



Asamblea General

Distr. general
5 de septiembre de 2017
Español
Original: inglés

Septuagésimo primer período de sesiones

Tema 130 del programa

Investigación de las condiciones y circunstancias de la trágica muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban

Carta de fecha 5 de septiembre de 2017 dirigida al Presidente de la Asamblea General por el Secretario General

Tengo el honor de referirme a la resolución [71/260](#) de la Asamblea General relativa a la investigación de las condiciones y circunstancias de la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban en el vuelo SE-BDY en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961.

De conformidad con el párrafo 1 de esa resolución, nombré Persona Eminente al Sr. Mohamed Chande Othman, exjefe del Grupo de Expertos Independiente de 2015 nombrado en virtud de la resolución [69/246](#) de la Asamblea General, para que examinase la posible nueva información, en particular la que pudiesen proporcionar los Estados Miembros, y evaluase su valor probatorio; determinase el alcance que debería tener toda nueva pesquisa o investigación y, de ser posible, sacase conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas, incluidas las del Grupo de Expertos Independiente (véase [A/70/132](#)) y de la Comisión de Juristas encargada de Investigar la Muerte de Dag Hammarskjöld de 2013 (véanse [A/68/800](#) y Add.1).

Daré cuenta de los progresos realizados, conforme a lo solicitado en el párrafo 5 de la resolución [71/260](#). Tengo el honor de adjuntar a la presente una copia del informe de la Persona Eminente, que incluye un resumen y un anexo, así como su carta de envío.

Deseo expresar a la Persona Eminente mi profundo agradecimiento por la excelente labor que realizó al examinar y analizar la abundante cantidad de información nueva recibida de Estados Miembros, de las Naciones Unidas y de particulares. Su informe constituye un nuevo e importante paso en el cumplimiento de la responsabilidad que compartimos de esclarecer la verdad.

En su informe, la Persona Eminente concluyó que era casi seguro que Dag Hammarskjöld y las personas que lo acompañaban no habían sido asesinados en tierra y que todos los pasajeros murieron, ya fuese en el acto o poco después, como consecuencia de las heridas sufridas al estrellarse el avión.

La Persona Eminente consideró plausible que la causa del accidente fuese un ataque o amenaza externos. En este sentido, consideró que numerosos testimonios de



testigos presenciales llevaban a determinar que había más de un avión en el aire cuando el vuelo SE-BDY se aproximaba a Ndola, que cualquier otro avión presente, además del SE-BDY, era un reactor y que el SE-BDY estaba ardiendo antes de impactar contra el suelo. Es posible que uno o más aviones hayan disparado contra el vuelo SE-BDY o trabado algún otro tipo de contacto activo con él.

A este respecto, la Persona Eminente examinó la nueva información sobre la capacidad de las fuerzas de Katanga para lanzar un ataque aéreo, así como las alegaciones hechas por dos personas de que tenían conocimiento de un posible ataque contra el vuelo SE-BDY que había hecho que el avión se estrellase. La Persona Eminente señaló que seguía siendo verosímil que la causa del accidente fuera un error del piloto, sin interferencia externa alguna, y que factores humanos como la fatiga contribuyeran a él. Por último, la Persona Eminente opinó que actualmente no era posible concluir que la causa del accidente fuera un acto de sabotaje. Hizo notar que no había tenido acceso a documentos originales sobre una tal “Operación Celeste” en los que se sustentaba la hipótesis de que se había colocado una bomba a bordo del vuelo SE-BDY, lo que había hecho que el avión se estrellase.

Deseo expresar mi gratitud a los Estados Miembros por su cooperación con la Persona Eminente y su disposición a proporcionar información adicional. Observo que algunos Estados Miembros aún no han respondido a las solicitudes que les dirigió la Persona Eminente y que otros podrían aportar más información. De conformidad con una recomendación formulada por la Persona Eminente, solicité al Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos y Asesor Jurídico de las Naciones Unidas que diera seguimiento a las solicitudes de información hechas por la Persona Eminente a algunos Estados Miembros y que todavía estaban pendientes de respuesta, que recibiera toda nueva información adicional proporcionada por otras fuentes y que me asesorara sobre las novedades a ese respecto.

Me propongo informar a la Asamblea General de toda información que se reciba, incluso en qué medida la nueva información pueda alterar el valor probatorio de la que ya habían evaluado la Persona Eminente o el Grupo de Expertos Independiente. De cara al futuro, la Asamblea General tal vez desee examinar la propuesta formulada por la Persona Eminente de que se encomiende a una o a varias personas independientes el mandato de seguir recibiendo, cotejando y evaluando la nueva información y de transmitirla al Secretario General para que este mantenga a la Asamblea informada de las novedades.

Tomo nota de la conclusión a la que llegó la Persona Eminente de que sería preciso hacer una nueva pesquisa o investigación para esclarecer definitivamente los hechos y que “la información que se ha puesto a disposición de las Naciones Unidas ha sido insuficiente para llegar a conclusiones sobre la causa o las causas del accidente y parece probable que exista más información importante al respecto”. Observo además su conclusión conexa de que “la carga de la prueba ha pasado a los Estados Miembros, a los que corresponde demostrar que han llevado a cabo un examen completo de los registros y archivos que obran en su poder o están bajo su custodia, incluidos los documentos que siguen estando clasificados, con el fin de encontrar información que pueda ser pertinente”. Apoyo por tanto la recomendación de la Persona Eminente de que los Estados Miembros que corresponda nombren un funcionario de alto rango independiente para que haga un examen interno específico de sus archivos, en particular de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa con el fin de determinar si en ellos hay información sobre el tema.

El Asesor Jurídico de las Naciones Unidas se pondría en contacto con los funcionarios nombrados y recibiría de ellos toda información pertinente. Por mi parte, presentaré a los Estados Miembros información acerca de los progresos que se realicen a ese respecto, para que la examinen en el septuagésimo tercer período de

sesiones. En este sentido, hago notar la evaluación hecha por la Persona Eminente de que, además de los Estados Miembros que había contactado, otros Estados Miembros también pueden tener en su poder información pertinente. Deseo alentar a todos los Estados Miembros que puedan tener información pertinente a que hagan el examen exhaustivo antes mencionado con el fin de sacar a la luz esa información.

Las Naciones Unidas ya habían desclasificado un gran volumen de documentos que podían guardar relación con el accidente. En consonancia con las nuevas líneas de investigación seguidas por la Persona Eminente y atendiendo a su recomendación, las Naciones Unidas comenzaron a desclasificar expedientes de la Operación de las Naciones Unidas en el Congo (ONUC) correspondientes a la época del siniestro.

En cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo 4 de la resolución [71/260](#) de la Asamblea General, deseo informar a la Asamblea de que las Naciones Unidas se mantienen en contacto con diversos archivos nacionales y privados con miras a estudiar la viabilidad de establecer un archivo central o algún otro mecanismo integral. Ello permitiría tener acceso a esos registros y archivos de las Naciones Unidas por medios electrónicos u otros medios apropiados y asegurar así su preservación y el acceso a ellos de manera fácil y permanente.

Intentar dilucidar toda la verdad sobre las condiciones y circunstancias de la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban sigue siendo una responsabilidad que todos compartimos. Considero que es nuestro solemne deber para con mi ilustre y distinguido predecesor, Dag Hammarskjöld, las demás personas que lo acompañaban y sus familias.

Exhorto a la Asamblea General a que siga ocupándose de la cuestión y a que haga suyo el informe de la Persona Eminente y sus recomendaciones para poder obtener acceso amplio a la información pertinente y desentrañar la verdad.

(Firmado) António **Guterres**

Carta de envío

Carta de fecha 24 de julio de 2017 dirigida al Secretario General por la Persona Eminente nombrada de conformidad con la resolución 71/260 de la Asamblea General

En mi calidad de Persona Eminente nombrada de conformidad con la resolución 71/260, tengo el honor de presentar mi informe sobre las condiciones y circunstancias de la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban, así como mis principales constataciones, conclusiones y recomendaciones. La presente carta va acompañada de un resumen de mi informe, que debe leerse junto con este último, a manera de introducción.

Conforme al mandato que usted me encomendó, inicié mis labores en marzo de 2017. Sobre la base del trabajo realizado en 2015 por el Grupo de Expertos Independiente establecido con arreglo a la resolución 69/246 de la Asamblea General, pedí a ocho Estados Miembros y a las Naciones Unidas que realizaran búsquedas de información centradas en las esferas clave definidas por el Grupo de Expertos. El objetivo de esas búsquedas es entender mejor el contexto en que se produjo el accidente y encontrar de ser posible información nueva y pertinente. He examinado la considerable cantidad de información nueva recibida como resultado de esas búsquedas, así como una gran cantidad de información aportada por investigadores particulares. Tras determinar la pertinencia, autenticidad, credibilidad y fiabilidad de cada nuevo elemento informativo, evalué su valor probatorio, que calificué de nulo, bajo, moderado o alto.

Se han hecho avances en lo que respecta al conjunto de conocimientos sobre el tema, especialmente en los ámbitos de las comunicaciones de las Naciones Unidas probablemente interceptadas por Estados Miembros y la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga para organizar un posible ataque contra el avión del Secretario General. Pude llegar a algunas conclusiones, que le presento para su examen. Logré determinar también que los archivos de inteligencia, seguridad y defensa de algunos Estados Miembros pueden ser fuentes de más información nueva y pertinente, que puede resultar muy valiosa en nuestra búsqueda de la verdad. Lejos de haber llegado al posible límite de nuestros conocimientos, mientras más profundizamos en las búsquedas, más información pertinente encontramos.

