолет. Нито една летателна машина на израелската държава не е извършвала нарушение на българското въздушно пространство до този момент, а самите твърдения за подобни провинения, според тях, могат да се подложат на критика за това, че са тенденциозни. Те са се случили много преди конкретния инцидент, като последният от тях е от 1953 г. Третият проблем, на който е обрнато внимание, е този за доказателствата и свидетелските показания. Посочено е, че съгласно чл. 26 от Конвенцията на Международната гражданска авиация, се изисква да се предостави възможност на държавата, където е регистриран самолетът, да определи наблюдатели, които да вземат участие по време на разследването в страната, където се е случил инцидентът с летателната машина<sup>189</sup>. Представителите на първата следва да получат копие от официалния доклад и заключенията от проведеното следствие. Освен това, съществува и общоприета световна практика за международно сътрудничество при подобни ситуации.

Във втората част на молбата за образуването на съдебно производство срещу България е отправено искане Съдът да определи сумата на компенса-

---

<sup>186</sup> Ibid., p. 86.

<sup>187</sup> Ibid., p. 93.

<sup>188</sup> Ibid., p. 95.

<sup>189</sup> Ibid., p. 101.



цията, която страната дължи на Израел. Израелските представители обръщат внимание на факта, че българската позиция по този въпрос е отразена различно в двете ноти, изпратени от страната съответно на 28 юли и 4 август 1955 г.<sup>190</sup> В първата въпросът за изплащането на обезщетения за понесените материални щети е тълкуван в общ смисъл, а в тази от 4 август е направен опит за разграничение между компенсациите, дължими на семействата на жертвите и останалите, обвързани с причинените материални щети. Подобно действие не е познато в практиката на международното право. Ето защо е декларирано, че ако българската държава носи отговорност пред международната общност – позиция, защитавана от израелското правителство, то тя е юридически обвързана от задължението да изплати обезщетение за всички понесени щети. Тя няма право еднолично да определя към кого е правно отговорна и за какви вреди. От израелска страна е обърнато внимание и на факта, че всички заинтересовани от случая правителства са предявили искания на същата база и, с изключение само на една страна<sup>191</sup>, са отхвърлили отправеното им предложение от България на 19 юли 1957 г.

Понесените загуби и щети, обект на отправените искания, са разпределени в пет категории: финансови вреди, претърпени от семействата на жертвите, включващи личните вещи на загиналите, такива, които са били част от багажа им или допълнителния такъв, финансови загуби за собствениците на товара, такива, понесени от компанията и съответно директно от израелското правителство и загуба на пощенска кореспонденция, за която не е повдигнато никакво искане. Подробно е разяснен начинът, по който е изчислена глобалната сума, за чието изплащане е отправена претенция, като тази на индивидуалните иски е определена на 591 357,77 американски долара<sup>192</sup>. Адресирани са молби за компенсация от 11 143,88 американски долара за товара, намиращ се на борда на самолета. Сумата на понесените от израелската авиокомпания „Ел Ал“ щети е определена на 1 957 187 американски долара. По отношение на тази, дължима на израелската държава, е посочено, че следва да се начисли лихва от 6% годишно, считано от 27 юли 1955 г. Израелските представители отправят искане и за покриване на разходите и разноските около разрешаването на случая, чиято сума е изчислена приблизително на около 25 000 израелски шекела<sup>193</sup>.

Междувременно американските управляващи също отправят молба до Международния съд в Хага за завеждането на съдебен процес срещу Бълга-

---

<sup>190</sup> Ibid., p. 103.

<sup>191</sup> Швеция е изключение от този случай, тъй като, както вече бе посочено, нейното правителство приема отправеното от българска страна предложение.

<sup>192</sup> Section B. – Pleadings. Memorial of the Government of Israel. – International Court of Justice..., p. 111.

<sup>193</sup> Ibid., p. 114.

рия на 28 октомври 1957 г. Действията им са последвани от Великобритания близо месец по-късно.