Las tres recomendaciones que propongo en mi informe, que son compatibles y se refuerzan mutuamente, tienen por objeto agilizar la búsqueda de la verdad mediante múltiples medidas que pueden adoptar la Asamblea General, los Estados Miembros y las Naciones Unidas. Esas recomendaciones se han formulado sin perjuicio de sus prerrogativas como Secretario General y de la decisión definitiva que adopte la Asamblea y consisten en dar seguimiento a determinados aspectos de las pesquisas en curso todavía pendientes de resolver, pedir a los Estados Miembros que corresponda que nombren un funcionario de alto rango independiente para que haga un examen interno específico de los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa, y considerar la posibilidad de que las Naciones Unidas revisen algunos de sus propios expedientes y archivos para determinar si es posible desclasificar documentos.

Deseo expresarle mi agradecimiento por la confianza que depositó en mí al encomendarme esta tarea, que asumí como un gran honor. Agradezco el apoyo que recibí de las Naciones Unidas, en particular de la Oficina de Asuntos Jurídicos y la Sección de Gestión de Archivos y Expedientes de la Secretaría. Los funcionarios de estas dos entidades me prestaron asesoramiento y asistencia con profesionalidad, a

menudo apremiados por las limitaciones de tiempo. Agradezco también el excelente apoyo prestado por mi asistente Simon Thomas.

Deseo expresar además mi gran reconocimiento por la cooperación prestada por los Estados Miembros, en particular con las búsquedas extensas que realizaron dentro de plazos necesariamente breves. En definitiva, este proceso parece estar avanzando hacia una mayor transparencia, y agradezco los esfuerzos desplegados por los Gobiernos para encontrar información relacionada con la muerte del extinto Secretario General y de las personas que lo acompañaban, de conformidad con la resolución 69/246 de la Asamblea General. He de reconocer asimismo que no ha sido mi intención singularizar en mi informe de manera negativa a ningún Estado Miembro; debo señalar que los Gobiernos que ofrecieron la mayor cooperación son necesariamente los que menciono con frecuencia al analizar la nueva información recibida, pues suelen ser la fuente de dicha información.

Tengo una deuda de gratitud con los expertos que generosamente y sin reservas aportaron sus conocimientos. En particular, deseo expresar mi reconocimiento a Mandy Banton, George Bizos, Hans Corell, el Coronel Raoul da Costa, Elisabeth de Kemoularia, Jan Eliasson, Stewart Fleming, Torben Gülstorff, Sven Hammarberg, el Dr. Ake Hassler, Lord David Lea de Crondall, Lord Jonathan Marks de Henley-on-Thames, Lord John Monks, Michael S. Pollanen, Hans Kristian Simensen, Sir Stephen Sedley, Christelle Terreblanche, David Wardrop y otros que no deseaban ser mencionados. Debo dar las gracias en particular a Susan Williams por sus muy destacadas contribuciones.

Por último, manifiesto una vez más mis profundas condolencias a las familias de quienes perdieron la vida al servicio de las Naciones Unidas en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Esas familias han hecho gala de una paciencia notable y a ellas les debemos seguir tratando de esclarecer la verdad sobre lo que ocurrió esa fatídica noche.

(Firmado) Mohamed Chande **Othman**
Persona Eminente

Resumen

Introducción

1. En la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, un avión DC-6 fletado con matrícula SE-BDY, que llevaba a bordo al Secretario General de las Naciones Unidas, Dag Hammarskjöld, se estrelló poco después de la medianoche cerca de Ndola, en territorio de la antigua Rhodesia del Norte. Hammarskjöld y 14 de los 15 miembros del grupo que lo acompañaba murieron en el acto y el único sobreviviente falleció seis días después a consecuencia de las heridas recibidas. Las nacientes Naciones Unidas perdieron a su segundo Secretario General, que recibiría póstumamente el Premio Nobel de la Paz, y a otros 15 abnegados hombres y mujeres que prestaban servicios en una misión de paz en el Congo.

2. Durante los 56 años transcurridos desde el accidente se han hecho pesquisas sucesivas en las que se han examinado varias hipótesis sobre el accidente, a saber, ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa (“ataque o amenaza externos”), sabotaje, secuestro y error humano. Hasta la fecha, las pesquisas no han dado resultados concluyentes. Tras las dos pesquisas realizadas por Rhodesia en 1961, la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas determinó que no podía respaldar ni excluir ninguna de las diversas hipótesis que se habían planteado para explicar el accidente. Como resultado de ello, en 1962 la Asamblea General dejó abierta la posibilidad de hacer un examen ulterior de la cuestión y pidió al Secretario General que la informara de todo nuevo elemento de prueba que apareciera. En 2013, la labor de la Comisión de Juristas encargada de Investigar la Muerte de Dag Hammarskjöld (la Comisión Hammarskjöld), un órgano privado y voluntario integrado por cuatro renombrados juristas, llevó a la Asamblea General a establecer en 2015 un Grupo de Expertos Independiente encargado de examinar la nueva información sobre el trágico incidente y determinar su valor probatorio. Si bien el Grupo de Expertos de hecho descartó algunas teorías, en última instancia recomendó que se hicieran nuevas pesquisas o investigaciones. Con ese propósito fui nombrado Persona Eminente en 2017.

Esferas de la presente investigación

3. De conformidad con la resolución [71/260](#) de la Asamblea General, el ámbito de mi mandato como Persona Eminente consistía, al igual que el del Grupo de Expertos, en examinar la posible nueva información sobre la muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban y evaluar su valor probatorio. Se me encomendó asimismo determinar el alcance que debería tener toda nueva pesquisa o investigación y, de ser posible, sacar conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas.

4. De conformidad con las resoluciones de la Asamblea General [69/246](#) y [71/260](#), en las que la Asamblea alentó a los Estados Miembros a que desclasificaran todos los registros pertinentes que poseyeran, en abril y mayo de 2017 envié solicitudes de información sobre determinadas esferas de interés a ocho Estados Miembros, a las Naciones Unidas y a algunos particulares. Sobre la base de la información existente, se determinó que los Estados Miembros que con más probabilidad tendrían información pertinente eran Alemania, Bélgica, el Canadá, los Estados Unidos de América, la Federación de Rusia, Francia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Sudáfrica. No obstante, dados los procesos geopolíticos y de descolonización que se estaban produciendo en África en los años sesenta y el apoyo proporcionado por algunos Estados Miembros a la Operación de las Naciones Unidas en el Congo (ONUC) en esa época, es posible que otros Estados Miembros también tengan en su poder información pertinente.

5. Teniendo en cuenta la conclusión a que llegó el Grupo de Expertos de que podía haber “pistas importantes” en los nuevos testimonios de testigos presenciales, las afirmaciones relativas a la presunta interceptación de comunicaciones sobre el

accidente aéreo y la información acerca de la capacidad aérea de las fuerzas armadas de Katanga, pedí que las búsquedas de información se centraran, aunque de manera no exhaustiva, en las siguientes categorías, en la medida en que tuvieran que ver con la situación existente en la provincia congoleña de Katanga en 1961 o en sus alrededores: a) las comunicaciones interceptadas que estuvieran relacionadas con el accidente aéreo o con acontecimientos conexos; b) la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga, incluidas sus fuerzas aéreas; c) la presencia de efectivos o personal militares, paramilitares o irregulares extranjeras (incluidos mercenarios); d) la presencia de organismos o personal de inteligencia extranjeros; e) los ataques perpetrados contra la ONU; y f) la cooperación en los ámbitos político y técnico y en materia de inteligencia y seguridad con el gobierno provincial de Katanga.

Nueva información

6. Recibí respuestas de Alemania, Bélgica, el Canadá, los Estados Unidos y el Reino Unido. Les estoy reconocido por la asistencia que recibí, que reveló una gran cantidad de información nueva y valiosa. Puedo afirmar con certeza que mientras más profundizamos en las búsquedas, más información pertinente encontramos. Por consiguiente, afirmar que las nuevas búsquedas probablemente arrojen más información pertinente no es una conclusión infundada. Al preparar el presente informe, en que se retoman las esferas definidas como pistas importantes por el Grupo de Expertos, se aprovechó en particular la nueva y significativa información recibida sobre las comunicaciones interceptadas y la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga en 1961, que se resume brevemente a continuación.

Comunicaciones interceptadas

7. El Grupo de Expertos examinó los informes de dos oficiales estadounidenses que, por separado, afirmaron haber leído o escuchado una transmisión sobre un ataque lanzado en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 contra el vuelo SE-BDY. Una de esas personas, Charles Southall, comandante de la Armada cuya hoja de servicios ya había sido confirmada por los Estados Unidos, lamentablemente falleció en 2015. En cambio, la hoja de servicios del otro individuo, Paul Abram, oficial del Servicio de Seguridad de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, solo fue confirmada por los Estados Unidos en julio de 2017, acompañada de nueva información que contradecía su ubicación en el momento en que presuntamente había escuchado la comunicación interceptada. Aunque no pude dilucidar este asunto antes de concluir mi labor, ahora que los Estados Unidos han identificado a Abram como exmiembro de uno de sus servicios, debe ser posible realizar una investigación completa sobre sus afirmaciones.

8. Por otra parte, también recibí nueva información del Reino Unido, los Estados Unidos, las Naciones Unidas y particulares que parecía demostrar que las autoridades de Rhodesia y del Reino Unido interceptaron las comunicaciones de las Naciones Unidas en el Congo en 1961. Además, por primera vez, recibí confirmación de los Estados Unidos sobre la presencia en Ndola y sus alrededores esa fatídica noche de medios militares estadounidenses, incluidos entre uno y tres aviones Dakota. Estas aeronaves contaban con modernos equipos de comunicaciones que les permitían interceptar, transmitir y recibir comunicaciones de larga distancia, incluso intercontinentales. Agradezco también haber recibido información del Reino Unido y los Estados Unidos que parece indicar oficialmente por primera vez (en el contexto de este asunto) que agentes de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa se encontraban a la sazón en el Congo y en sus alrededores. Aunque esta información por sí misma no permite determinar directamente la posible causa o causas del accidente, sí es un indicio claro de que en los archivos de inteligencia, seguridad y

defensa de los Estados Miembros probablemente haya más información pertinente, que incluso podría guardar relación con la causa o las causas del accidente aéreo.

Posibilidad de ataque o amenaza externos, incluida la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga

9. La hipótesis de un ataque o amenaza externos incluía la teoría de que el avión había sido atacado o amenazado o su piloto distraído por un avión reactor Fouga Magister de las fuerzas de Katanga. Al examinar la capacidad de estas fuerzas, las pesquisas realizadas en 1961/1962 parecen haber entendido que en esa época Katanga tenía un solo Fouga en funcionamiento y un solo piloto capaz de pilotarlo. La nueva información contradice esa interpretación. En cuanto a la presencia de los reactores Fouga, el Grupo de Expertos examinó la afirmación hecha por David Doyle, exoficial de la Agencia Central de Inteligencia (CIA) según confirmaron los Estados Unidos, de que “los franceses” habían suministrado tres aeronaves Fouga en 1961 “con ayuda de la CIA”. Aunque los Estados Unidos informaron en 2015 de que no tenían conocimiento de la entrega de reactores Fouga a Katanga, en 2017 los Estados Unidos y otras fuentes facilitaron información que parecía demostrar que alrededor del 16 de febrero de 1961 tres aviones reactores Fouga comprados a Francia habían sido entregados a Katanga por un transportista comercial estadounidense, pese a las objeciones del Gobierno de los Estados Unidos. Considero que esta nueva información tiene un alto valor probatorio.

10. La nueva información recibida de los Estados Unidos y las Naciones Unidas sugiere además que al menos dos aviones Fouga pueden haber estado operativos en la zona de Katanga en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Se trata de una cuestión que todavía no ha quedado establecida de manera definitiva, en espera de que se esclarezcan otros hechos. También recibí información de los Estados Unidos que indicaba que en esa época pudo haberse utilizado un Fouga para lanzar ataques aéreos, incluso para atacar aviones estadounidenses en Katanga, lo que sin duda habría sido un asunto de interés para los organismos de defensa de los Estados Unidos. Otra información recibida se refería a vuelos nocturnos de reactores Fouga o a su despegue de aeródromos sin asfaltar en Katanga, elementos que indicarían que los pilotos eran capaces de utilizar el reactor en condiciones que no eran las normales.

11. En cuanto a la disponibilidad y utilización de aeronaves de otro tipo en Katanga, el Grupo de Expertos examinó información que sugería que Katanga disponía también de aeronaves De Havilland Dove y Dornier DO-27/DO-28. En 2017 recibí información de Alemania y de un investigador que reforzó la idea de que con anterioridad a la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 un proveedor comercial de Alemania Occidental había suministrado a Katanga al menos un avión Dornier DO-28, que pudo haber sido modificado para efectuar ataques y bombardeos aéreos de día y de noche. No he podido descartar la posibilidad de que esa noche hubiera en el aire otra aeronave que no perteneciera a Katanga. Si en el Reino Unido existen archivos de inteligencia, seguridad y defensa trasladados desde Rhodesia del Norte, en ellos tal vez haya más información sobre el tema.

12. Por otra parte, recibí información de los Estados Unidos y las Naciones Unidas que indicaba que en Katanga y sus alrededores podía haber en esa época más aeródromos de los que se suponía inicialmente y que las fuerzas de Katanga al parecer no se limitaban a utilizar aeródromos de Katanga únicamente. Gracias a la valiosa asistencia de la Sección de Información Geoespacial del Departamento de Apoyo a las Actividades sobre el Terreno de la Secretaría, presento en el anexo de mi informe mapas que ofrecen una representación visual de esa información.

13. Igualmente recibí información sobre las alegaciones no verificadas hechas ante Claude de Kemoularia por un piloto belga llamado “Beukels” en 1967 en el sentido

de que Beukels había derribado el SE-BDY o de algún otro modo había provocado que se estrellase. Por primera vez durante mis indagaciones tuve acceso a las agendas originales de De Kemoularia y a muchos de sus documentos personales, que parecían corroborar que se había reunido con “Beukels” y otros mercenarios en 1967. Examiné también cartas de De Kemoularia según las cuales había comunicado la afirmación de Beukels a las autoridades francesas y suecas mucho antes de lo que se creía anteriormente. Sin embargo, al no disponer de más información, no pude comprobar otros aspectos de las alegaciones, como por ejemplo, en particular, la identidad de “Beukels”.

Posibilidad de sabotaje

14. Se ha propuesto una teoría según la cual, como parte de un complot para “eliminar” a Hammarskjöld, se había colocado una bomba en el vuelo SE-BDY, que se activó antes de aterrizar y provocó su caída. Para evaluar esta hipótesis, intenté que Sudáfrica me permitiera acceder a documentos sobre la “Operación Celeste” relacionados con esa afirmación. Si bien la Asamblea General había dispuesto fondos para que se hicieran pruebas forenses de los documentos pertinentes y aunque personalmente hice los arreglos para que un experto de renombre realizara esas pruebas, hasta el momento en que redactaba el presente informe no se me había concedido acceso a los documentos.

Error humano

15. Recibí nueva información según la cual el consumo de alcohol o drogas por los tripulantes podía haber sido un factor causal en el trágico suceso. Sin embargo, en los informes médicos iniciales, incluidos los resultados de los análisis toxicológicos, y en los peritajes independientes que recabé en 2017 no encontré prueba alguna que refrendara esa afirmación.

Otros asuntos conexos

16. Se evaluó la nueva información recibida sobre la demora en el despliegue en el Congo de aviones caza de Etiopía, que el ex Secretario General había solicitado en septiembre de 1961, antes de partir hacia Ndola, con objeto de contrarrestar los ataques aéreos de aviones Fouga contra la ONU; la presunta influencia del Reino Unido sobre la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas; y las diferencias entre los diversos relatos de testigos que declararon durante las primeras pesquisas y entre los registros oficiales de distintos Gobiernos. Considero que no queda demostrado que esa nueva información equivale a un encubrimiento o una conjura relacionada con el trágico acontecimiento.

Conclusiones y recomendaciones

17. En mi informe no pretendo juzgar las pesquisas oficiales anteriores, pero creo que cabe afirmar que las pesquisas de 1961/1962, aunque fueron contribuciones importantes, presentaban deficiencias. En particular, se perdió una buena oportunidad cuando no se prestó la debida atención a los testimonios de testigos locales. En las pesquisas más recientes se procuró de algún modo escuchar los nuevos testimonios de testigos locales que todavía estaban vivos. Estos elementos, a los que se suma el hecho de que se subestimó el testimonio de Harold Julien, único sobreviviente del accidente, bien que por poco tiempo, pueden haber contribuido a que en las primeras pesquisas no se examinaran de manera exhaustiva las posibles hipótesis, sobre todo la de que un ataque o una amenaza de carácter externo fuera la causa del accidente.

18. Si se considera el conjunto de la información disponible, parece verosímil que la causa del accidente haya sido un ataque o amenaza externos, en forma de un ataque

directo que hizo que el SE-BDY se estrellase o de una distracción momentánea de los pilotos. Una distracción momentánea que desviase la atención de los pilotos durante solo unos segundos en el momento crítico en que se encontraban durante el descenso pudo haber sido mortal. Hay una gran cantidad de testimonios de testigos oculares que observaron más de un avión en el aire, que la otra aeronave podía ser un reactor, que el SE-BDY se había incendiado antes de estrellarse y que había sido blanco de disparos o sufrido alguna otra interferencia activa causada por otro avión. En su totalidad, esos testimonios no pueden desestimarse fácilmente.

19. En mi opinión, quedaron debidamente descartadas las teorías de que pudo producirse una falla mecánica u otro fallo material, incluso de los altímetros, de que se transmitió a la tripulación un reglaje incorrecto del altímetro o de que se utilizaron cartas de aterrizaje por instrumentos equivocadas. Por supuesto, sigue siendo concebible que el accidente se debió a un error del piloto, pese a la experiencia de la tripulación y a las condiciones normales en que se inició la maniobra de aterrizaje. Sin embargo, antes de llegar a esa conclusión, es necesario tener la certeza de que se han examinado todas las posibles pruebas, lo que no ha ocurrido todavía. Además, algunos Estados Miembros no han identificado plenamente toda la información pertinente que pueda obrar en su poder, lo que es, en sí mismo, un hecho material importante. Estas cuestiones, sumadas a las pruebas antes mencionadas sobre la posibilidad de un ataque o amenaza externos, indican que aún puede y debe hacerse más para agotar el examen de este asunto. Es sumamente necesario que todos los Estados Miembros que tengan en su poder información pertinente revisen minuciosamente los registros de sus órganos de inteligencia, seguridad y defensa y de otro tipo, y revelen, o al menos confirmen, la existencia de todo material pertinente o, de no existir material pertinente de ese tipo, hagan una declaración explícita e inequívoca a esos efectos.