Израелските юристи обосновават сезирането на Международния съд в Хага с декларацията на българското правителство от 12 август 1921 г. за признаване задължителната подсъдност на Постоянния съд за международно правосъдие при съществуващото тогава Общество на народите (ОН), позовавайки се на чл. 36, т. т. 2 и 3 от Статута на съда. Разпоредбата е включена в текста на Международния съд, главен съдебен орган на ООН, съгласно чл. 1 от неговия Статут, явяващ се съставна част от Устава на международната организация<sup>194</sup>. След като става ясно, че израелската държава сезира Съда, българската дипломация се активизира. На 22 октомври професорът по международно право Владимир Кутиков депозира в МВНР писмен документ – „Бележки по повод подготовката на делата, заведени в Хага от Израел, Англия и САЩ във връзка със самолетния инцидент“. В него е посочено, че съществуват сериозни аргументи, даващи основание да се поддържа тезата за некомпетентност на Международния съд по делата. Юристът обръща внимание на факта, че трите държави, отправящи претенции спрямо България – Израел, САЩ и Великобритания, се позовават на декларацията на страната от 1921 г. относно приемането на „факултативната клауза“ по чл. 36, ал. 2 от Статута на Постоянния съд за международно правосъдие<sup>195</sup>. Те обвързват декларацията с разпоредбата на чл. 36, ал. 5 от Статута на Съда за международно правосъдие при ООН, според която: *„Декларациите, направени въз основа на чл. 36 от Статута на Постоянния съд за международно правосъдие, които още са в сила, се смятат в отношенията между страните в настоящия Статут като такива, изразяващи приемане на задължителната юрисдикция на Международния съд за остатък от срока, който остава да изтече съгласно тези декларации и съобразно техните условия“*<sup>196</sup>. Проф. Вл. Кутиков посочва, че позовавайки се на тези обстоятелства, трите насрещни правителства смятат, че старата декларация все още обвързва българската държава и я задължава да приеме компетенцията на Съда за международно правосъдие при ООН<sup>197</sup>. Според него въпросният чл. 36, ал. 5 имат „транзисторен (преходен)

---

<sup>194</sup> Иван Башев – политик, държавник, дипломат. Състав. С. Бакиш, Ал. Янков, Л. Петров, Ив. Спасов. София, Университетско издателство „Св. Климент Охридски“, 2009, с. 84.

<sup>195</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4Х-АКС..., с. 146.

<sup>196</sup> Пак там.

<sup>197</sup> Именно този аспект относно валидността на чл. 36, ал. 5 от Статута на съда и продължаване обвързаността на страната спрямо съответните разпоредби от 1921 г. е обект на интерес от страна на някои юристи при анализиране дейността на Международния съд в Хага в контекста на инцидента със свалянето на израелския пътнически самолет над българското въздушно пространство. Вж.: Shachor-Landau, Ch. The Judgment of..., p. 280 – 289; MacChesney, Br. Case Concerning the..., p. 923 – 937; Aerial Incident of..., p. 243 – 249.

характер“, но същевременно следва да се има предвид, че между датата на отпадане на стария Статут (февруари 1946 г.) и тази на приемане на България в ООН (14 декември 1955 г.) изминават десет години, през които тя не може да се счита за обвързана от направената декларация през 1921 г., защото това би означавало, че страната е ангажирана с международно задължение, което не почива на никакъв действащ договорен текст.

Началникът на Втори отдел при МВнР Борис Попов и този на отдел „Договорен и правен“ Кръстю Стрезов отправят предложения до външния министър К. Луканов да се потвърди получаването на молбата от израелска страна, да се посочи наш пълномощник и адрес в Хага, да се вземе един консултант на пълномощника, по възможност специалист по въздухоплавателно право (Прит, Жирар, Фонтен и др.), да се поиска от министерството на българска приятелска страна консултация със специалисти (СССР, Чехословакия и др.) и да се свика комисия от компетентни български юристи – Нисим Меворах, Й. Чобанов, Вл. Кутиков, Любен Василев и др., които да обсъдят въпроса по делото и по-специално този за компетентността<sup>198</sup>. В изпълнение разпореждането на външния министър К. Луканов, отразено в неговия доклад от 26 ноември 1957 г., МС взема решение за български правителствен представител в Международния съд в Хага да бъде определен Н. Меворах<sup>199</sup>.

В изпълнение на отправената препоръка за консултация по случая с юристи от приятелска страна, главният прокурор на републиката Й. Чобанов и Кр. Стрезов заминават за СССР. Те провеждат среща с началника на Договорно-правния отдел при МИД Вилков и проф. Крилов на 25 октомври.

---

<sup>198</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-AKC..., с. 151.

<sup>199</sup> ЦДА, ф. 136, оп. 25, а. е. 1367, л. 5. Разпореждане № 1417 на Министерския съвет от 28 ноември 1957 г. относно: определяне правителствен представител в Международния съд в Хага по делата във връзка с инцидента с израелския самолет през 1955 г.

Н. Меворах е известен български юрист, който е от еврейски произход. Може би именно връзката му с еврейската общност е една от причините той да бъде избран да защитава интересите на България в Хага. По този начин вероятно българските управляващи се стремят да демонстрират доброто си отношение към евреите и оценяването на техните качества и способности, както и да смекчат негативната реакция на Израел и останалите държави. От друга страна, трябва да се има предвид, че след 9 септември 1944 г. Н. Меворах сътрудничи активно на новата власт и взема дейно участие в изготвянето на новите закони, включително и на проекта за Наредба-закон за съдене от Народния съд. Разбра се, неговият висок професионализъм и познания също оказват влияние при избора му. Той е професор по семейно право, ръководител (1954 – 1956) на правната група към МС и декан на Юридическия факултет на Софийския университет „Св. Климент Охридски“ между 1958 и 1962 г. Н. Меворах е първият български пълномощен министър във Вашингтон след Втората световна война, като заема този пост до 24 декември 1948 г. Повече за неговата личност и дейност вж.: Таджер, В., Станева, А. Опит за портрет на проф. д-р Нисим Меворах. // *Годишник: Обществена културно-просветна организация на евреите в Н. Р. България*, 21, 1986, с. 345 – 376.