20. En el tiempo limitado de que dispuse, y dado que surgieron nuevos asuntos que exigían un mayor esclarecimiento de los hechos o nuevos peritajes, no pude concluir mi labor en todos sus aspectos. Mi primera recomendación es, por tanto, que el Secretario General o la persona independiente que designe den seguimiento a determinados aspectos concretos de las pesquisas en curso que quedaron pendientes. En mi informe menciono los ámbitos en los que a mi juicio pueden obtenerse resultados, incluso dando seguimiento a las solicitudes de nueva búsqueda de información formuladas a Estados Miembros que todavía no han respondido.

21. A la luz del análisis que hago en mi informe, parece razonable concluir que la carga de la prueba ha pasado a los Estados Miembros, a los que corresponde demostrar que han llevado a cabo un examen completo de los registros y archivos que obran en su poder o están bajo su custodia, incluidos los documentos clasificados, con el fin de encontrar información pertinente. Por consiguiente, mi segunda recomendación es que se pida a cada uno de los Estados Miembros pertinentes que nombre un funcionario de alto rango independiente para que haga un examen interno específico de los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa, con el fin de determinar si existe información sobre el tema. La principal esfera de interés es la de las comunicaciones de radio interceptadas y los registros conexos (como, por ejemplo, cintas, transcripciones, información secundaria y terciaria y otros materiales), en particular los relativos a posibles comunicaciones recibidas del vuelo SE-BDY o de algún otro avión, de fuerzas terrestres o del control de tráfico aéreo o mantenidas entre ellos. Toda información de ese tipo que trate de lo ocurrido durante los últimos minutos del vuelo SE-BDY, de ser verificable, probablemente corroborará o desmentirá una o varias de las hipótesis existentes y contribuirá a zanjar la cuestión.

22. Con el propósito de que las Naciones Unidas prediquen con el ejemplo, formulé mi tercera recomendación de que la Organización revise sus propios registros y archivos específicos para, de ser posible, desclasificar documentos. Ello supondría el

examen de los registros de la Persona Eminente y los de la ONU a los que se refiere mi primera recomendación, así como de todos los registros relacionados con el trágico incidente, con miras a la posible desclasificación de documentos.

23. Me permito señalar que convendría encomendar a una o a varias personas la tarea permanente de recibir y cotejar la información nueva para transmitirla al Secretario General. En mi opinión, sería conveniente que esa persona o esas personas utilizaran las conclusiones de este informe como guía para evaluar de vez en cuando en qué medida la nueva información nos ayuda a entender mejor las condiciones y circunstancias del trágico incidente, a fin de que el Secretario General mantenga a la Asamblea General informada acerca de esas novedades.

24. Un incidente de esta índole, sobre el cual existen una o varias hipótesis de que el accidente aéreo pudo haberse producido debido a un acto o actos adversos u hostiles cometidos contra el Secretario General de las Naciones Unidas, es una cuestión que reviste el más alto interés público. Casi 56 años después de que se estrellase el SE-BDY, nos encontramos en un momento en que los Gobiernos han desclasificado parcialmente documentos ultrasecretos de la época, pues son conscientes de que se refieren a acontecimientos de un pasado remoto y, de hecho, a un mundo que hace tiempo llegó a su fin. Ha aumentado nuestro conocimiento sobre las verdaderas condiciones y circunstancias de la trágica muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban. Debemos aprovechar el impulso en la búsqueda colectiva de la verdad y alentar a los principales Estados Miembros a que se impliquen realmente en la tarea de encontrar material pertinente a ese trágico suceso, lo cual es ahora más necesario que nunca para llenar las lagunas que persisten en esta historia. Se trata de un paso que es preciso dar antes de poner punto final a esta cuestión y dejar descansar la memoria de quienes perecieron en el vuelo SE-BDY al servicio de la Organización.

Informe de la Persona Eminente nombrada de conformidad con la resolución 71/260 de la Asamblea General

Índice

| | <i>Página</i> |
|---|---------------|
| I. Introducción | 13 |
| A. Antecedentes: investigaciones y pesquisas anteriores | 13 |
| B. Mandato y definiciones | 14 |
| C. Metodología y actividades | 15 |
| D. Estructura del informe | 17 |
| II. Resumen de las principales constataciones del Grupo de Expertos | 17 |
| A. Nota preliminar sobre las constataciones hechas por el Grupo de Expertos | 17 |
| B. Resumen de las principales constataciones del Grupo de Expertos | 17 |
| III. Nuevas búsquedas de información: los Estados Miembros y las Naciones Unidas | 18 |
| A. Introducción | 18 |
| B. Solicitud de nuevas búsquedas de información: respuestas de los Estados Miembros | 20 |
| C. Solicitud de nuevas búsquedas de información: respuesta de las Naciones Unidas | 22 |
| D. Observaciones sobre las limitaciones de las búsquedas | 22 |
| IV. Información nueva sobre las posibles causas del accidente aéreo | 23 |
| A. Ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa | 23 |
| B. Sabotaje: Operación Celeste/South African Institute for Maritime Research | 37 |
| C. Factores humanos | 38 |
| V. Información nueva de otro tipo | 40 |
| A. Actuación de funcionarios y autoridades locales | 40 |
| B. Operaciones de búsqueda y salvamento | 42 |
| C. Interceptación de las comunicaciones | 42 |
| D. Información de otro tipo | 47 |
| VI. Constataciones y conclusiones | 48 |
| A. Deficiencias de las pesquisas iniciales | 49 |
| B. Causa o causas del accidente | 51 |
| C. Otros asuntos | 58 |
| VII. Recomendaciones y conclusión | 61 |
| A. Fundamentación de las recomendaciones | 61 |
| B. Recomendaciones | 63 |
| Anexo | 66 |

I. Introducción

A. Antecedentes: investigaciones y pesquisas anteriores

1. El trágico acontecimiento fue examinado oficialmente en primer lugar por la Junta de Investigación del Departamento Federal de Aviación Civil de Rhodesia y Nyasalandia (la Junta de Investigación de Rhodesia), que se reunió del 19 de septiembre al 2 de noviembre de 1961. Posteriormente, en virtud de la Ley de Comisiones Federales de Encuesta de 1955, se estableció una comisión federal de investigación (la Comisión de Encuesta de Rhodesia). Tras esas pesquisas, la Asamblea General de las Naciones Unidas estableció la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas de 1961 (la Comisión de 1961) en virtud de su resolución 1628 (XVI) para que emprendiera una investigación internacional de las condiciones y circunstancias de las trágicas muertes. Como se señaló antes, la Comisión de 1961 no pudo respaldar ni excluir ninguna de las hipótesis sobre las causas del accidente aéreo. En consecuencia, tras la publicación del informe de la Comisión de 1961 ([A/5069](#)), la Asamblea General, en su resolución 1759 (XVII), tomó nota del informe y pidió al Secretario General que le comunicara todo nuevo elemento de prueba que llegare a su conocimiento.

2. En 2013, la Comisión de Juristas encargada de Investigar la Muerte de Dag Hammarskjöld (la Comisión Hammarskjöld), órgano de carácter privado y voluntario, publicó un informe sobre si se justificaba que las Naciones Unidas reiniciaran el examen de las condiciones y circunstancias de ese trágico acontecimiento. La Comisión Hammarskjöld estaba integrada por cuatro renombrados juristas internacionales que examinaron un gran volumen de material, incluido los importantes trabajos realizados por investigadores particulares como Susan Williams, autora del libro *Who Killed Hammarskjöld? The UN, the Cold War and White Supremacy in Africa*, publicado en 2011, e informaron al respecto. En las conclusiones de su informe, la Comisión Hammarskjöld opinó que las Naciones Unidas sí tendrían razones justificadas para reabrir la investigación de la Comisión de 1961, ya que había pruebas suficientes de que merecía investigarse más si el avión había sido obligado a descender mediante algún tipo de acción hostil.

3. El 21 de marzo de 2014, el entonces Secretario General de las Naciones Unidas, Ban Ki-moon, presentó a la Asamblea General el informe de la Comisión Hammarskjöld, acompañado de una nota con su evaluación de que el informe contenía nuevos elementos de prueba ([A/68/800](#) y Add.1). Sobre la base del informe y de la evaluación del Secretario General, el 29 de diciembre de 2014 la Asamblea General aprobó la resolución [69/246](#), en la que solicitó al Secretario General que nombrara a un grupo de expertos independiente con el cometido de examinar la nueva información y determinar su valor probatorio. En esa resolución, la Asamblea también alentó a los Estados Miembros a desclasificar y proporcionar al Secretario General todos los registros pertinentes que poseyeran.