Съветските специалисти подкрепят правните основания, изложени от проф. Вл. Кутиков, относно неприложимостта на чл. 36, ал. 5 от Статута на Международния съд, посочвайки, че страната е преустановила обвързаността си спрямо неговите разпоредби от момента, в който този съд е престанал да съществува и неговия Статут е изчезнал в правния мир (31 януари 1946 г.)<sup>200</sup>.

Главният прокурор Й. Чобанов изпраща докладна записка до министър-председателя А. Югов, в която изяснява обстоятелствата около действията на Международния съд в Хага относно процеса срещу България, както и дипломатическите и политическите последици от евентуалното невявяване на български представител по време на съдебното дело. Вероятно сред българските управляващи се е обсъждала възможността действително да не бъде обърнато внимание на претенциите на трите държави, подали иск срещу страната. Припомняйки българската теза за некомпетентността на Съда, Й. Чобанов посочва, че юристите от Хагския съд следва първо да се произнесат именно по този предварителен въпрос и едва ако потвърдят юрисдикцията си, ще се пристъпи към разглеждането на делото по същество<sup>201</sup>. Основната цел на българското участие в съдебния процес е оспорването на израелската теза за пълномощията на Съда. Главният прокурор обръща внимание, че дори да не се изпрати български представител в Хага, последният има право да разгледа делото и в отсъствието на едната от спорещите страни и по този начин България ще остане без защита, а израелската държава ще убеди по-лесно съдебните арбитри в „правотата“ на своята теза. Евентуалното непризнаване и отказа от изпълнение решението на Международния съд ще има неблагоприятни последици за страната, тъй като то ще бъде тълкувано като отказ да се изпълни едно международно задължение, произтичащо непосредствено от членството в ООН, ще се създадат ненужни усложнения за българската и съветската дипломация, а и случаят ще бъде прехвърлен към Съвета за сигурност, който ще нареди да се вземат допълнителни мерки<sup>202</sup>.

На 30 юли 1958 г. българският външен министър К. Луканов изпраща доклад до председателя на МС, в който декларира, че в изпълнение на своето право за посочването на съдия, съгласно чл. 31, ал. 3 от Статута на Международния съд при ООН в Хага, българските представители са избрали за такъв известния чехословашки юрист Ярослав Жоурек<sup>203</sup>. Той изяснява изключителната важност на въпроса за избора на един добър адвокат, който да развие българската теза за некомпетентността на Съда, тъй като именно от уважава-

---

<sup>200</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4Х-АКС..., с. 156.

<sup>201</sup> Пак там, с. 159.

<sup>202</sup> Пак там, с. 161.

<sup>203</sup> ЦДА, ф. 136, оп. 27, а. е. 1153, л. 5. Доклад от Министъра на външните работи относно: командировките и възнагражденията на чужди специалисти по подготовката и защитата на делата пред Международния съд в Хага във връзка с инцидента с израелския самолет на 27 юли 1955 г.

нето или отхвърлянето на това възражение ще зависи дали страната ще бъде осъдена да плаща или не. Именно това обяснение е в основата на отправеното предложение за такъв да бъде избран френският юрист проф. Пиер Кот, който има добри връзки със съдиите, сериозна практика по делата в Съда и може да бъде наистина полезен на българската държава в конкретния случай. К. Луканов издава заповед за командироването на посочените лица, както и всички останали, които са ангажирани с подготовката и защитата на делата в Международния съд в Хага. В изпълнение на това МС издава разпореждане на 6 август, с което потвърждава неговите решения<sup>204</sup>.

Българският агент Н. Меворах изпраща съобщение до Международния съд от името на българското правителство на 4 декември 1958 г., в което са изразени предварителните възражения по отношение действията на израелската държава спрямо България с оглед провеждането на евентуален съдебен процес. Отново е изразена официалната теза на страната относно действието на чл. 36, ал. 5 от Устава на Международния съд в Хага, като е посочено, че неговите разпоредби имат преходен характер и прилагането им е свързано с тясната връзка между двата периода, чиято граница е маркирана съответно от преустановяване дейността на Постоянния съд за международно правосъдие на 18 април 1946 г.<sup>205</sup> Н. Меворах подчертава, че правното обвързване от конкретна клауза засяга онези държави, които стават членове на новия Устав на новия съд в периода, когато предходният такъв все още е съществувал. Това означава, че тя се отнася до страните, при които няма времева пауза между периода на членуването им в двете организации. Изрично е подчертано, че по отношение на България е изминал промеждутък от почти десет години между преустановяването на стария статут и приемането ѝ в ООН. Второто предварително възражение е, че Международният съд не е компетентен да разгледа искането на правителството на Израел, защото представителите на последното поставят пред него един спор, чиито обстоятелства и факти са се случили, преди България да приеме задължителната му юрисдикция<sup>206</sup>. По отношение на този аспект е подчертано, че позовавайки се на принципа за реципрочността, засягащ ограниченията на временната юрисдикция, българското правителство може да отправи възражение, че Съдът няма право да се произнася относно спорове, чиито факти или ситуации са се случили преди приемането

---

<sup>204</sup> Пак там, л. 1. Разпореждане № 1205 на Министерски съвет от 6 август 1958 г. за командировка във връзка с защитата на делата по инцидента с израелския самолет.

<sup>205</sup> *Exceptions préliminaires du gouvernement de la République populaire de Bulgarie (Israël c. Bulgarie) (Déclinatoire de compétence)*. – International Court of Justice. Pleadings, oral arguments, documents. Aerial incident of 27 July 1955 (Israel v. Bulgaria; United States of America v. Bulgaria; United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Bulgaria), p. 127 – 128. [online]. [viewed 6 May 2015, 19:57]. PDF, 377 KB.

<http://www.icj-cij.org/docket/files/35/9144.pdf>

<sup>206</sup> *Ibid.*, p. 129.

на тази компетентност. Посочвайки, че въздушният инцидент, който се явява предмет на отправеното искане за съдебен процес от страна на Израел, се е случил на 27 юли 1955 г., Н. Меворах подчертава, че Международният съд не е компетентен да разгледа случая, защото той има право да изпълнява пълномощията си по отношение на България единствено за спорове, чиито факти са свързани със събития, случили се след 14 декември 1955 г.

В телеграма, изпратена отново до международната правна институция, Н. Меворах посочва, че по-голямата част от щетите са понесени от застрахователни компании, които не са от израелска националност и затова израелското правителство няма основание да повдига този казус<sup>207</sup>. Освен това, той подчертава, че в конкретния случай става въпрос за един спор, който е от вътрешната юрисдикция на българската държава, т. е. следва да бъде разгледан от съдебните институции в страната и съответно израелското правителство не е изчерпало средствата за правна защита, предлагани от българските съдилища, преди да сезира Международния съд в Хага.

Представителят на израелското правителство Ш. Розен излага тезата на израелското правителство и заключенията му по отношение на предварителните възражения, отправени от българското правителство на 3 февруари 1959 г. Според него основната цел на чл. 36, ал. 5 е да осигури континуитет по отношение прилагане разпоредбите на международното правосъдие спрямо определени държави, включително и България, които не са взели участие в конференцията в Сан Франциско<sup>208</sup>. Позовавайки се на принципа за равенство между държавите, залегнал в Устава на ООН и в Статута на Международния съд, той смята, че няма връзка между времето, когато дадена държава се присъединява към въпросния Статут<sup>209</sup>. В конкретния случай такава следва да се търси единствено в категорично безусловния начин, по който България става член на ООН и именно поради този факт и такъв на Статута на Международния съд. Израелският представител изяснява, че българската декларация от 1921 г. никога не е била оттегляна. Предмет единствено на реципрочност, тя е била изцяло безусловна и в действие на 24 октомври 1945 г., датата, на която Уставът влиза в сила, на 14 декември 1955 г., когато България става член на ООН, и на 16 октомври 1957 г., когато е отправена молбата за организиране на

---

<sup>207</sup> Ibid., p. 132.

<sup>208</sup> Конференцията в Сан Франциско се провежда от 25 април до 26 юни 1945 г. В нея участват петдесет държави, чиито представители вземат решение за учредяването на ООН.

<sup>209</sup> Observations and submissions of the Government of Israel on the preliminary objections of the Government of the People's Republic of Bulgaria. – International Court of Justice. Pleadings, oral arguments, documents. Aerial incident of 27 July 1955 (Israel v. Bulgaria; United States of America v. Bulgaria; United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Bulgaria), p. 140. [online]. [viewed 7 May 2015, 12:13]. PDF, 1,34 MB.

<http://www.icj-cij.org/docket/files/35/9147.pdf>

съдебен процес срещу страната. Ето защо се настоява, че доколкото и двете държави по спора са приели задължителната юрисдикция на Съда, то последната е установена.