4. El 16 de marzo de 2015, el Secretario General anunció que había nombrado al Grupo de Expertos Independiente (el Grupo de Expertos) para que examinara la nueva información y determinara su valor probatorio, conforme a lo solicitado por la Asamblea General. El Secretario General designó al que suscribe, Mohamed Chande Othman, que a la sazón era el Presidente del Tribunal Supremo de la República Unida de Tanzania, como Jefe del Grupo de Expertos, que estaría integrado además por una especialista en seguridad aérea, Kerry Macaulay (Australia), y un experto en balística, Henrik Larsen (Dinamarca). El Grupo de Expertos llevó a cabo su labor en unas 10 semanas y presentó su informe al Secretario General el 12 de junio de 2015. Las constataciones del Grupo de Expertos se examinan más detenidamente en la sección II del presente informe. Tras recibir el informe del Grupo de Expertos, el

Secretario General se ocupó de dar seguimiento a algunas de las solicitudes de información formuladas por el Grupo a determinados Estados Miembros que aún no habían respondido cuando se presentó el informe e informó de sus gestiones a la Asamblea General el 16 de agosto de 2016 (véase [A/70/1017](#)). Tras examinar la nota del Secretario General, la Asamblea aprobó la resolución [71/260](#), de 23 de diciembre de 2016. En esta resolución, la Asamblea, entre otras cosas, solicitó al Secretario General que nombrara a una persona eminente para que examinase la posible nueva información, en particular la que pudieran proporcionar los Estados Miembros, evaluase su valor probatorio, determinase el alcance que debería tener cualquier nueva pesquisa o investigación y, de ser posible, sacase conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas.

B. Mandato y definiciones

5. Como se expuso más arriba, el mandato del Grupo de Expertos consistía en examinar y determinar el valor probatorio de la nueva información sobre las condiciones y circunstancias de la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban. En particular, se encargó al Grupo de Expertos que examinara el informe de la Comisión Hammarskjöld y el material que había utilizado como fuente, así como todos los registros pertinentes desclasificados por los Estados Miembros u otra información pertinente que pudieran proporcionar estos u otras fuentes; que entrevistara a los testigos y a otras personas que habían aportado nueva información, así como a peritos que pudieran verificar o explicar los aspectos técnicos de esa información; que visitara el lugar donde ocurrieron los hechos, si fuera necesario y oportuno; y que preparara un informe con sus constataciones, que incorporase las nuevas declaraciones de los testigos entrevistados por el Grupo de Expertos y cualquier nuevo registro o información facilitado por los Estados Miembros u otras fuentes. El Grupo de Expertos concluyó su labor con arreglo a ese mandato en 2015. Sus constataciones principales se resumen más abajo.

6. La tarea emprendida por la Persona Eminente se basa en la labor realizada por el Grupo de Expertos, pero va más lejos. De conformidad con la resolución [71/260](#) de la Asamblea General, el mandato de la Persona Eminente, al igual que el del Grupo de Expertos, consiste en examinar la posible nueva información, en particular la que puedan proporcionar los Estados Miembros, y evaluar su valor probatorio. El mandato de la Persona Eminente comprende también determinar el alcance de toda nueva pesquisa o investigación y, de ser posible, sacar conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas. Con respecto al mandato de la Persona Eminente, cabe hacer la precisión de que, al igual que el del Grupo de Expertos, no contempla una investigación o pesquisa completa sobre el trágico acontecimiento.

7. El Grupo de Expertos determinó que la “nueva información” sobre el trágico acontecimiento podía clasificarse en dos grandes categorías. La primera categoría se refería a información que, por su contenido o el momento en que había aparecido, no había estado a disposición de la Comisión de 1961. La segunda categoría correspondía a información que pudo haber estado a disposición de la Comisión de 1961, pero que podría considerarse desde una nueva perspectiva al aparecer nuevos materiales o a la luz de novedades científicas o técnicas o mejores prácticas. Adopté un enfoque similar para esas definiciones e incluí el material obtenido en los dos años transcurridos desde que se publicó el informe del Grupo de Expertos. Mi mandato actual, que es más amplio que el del Grupo de Expertos, también me obligó a examinar de nuevo la información analizada por la Comisión Hammarskjöld y el Grupo teniendo en cuenta los nuevos elementos que habían surgido desde que concluyeron sus respectivos procesos.

8. Definí el “valor probatorio” de la misma manera que el Grupo de Expertos, es decir, si la información en cuestión contribuía a probar o a refutar, ya fuera por sí sola o combinada con otra información, la existencia o la no existencia de un hecho o de hechos pertinentes, y en qué medida lo hacía. Con respecto a cada elemento que podía constituir información nueva, apliqué los siguientes criterios no exhaustivos: la autenticidad de la información (entre otras cosas, su coherencia y contemporaneidad), el tipo de información (por ejemplo, primaria, secundaria, de oídas o circunstancial), su credibilidad (entre otras cosas, si era coherente con otra información o con hechos constatados), los dictámenes periciales y la medida en que la información era corroborada por otro material.

C. Metodología y actividades

1. Descripción de la metodología y las actividades

9. A fin de cumplir las responsabilidades del mandato que se me había encomendado, tuve que revisar los informes de las pesquisas oficiales anteriores, examinar y evaluar la información recibida posteriormente de Estados Miembros y particulares, celebrar consultas con los Gobiernos y otras fuentes de información y entrevistar a testigos, incluidos peritos.

10. El Grupo de Expertos evaluó el valor probatorio de cada elemento de información nueva y le asignó una de cuatro categorías: nulo, bajo, moderado o alto. No veo razón para apartarme de esa clasificación y señalo una vez más que la evaluación del valor probatorio de uno o más elementos de información no es necesariamente inalterable y puede cambiar, entre otras causas, por la aparición de más información nueva en una fecha posterior. El hecho de que el valor probatorio de un elemento de información nueva sea calificado de bajo, por ejemplo, no significa necesariamente que la hipótesis a que se refiere ha quedado refutada. La evaluación se refiere más bien a ese elemento de prueba en particular y a si tiende a demostrar o refutar el hecho en cuestión.

11. En lo que respecta a mi examen de posible nueva información, consideré si debía investigar algún nuevo rumor o relato sobre las condiciones y circunstancias del trágico acontecimiento. Cabe recordar que la Comisión de 1961 también había incluido los rumores en su examen de las causas probables del siniestro. Teniendo en cuenta el considerable número de años transcurridos, la posibilidad de que se utilizara información disponible actualmente para crear a propósito historias falsas o engañosas y el interés primordial de esclarecer la verdad que anima al presente informe, considero que, como mínimo, toda presunta nueva información debe tener cierto fundamento o sustentarse en algún material (cuestiones de hecho, aspectos jurídicos, circunstancias o deducciones), por nimio que sea, para que pueda ser sometida a un nuevo examen. Ello no supone dejar fuera información nueva, sino más bien confirmar que las afirmaciones elementales o disparatadas no tengan un auténtico potencial.

12. Hemos ahondado en el conocimiento de la situación existente en el Congo y en la región a principios de los años sesenta en la medida en que puede facilitar la comprensión cabal del trágico incidente. Ello obedece principalmente a la labor realizada en los últimos años por la Comisión Hammarskjöld, el Grupo de Expertos e investigadores particulares. Cuanto más ha aumentado la búsqueda de información, cuantos más documentos se han hecho públicos, tanta más información nueva y posiblemente pertinente ha seguido apareciendo. Como resultado de ello, también fue necesario ampliar las solicitudes de información y de búsqueda.

13. En consecuencia, de conformidad con las resoluciones de la Asamblea General [69/246](#) y [71/260](#), en las que la Asamblea alentó a los Estados Miembros a desclasificar

todos los registros pertinentes que poseyeran y proporcionar al Secretario General información pertinente, en abril y mayo de 2017 envié solicitudes de información a los Estados Miembros siguientes: Alemania, Bélgica, Canadá, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Sudáfrica. Esas búsquedas de información se examinan más adelante en la sección III.

14. Después de concluida la labor del Grupo de Expertos, el Secretario General recibió comunicaciones de particulares en relación con este asunto (véase [A/70/1017](#)), que posteriormente me hizo llegar. Me puse en contacto con esas personas y analicé la información pertinente que recibí de ellas, así como de otros que facilitaron información de forma voluntaria. La información recibida también se examina más adelante en la sección III.

15. En el desempeño de mis funciones, celebré varias reuniones en Nueva York con representantes de diversos Estados Miembros y de la Secretaría de las Naciones Unidas y con un representante de los familiares de las víctimas. También sostuve reuniones en el Reino Unido con Lord David Lea de Crondall, Presidente de la Fundación para la Investigación sobre Dag Hammarskjöld. Asimismo, me reuní con Sir Stephen Sedley, exjefe de la Comisión Hammarskjöld, y con la académica e historiadora Susan Williams, cuyo trabajo publicado en 2011 resultó fundamental para reactivar el interés por esta cuestión. Además, mantuve un intercambio de correspondencia con varios investigadores voluntarios y partes interesadas.

16. En la preparación de mi informe me serví de dictámenes periciales y evaluaciones técnicas hechas por diversas personas que trabajaron de manera voluntaria. Les estoy sumamente agradecido por su trabajo y por las aportaciones que hicieron bajo una gran presión de tiempo. En lo que atañe a las evaluaciones de los informes forenses, conté con la asistencia de dos expertos, el Jefe del Servicio de Patología Forense de Ontario y Profesor de Medicina de Laboratorio y Patobiología de la Universidad de Toronto, Michael S. Pollanen, y el Director del Centro de Medicina Legal y Forense de la Universidad de Dundee, Stewart Fleming. En el caso de las evaluaciones de expertos sobre las aeronaves, recibí la ayuda de dos antiguos pilotos de combate, el Coronel (retirado) Raoul da Costa, ex Jefe de Estado Mayor de la fuerza aérea del Senegal, y Sven Hammarberg, investigador de accidentes.