Израелските представители определят българската интерпретация на чл. 36, ал. 5 от Статута на Международния съд за правосъдие като неправилна, защото тя обвързва неговото действие с продължителността на съществуване на Постоянния съд и поради това се смята, че той е неприложим спрямо страната, която става член на ООН едва след преустановяване дейността на правната институция<sup>210</sup>. Ето защо управляващите в Тел Авив отхвърлят първото предварително възражение. Позицията им се запазва и по отношение на следващото, което също е опровергано с обяснението, че от момента на приемането на България в международната организация са отстранени всички пречки по отношение юрисдикцията на Съда и правото му да упражнява такава на основата на декларацията от 1921 г.<sup>211</sup> При прилагане клаузата за реципрочност българската държава може да пледира за некомпетентност единствено по отношение на спорове, възникнали преди 25 октомври 1951 г. Изрично е посочено, че няма приложимо право на закона, което да изключва юрисдикцията на Съда по отношение на разногласия, единствено въз основа на довода, че те са свързани със ситуации и факти, възникнали преди България да стане страна по неговия Статут. Ш. Розен отхвърля българското становище за правото на вътрешна юрисдикция по отношение на спора, както и твърдението, че израелското правителство не е използвало възможностите за защита, предоставени от българските съдилища, преди да отнесе въпроса до Международния съд. По отношение на казуса със застрахователните компании и изплащането на обезщетението е подчертано, че договорите и споразуменията за застраховане между отделни лица и общности са обект на частното право<sup>212</sup>. Следователно държавите, които са страни по този случай, не са обвързани с тях по никакъв начин. В заключителната част на своето експозе Ш. Розен настоява Съдът да отхвърли предварителните възражения от българска страна и да възобнови съдебното производство.

Съдебният процес в Хага започва на 16 март 1959 г., като заседанията му продължават до 3 април, въпреки изразените протести от България. В него вземат участие 16 съдии, като председател е Хелге Клейстед от Норвегия. Останалите магистрати са съответно от Пакистан, Франция, САЩ, Полша, Египет, Уругвай, СССР, Великобритания, Аржентина, Мексико, Тайван, Гърция, Австралия и посочените съответно от българските и израелските управляващи проф. Я. Жоурек от Чехословакия и Давид Койтейн. Българските представители са д-р Н. Меворах, Ев. Каменов, извънреден представител и българ-

---

<sup>210</sup> Ibid., p. 150.

<sup>211</sup> Ibid., p. 154.

<sup>212</sup> Ibid., p. 159.

ски пълномощен министър във Франция, проф. П. Кот и френският адвокат Марк Жакие. Израелските интереси се защитават от Ш. Розен, М. Шнеерсон, Дж. Лазарус, Ф. Ландау и Т. Мерон<sup>213</sup>.

Сезирането на Международния съд в Хага предизвиква сериозно внимание от страна на израелската преса. В статия, публикувана във в. „Фар“ на 17 март 1959 г., се посочва, че Израел е първата страна в света, която отнася подобен въпрос пред Съда, протестирайки срещу свалянето на израелския самолет по най-жесток начин<sup>214</sup>. В свое интервю, публикувано в същата статия, Ш. Розен изяснява, че неговата страна е била принудена да отнесе въпроса до Международния съд поради твърдото отношение на българските власти. Той изрично подчертава, че кардиналният въпрос за Израел не е получаването на парична компенсация, а моралният принцип и по този повод заявява: „Ние се надяваме, че след решението на Международния съд по израелската жалба, цивилните самолети ще могат да летят с по-голяма сигурност за техните пътници“.

В доклад до министъра на външните работи К. Луканов Н. Меворах изяснява как е протекъл съдебният процес. Основната защита е поета от френския юрист проф. П. Кот, който притежава значителен опит и е запознат с прецедентите и процедурите на Международния съд<sup>215</sup>. За да неутрализира първоначално негативното отношение на съдиите спрямо България, провокирано от свалянето на израелския пътнически самолет, в своята пледоария той изразява дълбокото съжаление, което страната изпитва. Това изявление, допълнено от декларираната симпатия на българските представители към народа на Израел, „който е понасял удари толкова често през течение на историята си“, прави силно впечатление на израелските журналисти, които го отразяват във всички статии, посветени на темата за започването на съдебния процес в Хага<sup>216</sup>. Пиер Кот декларира и своето „пожелание“ двете страни да се въо-

---

<sup>213</sup> Oral arguments (Israel v. Bulgaria). Public hearings held at the Peace Palace, The Hague, from 16 March to 3 April and on 26 May 1959, the President, Mr. Klaestad, presiding. – International Court of Justice. Pleadings, oral arguments, documents. Aerial incident of 27 July 1955 (Israel v. Bulgaria; United States of America v. Bulgaria; United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Bulgaria), p. 372. [online]. [viewed 7 May 2015, 18:33]. PDF, 11,4 MB.

<http://www.icj-cij.org/docket/files/35/9153.pdf>

<sup>214</sup> ЦДА, ф. 1477, оп. 16, а. е. 343, л. 49. Вестник „Фар“ от 17 март 1959 г. Международния съд в Хага започна разглеждането на изр. жалба.