2. Restricciones y limitaciones

17. El Grupo de Expertos dispuso de poco tiempo para realizar su labor, que incluía examinar la inmensa cantidad de material que se le había proporcionado. De conformidad con su mandato, el Grupo evaluó la nueva información que había recibido y le asignó un valor probatorio. Intentó además, en la medida de lo posible, resumir la información pertinente y evaluar su autenticidad y credibilidad. Por otra parte, habida cuenta de la ingente tarea que tenía ante sí y las limitaciones de tiempo y recursos, el Grupo de Expertos no pudo comprobar la veracidad de todos los aspectos de la información recibida.

18. En el desempeño de mis funciones afronté limitaciones de tiempo y recursos similares. Además, con cada nuevo elemento de información que tiene valor probatorio surge la posibilidad de abrir nuevas líneas de investigación. Por tales razones, el presente informe, incluso si se interpreta junto con los que lo precedieron, no pretende agotar el estudio del tema; constituye, más bien, una parte del proceso de búsqueda de la verdad que sigue añadiendo contenido a una historia en evolución dinámica. En cuanto a la interrogante fundamental —cuál fue la causa de que el avión se estrellase— no creo que hayamos visto todo el material que existe sobre el tema. No obstante, sobre la base de toda la información disponible, cabe realizar algunas constataciones y llegar a ciertas conclusiones que figuran más adelante en la sección VI.

D. Estructura del informe

19. Habida cuenta de que el presente informe representa una continuación del proceso emprendido por el Grupo de Expertos, sus principales constataciones se exponen brevemente en la sección II. En las secciones IV y V se presentan un resumen y una evaluación del valor probatorio de la nueva información pertinente recibida durante los dos años transcurridos desde que el Grupo de Expertos concluyó su labor en 2015. En la sección VI se presentan las constataciones y conclusiones de la presente investigación. En la sección VII figuran mis recomendaciones y observaciones finales.

20. Cabe señalar que la nueva información se presenta bajo epígrafes que se corresponden de manera general con los utilizados en los informes de las pesquisas oficiales anteriores, como, entre los más recientes, los informes de la Comisión Hammarskjöld y el Grupo de Expertos. El planteamiento estructural del informe no refrenda de por sí la probabilidad relativa de una determinada hipótesis sobre la causa o las causas del accidente aéreo. En cambio, con él se pretende imprimir coherencia y facilitar las consultas entre el presente informe y los anteriores, puesto que el tratamiento correcto de esta cuestión exige que se lean conjuntamente.

II. Resumen de las principales constataciones del Grupo de Expertos

A. Nota preliminar sobre las constataciones hechas por el Grupo de Expertos

21. El Grupo de Expertos evaluó el valor probatorio de la nueva información disponible; sin embargo, dado el carácter limitado de su mandato, su evaluación del valor probatorio de la información no resultó determinante con respecto a las distintas hipótesis. En los casos en que el Grupo de Expertos constató la falta de valor probatorio de una afirmación concreta, lo hizo sobre la base de las pruebas presentadas para justificarla. En algunos casos no se había presentado prueba alguna, sino solo una descripción elemental. Por tanto, la constatación hecha por el Grupo de Expertos de que una afirmación tenía valor probatorio nulo, bajo, moderado o alto no significaba que dicha afirmación fuera cierta o no; era más bien una evaluación basada en diversos factores, como la calidad de las pruebas justificativas. A continuación se resumen las principales constataciones del Grupo de Expertos sobre la información cuyo valor probatorio calificó de moderado, así como sobre información con un valor probatorio bajo, pero sobre la cual se recibió más información posteriormente. Para hacer un examen completo de las alegaciones examinadas por el Grupo de Expertos es imprescindible remitirse a su informe.

B. Resumen de las principales constataciones del Grupo de Expertos

22. En relación con la causa de la muerte de los tripulantes y pasajeros del vuelo SE-BDY, el Grupo de Expertos determinó que las constataciones y conclusiones de las autopsias originales realizadas por los Dres. Ross, Smith y Stevens en 1961 estaban bien fundamentadas, es decir, tanto la información contemporánea como la nueva respaldaban la conclusión de que todos los pasajeros habían fallecido a consecuencia de las lesiones sufridas en el accidente aéreo, ya fuera en el acto o poco después. En consecuencia, el Grupo de Expertos llegó a la conclusión de que otras afirmaciones sobre la causa de la muerte, en particular de que Dag Hammarskjöld

había sido asesinado antes del accidente o tras haber sobrevivido a este, carecían de valor probatorio.

23. En cuanto a la información sobre las últimas etapas del vuelo SE-BDY, el Grupo examinó información nueva proporcionada por testigos presenciales. Asignó un valor probatorio moderado a la información que aportaron 9 de los 12 nuevos testigos presenciales en la medida en que contribuyó a determinar una o más cuestiones relativas a un ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa. Esa información se examina detenidamente más abajo. El Grupo de Expertos también asignó un valor probatorio moderado a las alegaciones de dos personas, Charles Southall y Paul Abram, quienes afirmaron por separado que, mientras prestaban servicios en las fuerzas armadas de los Estados Unidos, habían escuchado o leído transcripciones de transmisiones de radio interceptadas en la noche de los hechos, que se referían a lo que ellos creían que era un ataque contra el vuelo SE-BDY que había provocado el accidente.

24. El Grupo de Expertos determinó que los documentos presuntamente publicados por el South African Institute for Maritime Research en los que se ordenaba la “Operación Celeste”, cuyo objeto era “eliminar” a Hammarskjöld, carecían de valor probatorio. Esta constatación se basó en gran medida en que no fue posible probar su autenticidad, había incertidumbre sobre la cadena de posesión y no se pudo confirmar si esa entidad existía en septiembre de 1961. La posibilidad de recibir más información nueva sobre esos documentos se planteó de nuevo cuando Sudáfrica notificó a las Naciones Unidas en 2016 que podía haber encontrado documentos relacionados con la cuestión y hasta entonces desconocidos. Esto se examina más adelante en la sección IV.

25. El Grupo de Expertos asignó un valor probatorio moderado a la información de que tres de los cuatro tripulantes no parecían haber tenido suficientes oportunidades para descansar debidamente antes del vuelo. Esa información era un análisis coetáneo realizado por personal cualificado que trabajaba para las autoridades suecas competentes, basándose en los registros de Transair, la empresa que operaba el vuelo SE-BDY.

26. El Grupo de Expertos calificó de moderado el valor probatorio de la nueva información que indicaba que los restos del avión habían sido descubiertos por las autoridades de Rhodesia del Norte antes de las 15.10 horas, como se había declarado oficialmente. Este dato provenía del testimonio de dos testigos presenciales y estaba relacionado con la información de que el Alto Comisionado Británico en la Federación de Rhodesia y Nyasalandia, Lord Alport, se había enterado del accidente a su llegada a Salisbury a las 14.00 horas del 18 de septiembre de 1961, cuyo valor probatorio también fue calificado de moderado.

27. El Grupo de Expertos atribuyó un valor probatorio moderado a información según la cual las comunicaciones cifradas de las Naciones Unidas habían sido interceptadas por organismos de inteligencia de los Estados Unidos y el Reino Unido. Esta información fue proporcionada por el cuñado del fundador de Crypto AG, la empresa suiza fabricante del criptógrafo CX-52 utilizado por Hammarskjöld durante su visita al Congo.

III. Nuevas búsquedas de información: los Estados Miembros y las Naciones Unidas

A. Introducción

28. En 2015 se pidió a los Estados Miembros que realizaran búsquedas en sus registros y archivos para encontrar información que permitiera arrojar luz sobre el trágico acontecimiento. Si bien no se obtuvo información determinante sobre la causa

del accidente, como se señaló antes, el Grupo de Expertos pudo analizar información que tenía diferentes grados de valor probatorio. En consecuencia, en 2017 pedí a varios Estados Miembros que prosiguieran sus búsquedas de información sobre una gama específica de temas. El objetivo de esas búsquedas era tratar de entender mejor el contexto en que se había producido el siniestro y encontrar, de ser posible, información nueva y pertinente. Pedí igualmente a las Naciones Unidas que realizaran búsquedas de información en sus propios registros y archivos.

29. Envié solicitudes de nuevas búsquedas de información a las Naciones Unidas y a ocho Estados Miembros, a saber, Alemania, Bélgica, el Canadá, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Francia, el Reino Unido y Sudáfrica. Solicité información que fuera pertinente para la situación existente en la provincia de Katanga o sus alrededores en 1961 y que cabía clasificar en las siguientes categorías:

- a) Comunicaciones interceptadas sobre el accidente aéreo o los acontecimientos conexos;
- b) La capacidad de las fuerzas armadas del gobierno provincial de Katanga, incluidas sus fuerzas aéreas;
- c) La presencia de efectivos o personal militares, paramilitares o irregulares extranjeros (incluidos mercenarios);
- d) La presencia de organismos o personal de inteligencia extranjeros;
- e) Los ataques lanzados contra la Operación de las Naciones Unidas en el Congo (ONUC);
- f) La cooperación en los ámbitos político, técnico y de inteligencia y seguridad con el gobierno provincial de Katanga;
- g) Información sobre el posible papel que desempeñó la empresa belga denominada Union Minière o Union Minière du Haut Katanga (conocida también por la sigla UMHK) en los acontecimientos ocurridos los días 17 y 18 de septiembre de 1961;
- h) Información sobre el South African Institute for Maritime Research.