<sup>215</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4Х-АКС..., с. 170. П. Кот е депутат във Френския парламент, заема поста министър на въздухоплаването на Франция и е професор по право в Университета в Рен. През 1948 г. той представлява Албания пред Международния съд в Хага във връзка с оплакването на Великобритания срещу нея, провокирано от повреждането на два британски кораба от мини в пролива Корфу. – ЦДА, ф. 1477, оп. 16, а. е. 343, л. 38. *Маарив*, № 3670, 11 март 1959. Пиер Кот срещу Шабтай Розен от Х. Блайх – дописник на *Маарив* в Хаг.

<sup>216</sup> ЦДА, ф. 1477, оп. 16, а. е. 343, л. 48. *Давар*, № 10 272, 17 март 1959. Започна в Хага процеса във връзка със свалянето на самолета „ЕЛ АЛ“.



душевят от желанието да постигнат разбирателство помежду си. Последният обяснява тази своя постъпка като „необходимо предпазно средство срещу възможно чувство у съдиите, че ние с нашите възражения затваряме всякаква възможност за Израел да намери едно какво да е задоволение за претърпените материални и морални щети“<sup>217</sup>. По този начин следва да се демонстрира добрата воля на българското правителство за коректно и справедливо уреждане на спора, което може да окаже влияние върху съдиите и те да възприемат възраженията за изчерпване на вътрешната юрисдикция.

Съдебните заседания, по време на които двете страни излагат своите позиции по отношение на случая, преминават спокойно и в делови тон. На 26 май Съдът постановява, че действието на чл. 36, ал. 5 от Статута не може да се обвърже с българската декларация от 1921 г. и да се използва като обстоятелство, подкрепящо правото му на юрисдикция по отношение разглеждането на случая, поставен от израелското правителство на 16 октомври 1957 г.<sup>218</sup> Поради това свое заключение неговите представители смятат, че не е необходимо да се разглеждат останалите предварителни възражения, поставени от българското правителство. С 12 гласа „за“ и четири „против“ Съдът постановява, че не е компетентен да се произнесе по конкретния случай. По този начин са прекратени и двата съдебни процеса срещу България от страна на Израел и САЩ<sup>219</sup>.

Приключването на делото в Хага и взетото решение за некомпетентността на Международния съд провокират негативна реакция в израелския печат.

---

<sup>217</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 171 – 172.

<sup>218</sup> Case concerning the aerial incident of July 27<sup>th</sup>, 1955 (Israel v. Bulgaria). Preliminary objections. Judgment of May 26<sup>th</sup> 1959. – International Court of Justice. Pleadings, oral arguments, documents. Aerial incident of 27 July 1955 (Israel v. Bulgaria; United States of America v. Bulgaria; United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Bulgaria), p. 145. [online]. [viewed 7 May 2015, 19:04]. PDF, 2,39 MB.

<http://www.icj-cij.org/docket/files/35/2325.pdf>

<sup>219</sup> Представителите на Великобритания сами преустановяват своите действия срещу българската държава на 8 юли 1959 г. вследствие решението на Международния съд за неговата некомпетентност, като декларират, че си запазват правото за по-нататъшно уреждане на въпроса с компенсациите. – Part IV. Correspondence. – International Court of Justice. Pleadings, oral arguments, documents. Aerial incident of 27 July 1955 (Israel v. Bulgaria; United States of America v. Bulgaria; United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Bulgaria), p. 698. [online]. [viewed 27 June 2015, 15:39]. PDF, 664,23 KB.

<http://www.icj-cij.org/docket/files/37/11005.pdf>

Американските представители също отправят искане до Международния съд за прекратяване разглеждането на случая срещу България на 16 май 1960 г., като това става с официално уведомление до двете страни на 30 май 1960 г. – Case concerning the aerial incident of 27 July 1955. (United States of America v. Bulgaria). Order. – International Court of Justice. Pleadings, oral arguments, documents. Aerial incident of 27 July 1955 (Israel v. Bulgaria; United States of America v. Bulgaria; United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland v. Bulgaria), p. 6. [online]. [viewed 27 June 2015, 15:52]. PDF, 253,97 KB.

<http://www.icj-cij.org/docket/files/36/2351.pdf>

В уводна статия със зловещото заглавие „Кръвта вика из земята“, която е публикувана във в. „Херут“ на 28 май, са отправени обиди спрямо българската държава, както и критика по отношение на управляващата израелска партия, свързана с подбора на адвокатите-защитници на Израел<sup>220</sup>. Нападки спрямо България са адресирани и в поместените статии по този повод във вестниците „Абокер“ и „Давар“ на 28 и 29 май. Редакторите на първия дори отпечатват карикатура, представяща „безпомощността“ на пострадалите след решението на Съда.

### Окончателно уреждане на казуса с обезщетенията

На 1 юни 1959 г. А. Югов отправя предложение до Тодор Живков относно постигането на споразумение с Канада във връзка с обезщетяване на семействата на жертвите от самолетната катастрофа. Той посочва, че за българската държава е политически целесъобразно да приключи случая с катастрофата чрез постигането на двустранни споразумения след решението на Хагския съд<sup>221</sup>. По този начин може да се неутрализират действията на англичаните и американците, които отново са внесли своите претенции в Съда. Изказано е предположение, че след постигането на споразумение с канадците може да последва предложение и от Франция за уреждането на случая. Ето защо А. Югов смята, че трябва да се даде положителен отговор на канадското предложение, отправено до външния министър К. Луканов, с което първите приемат отпусканата от България сума за три от жертвите, а за семейството на четвъртата, в което е имало малолетно дете, да се прибави „подаяние“ от 10 000 долара<sup>222</sup>.

Българският пълномощен министър Ев. Каменов, който взема пряко участие в съдебния процес в Хага, изпраща съобщение до външния министър К. Луканов на 14 юни 1959 г. В него той обръща внимание на необходимостта от бързото възобновяване на преговорите с Израел във връзка с доброволното уреждане на спора, тъй като по този начин страната може да се възползва от благоприятното положение, в което е поставена след спечелването на делото и тази постъпка би имала положителен морално-политически ефект<sup>223</sup>.

<sup>220</sup> ЦДА, ф. 1477, оп. 16, а. е. 343, л. 96.

<sup>221</sup> Пак там, ф. 1 Б, оп. 6, а. е. 3918, л. 3.

<sup>222</sup> В документа е посочено, че канадците отправят искане на семейството на четвъртата жертва да бъде изплатена допълнително сумата от 18 000 долара, но то е отхвърлено от българска страна с обяснението, че тя не трябва да надхвърля повече от 10 000 долара. – Пак там, л. 4.

<sup>223</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС..., с. 173.

Непосредствено след решението на Международния съд в Хага израелските представители също променят своята стратегия. Пълномощният министър на Израел в България Натан Пелед изяснява, че въпросът с изплащането на компенсациите може да се уреди по

Ев. Каменов подчертава необходимостта от изясняването на факта, че страната не изплаща обезщетение, което дължи поради вина, а отпуска доброволна помощ за пострадалите. Това разграничение е важно от политическа и финансова гледна точка, защото „нашата постъпка с плащането на въпросните помощи добива по-голяма стойност, и, на второ място, защото при такава постановка не стои въпросът за пълно обезщетяване“<sup>224</sup>. В документа е подчертана важността от изплащането на прилично парично възнаграждение на френския адвокат проф. П. Кот с оглед непредвиденото удължаване на съдебния процес и неговото спечелване.

На 20 юни 1959 г. външният министър К. Луканов отправя предложение до председателя на МС А. Югов да се вземат мерки срещу действията на израелските журналисти, които непосредствено след края на съдебния процес публикуват статии, насочени срещу България<sup>225</sup>. Той смята, че е необходимо пълномощният министър на Израел да бъде извикан в МВнР и в негово присъствие да се изрази протест по този повод. Външният министър отправя препоръка да се послуша съвета на френския адвокат проф. П. Кот за потвърждаването пред израелското правителство на готовността на страната да обезщети жертвите от самолетната катастрофа<sup>226</sup>. Подобно заявление може да бъде изразено пред израелския пълномощен министър, когато бъде призован, но само „мимоходом“.

Казусът с изплащането на обезщетения на френските граждани също се проточва във времето. Той е поставен за обсъждане по време на проведената среща между българския пълномощен министър в Париж Ев. Каменов и главния директор на Политическата дирекция в Ке д'Орсе Жан Даридан на 21 февруари 1958 г. В края на разговора по повод издигането на дипломатическите мисии на двете страни в ранг на посолства<sup>227</sup>, последният повдига

---

два начина: чрез завеждането на дело в България или посредством постигането на споразумение между двете страни. Той се придържа към втория метод и декларира желанието си да работи в това направление за премахване и приключване на въпроса. – АКРДОПБ-ГДСРСБНА – М, ф. 2, оп. 1, а. е. 1045, л. 237 – 238. Информация относно: изказвания на капиталистически дипломати по политически въпроси.

<sup>224</sup> Гаджев, Др., Барух, Н. Полет 4X-АКС...

<sup>225</sup> ЦДА, ф. 136, оп. 28, а. е. 410, л. 2.

<sup>226</sup> В. Таджер и А. Станева посочват в статията си за Н. Меворах, че още в хода на съдебния процес българският юрист изразява готовността на правителството доброволно да даде справедливо обезщетение на пострадалите от катастрофата граждани. – Таджер, В., Станева, А. Опит за портрет..., с. 360.