30. Estas categorías no constituyen en modo alguno una enumeración exhaustiva de las esferas de información pertinentes, ni los Estados Miembros a los que me dirigí son los únicos lugares donde puede encontrarse información de esa índole. Sin embargo, consideré que, sobre la base de la labor del Grupo de Expertos y las pesquisas anteriores, esas esferas constituían líneas de investigación que no se habían estudiado a fondo o que habían adquirido una mayor relevancia al aumentar nuestros conocimientos sobre los hechos ocurridos. Decidí solicitar asistencia a los Estados Miembros mencionados pues, según indicaban los registros existentes, eran los que más probablemente tendrían en su poder información pertinente. Sin que la enumeración sea excluyente, Estados Miembros como Angola, Etiopía, la India, Portugal, la República Democrática del Congo y algunos otros tal vez también dispongan de información pertinente, debido a la situación geopolítica y de descolonización prevaleciente en el Congo en los años sesenta y a las contribuciones que esos países hicieron a las operaciones de las Naciones Unidas.

31. Deseo observar además que al formular mis solicitudes de búsqueda intercambié correspondencia con algunos Estados Miembros de una manera menos formal que durante la labor del Grupo de Expertos para que las comunicaciones se transmitieran con más eficacia. En consecuencia, y en aras de la claridad y la brevedad, no adjunto al presente informe la correspondencia que mantuve con los Estados Miembros, pero en él se resume la información pertinente.

B. Solicitud de nuevas búsquedas de información: respuestas de los Estados Miembros

1. Estados Miembros de los que se había recibido respuesta a julio de 2017

Bélgica

32. En mayo de 2017 dirigí solicitudes por escrito al Gobierno de Bélgica para que realizara las nuevas búsquedas de información antes mencionadas. En una de mis solicitudes, también observé:

Se ha señalado a mi atención que en las preguntas dirigidas al Parlamento belga el año pasado posiblemente se hayan abordado cuestiones relacionadas con este tema. En particular, recibí copia (anexa a la presente carta) de una pregunta parlamentaria y de su respuesta núm. 54-1-001548, de fecha 22 de noviembre de 2016, titulada “*Enquête des Nations Unies - Mise à disposition des archives de la Sûreté de l'Etat*” (Investigación de las Naciones Unidas: Acceso a los archivos de la Seguridad del Estado). De la respuesta a esa pregunta parlamentaria se deduce que es posible que no se hayan consultado los archivos de la Seguridad del Estado belga cuando en 2015 y 2016 se prepararon las respuestas del Gobierno de Bélgica a las preguntas formuladas por el Grupo de Expertos en 2015. Si realmente no se hicieron búsquedas en los archivos de las entidades de seguridad e inteligencia de Bélgica cuando se prepararon las respuestas a las preguntas planteadas por el Grupo de Expertos en 2015, quisiera pedir que se proceda a hacerlo ahora y, de ser necesario, se revisen las respuestas enviadas. En relación con el mandato de la Persona Eminente, y como señalé en la carta que le dirigí el 16 de mayo de 2017, le ruego que también se consulten los archivos de la Seguridad del Estado con respecto a las búsquedas concretas solicitadas en dicha carta.

33. El 15 de junio de 2017 recibí la respuesta de Bélgica, que venía acompañada por otros 10 documentos. En ella se confirmaba expresamente que se habían hecho búsquedas en los archivos de defensa y de la Seguridad del Estado, así como en los archivos diplomáticos (“*Les services d’archives de la Défense et de la Sûreté de l’Etat (cette dernière dépendant du Ministre de la Justice) ont mené une recherche dans leurs archives et ont ainsi contribué à la présente réponse. Une nouvelle recherche a été menée dans les archives diplomatiques du Département des Affaires étrangères.*”). Doy las gracias a Bélgica por la búsqueda de información y por haber compilado sus resultados y transmitido información complementaria. La nueva información recibida de Bélgica se examina en los epígrafes pertinentes.

Canadá

34. En mayo de 2017, pedí por escrito al Canadá que realizara las búsquedas antes mencionadas y recibí respuesta el 14 de julio de 2017. Agradezco al Canadá que haya realizado esas búsquedas de información, compilado sus resultados y transmitido información complementaria.

Alemania

35. En abril y mayo de 2017, en una reunión presencial, y posteriormente por correspondencia, pedí a Alemania que realizara las búsquedas antes mencionadas. Recibí su respuesta el 15 de junio de 2017, acompañada por listas de documentos pertinentes localizados en los archivos del Ministerio Federal de Relaciones Exteriores, el Comisionado Federal para la Documentación de la Stasi y el Servicio Federal de Inteligencia. En la respuesta se afirmaba que esas listas constituían inventarios de expedientes potencialmente pertinentes y que el derecho de acceso a ellos estaba regulado por la legislación alemana. Se señalaba también que proseguían

las búsquedas; sin embargo, hasta el momento en que preparaba mi informe no se había recibido más información. Doy las gracias a Alemania por la búsqueda de información y por haber compilado sus resultados y transmitido información complementaria. La nueva información obtenida como resultado de las búsquedas de Alemania se examina en los epígrafes correspondientes.

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

36. En abril y mayo de 2017, en una reunión presencial, y posteriormente por correspondencia, pedí al Reino Unido que realizara las búsquedas de información antes mencionadas. El 21 de junio de 2017 me comunicaron que se había localizado una carpeta de documentos sobre el tema en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores y Asuntos del Commonwealth. Se facilitó el acceso a esos documentos en Londres, y se enviaron copias a Nueva York. Agradezco al Reino Unido que haya hecho las búsquedas de información y compilado sus resultados y que haya transmitido información complementaria. La nueva información recibida del Reino Unido se examina más abajo en los epígrafes pertinentes.

Estados Unidos de América

37. En abril y mayo de 2017, en una reunión presencial, y posteriormente por correspondencia, pedí a los Estados Unidos que realizaran las búsquedas de información antes mencionadas. En junio de 2017, recibí de los Estados Unidos varias series de documentos que se correspondían con mis solicitudes de búsqueda. Recibí unos 1.500 documentos, la mayoría de los cuales eran telegramas y comunicaciones de otro tipo o informes. Agradezco a los Estados Unidos que hayan hecho las búsquedas de información y compilado sus resultados y que hayan transmitido información complementaria.

38. Por otra parte, pedí aclaraciones sobre varias preguntas que se desprendían de la labor del Grupo de Expertos y recibí respuesta en junio de 2017. Una de mis preguntas se refería a si los “tres documentos pertinentes” que la Comisión Hammarskjöld de 2013 había determinado que estaban clasificados habían sido vistos por uno o más miembros del Grupo de Expertos antes de que este concluyera su labor. Los Estados Unidos respondieron afirmativamente y explicaron que dos de esos documentos habían sido mostrados a la Sra. Macaulay, miembro del Grupo de Expertos, en 2015, y que el tercero era uno de los cables enviados el 18 de septiembre de 1961 por el entonces Embajador de los Estados Unidos en Leopoldville (hoy Kinshasa), Edmund A. Gullion, en el que se refería a la posibilidad de que el avión del Secretario General hubiera sido derribado. Me confirmaron igualmente que ese cable había sido transmitido el 18 de septiembre de 1961, y no el 17 de septiembre, como aparentemente se indicaba en una copia del documento. La nueva información recibida de los Estados Unidos y las respuestas que dieron a mis preguntas se examinan más abajo en los epígrafes pertinentes.

2. Estados Miembros de los que no se había recibido respuesta

Francia

39. En mayo de 2017 pedí por escrito a Francia que realizara las búsquedas de información antes mencionadas. Si bien recibí notificación de que mi solicitud había sido enviada a las autoridades francesas competentes, y pese a que le di seguimiento en junio de 2017, no recibí respuesta alguna a mis indagaciones antes del plazo del 15 de junio de 2017 ni posteriormente.

Federación de Rusia

40. En abril y mayo de 2017, en una reunión presencial, y posteriormente por correspondencia, pedí a la Federación de Rusia que realizara las búsquedas de información antes mencionadas. Aunque en mayo de 2017 me notificaron que se había recibido mi solicitud, y pese a que le di seguimiento en junio de 2017, no recibí respuesta alguna a mis indagaciones antes del plazo del 15 de junio de 2017 ni posteriormente.

Sudáfrica

41. En abril y mayo de 2017, en una reunión presencial, y posteriormente por correspondencia, pedí a Sudáfrica que realizara las búsquedas de información antes mencionadas. Aunque en mayo de 2017 me notificaron que se había recibido mi solicitud, y pese a que le di seguimiento en junio de 2017, no recibí respuesta alguna a mis indagaciones antes del plazo del 15 de junio de 2017 ni posteriormente.

42. Por separado, solicité a Sudáfrica que concediera acceso a los documentos relacionados con la “Operación Celeste”. Esta cuestión se examina más adelante en la sección IV.