<sup>227</sup> В своята книга, посветена на българо-френските отношения по време на президентството на ген. Дьо Гол, И. Григорова отбелязва, че аспирациите на българските управляващи за издигането на дипломатическите мисии в ранг на посолства датират от втората половина на 50-те години, като в периода 1960 – 1962 г. са посрещнати с хладно мълчание от френска страна като наказателна мярка заради българската подкрепа за Алжир. – Григорова, И. Българо-френските отношения..., с. 111.

въпроса за компенсациите. Ев. Каменов разяснява тезата, че България не носи никаква юридическа отговорност и управляващите са съгласни да изплатят обезщетения в размера, предвиден във Варшавската конвенция единствено по хуманни съображения<sup>228</sup>. Въпросът е повдигнат отново по време на проведената дискусия между българския външен министър Иван Башев<sup>229</sup> и френския пълномощен министър в София Жак Коафар на 4 ноември 1963 г. Френският представител припомня, че неговата страна изисква предоставянето на 60 000 долара за 6-те френски жертви и отправя молба казусът да бъде разгледан срочно и той да бъде уведомен възможно най-скоро, защото Франция е проявила достатъчно „умереност и търпение“<sup>230</sup>. Разрешаването на случая отново е обвързано, макар и неофициално (предположението отразява единствено личното мнение на Ж. Коафар), с въпроса за издигането на българската мисия в Париж в ранг на посолство. Ив. Башев, от своя страна, настоява че двата проблема са различни по характер и не трябва да се смесват помежду си.

След приключването на съдебния процес в Хага, през януари 1960 г. английското правителство отправя предложение да се започнат преговори относно обезщетяване семействата на загиналите английски граждани при самолетната катастрофа. Те отправят иск за петима души, настоявайки за изплащането на една глобална сума от 164 384 щатски долара<sup>231</sup>. Според К. Луканов английските представители могат да декларират съгласието си относно получаването на една сума между тази, за която отправят претенции, и предлаганата от българското правителство. Външният министър настоява английското предложение за воденето на преговори да бъде прието, като това се декларира официално пред пълномощния министър на Форин Офис в София. За база на преговорите следва да се вземе разпореждането на МС относно изплащането на 8236 щатски долара на наследниците на всеки загинал, като единствено при най-тежките случаи се отпусне една сума до 10 000 щатски долара. Необходимо е да се заплати личният и таксуван багаж на стойност от 1400 щатски долара. Отправена е препоръка разговорите по този въпрос

---

<sup>228</sup> АМВНР, оп. 14п, а. е. 852, л. 18. Докладна записка от Евгени Каменов – пълномощен министър на НРБ в Париж, 28 февруари 1958 г. относно: срещата с Жан Даридан, главен директор на Политическата дирекция в Ке д’Орсе.

Авторът изказва благодарност на Ирина Григорова за двете предоставени архивни единици от ДА на МВНР, посветени на преговорите между България и Франция, в които се обсъжда и казусът с израелския самолет.

<sup>229</sup> Ив. Башев е министър на външните работи между 1962 и 1971 г. Той е член (1962 – 1971) на ЦК на БКП и народен представител в Четвъртото, Петото и Шестото народно събрание.

<sup>230</sup> АМВНР, оп. 20, а. е. 1353, л. 2. Паметна бележка, съставил М. Мильов, София, 5 ноември 1963 г.

<sup>231</sup> ЦДА, ф. 136, оп. 30, а. е. 314, л. 2.

да се водят от началника на отдел „Договорен и правен“ и член на колегията при Министерството Кр. Стрезов. На 20 януари 1960 г. Бюрото на МС приема внесените предложения от външния министър К. Луканов<sup>232</sup>.

Окончателното уреждане на казуса с изплащането на обезщетения на семействата на жертвите от самолетната катастрофа приключва официално на 20 май 1963 г. В резултат на водените преговори между Израел и България е сключено споразумение и българската държава изпраща чек за 195 000 долара като компенсация за семействата на загиналите.

Инцидентът със свалянето на израелския пътнически самолет от 27 юли 1955 г., случил се непосредствено след Женевската конференция, но все пак в годините на Студената война, доказва до какво може да доведе военнополитическата надпревара между представителите на Източния и Западния блок и специфичната атмосфера на недоверие, взаимно подозрение и желание за тотално надмощие спрямо противника. 58 мирни пасажери се превръщат в жертва на противопоставянето и международната конюнктура, както и на човешки грешки, провокирайки за първи път диалог относно необходимостта от вземането на мерки за предотвратяването на подобни случаи. Самолетната катастрофа води до влошаване на международното положение на България и доказва, че в крайна сметка добрите пожелания за разбирателство между големите играчи на политическата сцена не са пример за нищо повече от едно „студено разведряване“ в иначе горещата конфронтация помежду им, а „завесата все още е желязна“.

*Постъпила 2015 г.*

---

<sup>232</sup> Пак там, л. 1.