C. Solicitud de nuevas búsquedas de información: respuesta de las Naciones Unidas

43. En abril de 2017 pedí a las Naciones Unidas que realizaran las búsquedas de información antes mencionadas. Presenté también una lista de palabras clave relacionadas con esos temas y pedí que las incluyeran en las búsquedas. Entre los resultados de esas búsquedas, seleccioné para su examen las carpetas que en mi opinión contenían la información más pertinente, en formatos impreso y electrónico.

44. Se me concedió acceso sin restricciones a todos los archivos de las Naciones Unidas y recibí la excelente ayuda del personal de la Sección de Gestión de Archivos y Expedientes del Departamento de Gestión de la Secretaría. No obstante, algunos de los expedientes que examiné todavía estaban clasificados como documentos confidenciales o estrictamente confidenciales, por lo que no estaban disponibles para el público en general. En la sección VII hago una recomendación sobre la posible desclasificación de determinados expedientes. La nueva información recibida de las Naciones Unidas se examina más abajo en los epígrafes pertinentes.

D. Observaciones sobre las limitaciones de las búsquedas

45. Es preciso señalar que no puede considerarse que las nuevas búsquedas de información fueron exhaustivas. En mi labor como Persona Eminente encontré algunas limitaciones, como el hecho de que trabajé solo, conté con un solo asistente y dispuse de unos pocos meses solamente para realizar investigaciones, examinar miles de páginas en varios idiomas e informar sobre mis constataciones. Algunas limitaciones tal vez sean menos evidentes, como, por ejemplo, que la mayor parte de los archivos de las Naciones Unidas no se han digitalizado, lo que por lo general impide que se hagan búsquedas exhaustivas utilizando palabras clave; normalmente solo se ve el nombre (a menudo no específico) de la carpeta. Entiendo que lo mismo sucede con muchos archivos de los Estados Miembros. Además, incluso si el material se ha escaneado, las búsquedas mediante palabras clave no siempre revelan la información buscada, lo que podría deberse a grafías diferentes —por ejemplo, la enorme cantidad de variantes de los nombres o apodos de mercenarios— o a que los

aparatos lectores no reconocen bien los documentos antiguos tipografiados o manuscritos.

46. Las restricciones de carácter técnico o la escasez de recursos no son, sin embargo, las que más obstaculizan el proceso de búsqueda exhaustiva sino el hecho de que algunos Estados Miembros no han prestado una cooperación plena, auténtica y proactiva. Agradezco la asistencia que me dispensaron determinados Estados Miembros, pero todavía queda mucho trabajo por hacer si se quiere desvelar todo el panorama de circunstancias y hechos. Alemania y Bélgica son los únicos Estados Miembros que parecen haber confirmado expresamente que hicieron búsquedas en sus archivos de defensa, inteligencia y seguridad; sin embargo, incluso en su caso, aún no está claro si las búsquedas fueron exhaustivas.

47. Se justifica entonces pedir una mayor cooperación de los Estados Miembros. Se ha observado una tendencia a divulgar más información nueva proveniente de los ámbitos político y diplomático, y no la que probablemente esté en poder de las autoridades o los organismos de inteligencia, seguridad y defensa, habida cuenta de la tensa situación política y militar existente en el Congo a principios de los años sesenta y de la Guerra Fría. Por consiguiente, las búsquedas y los descubrimientos hechos hasta la fecha no pueden considerarse exhaustivos.

48. Nuestros esfuerzos por recuperar información pertinente siguen produciendo material adicional de valor probatorio. El filón de información pertinente no se ha agotado ni está en vías de extinguirse; como ha quedado demostrado en esta etapa de búsqueda, aún abunda en información. Afirmar que las nuevas búsquedas probablemente arrojen más información pertinente no es, por tanto, una conclusión infundada.

IV. Información nueva sobre las posibles causas del accidente aéreo

49. En la presente sección se analiza la información nueva recibida de los Estados Miembros y de particulares que concierne a las posibles causas del accidente aéreo.

A. Ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa

50. El Grupo de Expertos hizo notar que desde que se realizaron las pesquisas en 1961/1962 había aparecido nueva información significativa relacionada con la hipótesis de que otra aeronave derribó el SE-BDY o puso en peligro al avión de alguna otra manera e hizo que se estrellase. En el tiempo transcurrido desde que el Grupo de Expertos concluyó su labor se ha recibido más información de particulares y Estados Miembros.

1. Interceptación de comunicaciones de radio: Paul Abram

51. En 2015, el Grupo de Expertos se puso en contacto con el Sr. Paul Abram, quien afirmó que era exagente del Servicio de Seguridad de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. En una entrevista con el Grupo, Abram dijo que en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, mientras se encontraba en un puesto de escucha del Organismo Nacional de Seguridad de los Estados Unidos en Heraclión (Grecia), había escuchado transmisiones relacionadas con el derribo de una aeronave en el Congo o cerca de su territorio. Abram alegó que unos días antes del 17 de septiembre de 1961 había recibido el plan de vuelo previsto del vuelo SE-BDY, que incluía información sobre el tipo de aeronave y el “número del avión”, así como sobre su destino, Ndola. Declaró que en la noche del 17 al 18 de septiembre, mientras trabajaba en el turno de noche,

escuchó que alguien decía por radio: “Aquí viene el avión ... está bien iluminado”, y después en otra frecuencia oyó a otra persona, que por su acento no era estadounidense, que decía: “los estadounidenses acaban de derribar un avión de las Naciones Unidas”, todo seguido por una considerable intensificación de las conversaciones de radio. Abram no recordaba haber oído ninguna comunicación del vuelo SE-BDY durante ese período. Declaró que, al escuchar la conversación interceptada en tiempo real, notificó a sus colegas lo que acababa de oír, tras lo cual otros agentes presentes escucharon la grabación. Declaró además que había grabado la información en una cinta y que su contenido habría sido compartido, en su forma original y por fax, con el Organismo Nacional de Seguridad en Fort Meade, Maryland, y con el Centro Gubernamental de Comunicaciones del Reino Unido, la organización de seguridad e inteligencia británica. Abram afirmó que sus supervisores del Organismo Nacional de Seguridad estaban en Heraclión y en el cuartel general del Servicio de Seguridad de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en la base aérea de Kelly, ubicada en San Antonio, Texas.

52. Abram facilitó al Grupo de Expertos copias de su hoja de licenciamiento, así como un documento sobre su “Programa de Servicios Académicos” en Heraclión (Grecia). Tomando como base el testimonio de Abram y sus documentos, el Grupo pidió a los Estados Unidos que informara si en aquella época Abram era miembro de su Fuerza Aérea o empleado de otras dependencias del Gobierno de los Estados Unidos, si estaba estacionado en Grecia y si a la sazón trabajaba para el Organismo Nacional de Seguridad y qué funciones desempeñaba. Cuando el Grupo concluyó sus labores los Estados Unidos todavía no habían respondido a esa solicitud de información, pero la Secretaría de las Naciones Unidas le dio seguimiento en 2016. En junio de 2016, los Estados Unidos respondieron que la Fuerza Aérea de los Estados Unidos no tenía información sobre Abram. No respondieron las otras preguntas que se habían formulado.

53. En 2016, Abram entregó a las Naciones Unidas nuevos documentos que supuestamente demostraban su servicio, incluido su código de identificación, “AbelBaker”. Sobre la base de las preguntas anteriores que no habían recibido respuesta y de la nueva información recibida de Abram, facilité a los Estados Unidos copias de esa información y pedí que hicieran observaciones sobre lo que Abram alegaba haber escuchado en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 y que confirmaran si era o no auténtica la información proporcionada sobre su hoja de servicios. En junio de 2017, los Estados Unidos me respondieron lo siguiente: “No hemos podido encontrar ninguna otra información sobre el Sr. Abram. No podemos autenticar los documentos que usted facilitó y que pretenden demostrar el servicio del Sr. Abram. No tenemos conocimiento de información o documentación alguna que obre en poder del Gobierno de los Estados Unidos y que respalde las afirmaciones del Sr. Abram o les dé crédito”.

54. El 17 de julio de 2017, varios días antes de ultimar el presente informe, recibí una nueva comunicación de los Estados Unidos. Se trata de un formulario de cinco páginas, la primera de las cuales se corresponde con la hoja de servicios entregada por Abram al Grupo de Expertos. En las demás páginas figura lo que parece ser un expediente administrativo con cuestiones relativas a su servicio, entre ellas su especialización como “especialista en procedimientos de interceptación de voces”, reconocimientos, autorización de seguridad, un registro de sus nombramientos y la anotación de servicio exterior. En otra comunicación se indicaba que “en los registros de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos ... se establece que Paul Abram fue asignado a Creta, donde comenzó a trabajar el 24 de octubre de 1959. Los registros establecen también que la fecha en que Paul Abram regresó a los Estados Unidos de América fue el 7 de abril de 1961. Por tanto, al parecer Paul Abram no se encontraba en Creta en septiembre de 1961”. Al recibir esta nueva información de los Estados Unidos, pedí

a Abram que diera una respuesta, tras comunicarle oralmente y de manera resumida el contenido visible del formulario. Abram confirmó diversos detalles del formulario, además de sus declaraciones anteriores de que había prestado servicios en Creta. Señaló, sin embargo, que las fechas indicadas en el formulario no podían ser correctas (y basó su afirmación en los recuerdos que tenía de otros importantes acontecimientos de su vida ocurridos en octubre de 1959 o alrededor de esa fecha), que definitivamente se encontraba en Creta en septiembre de 1961 y que, a su juicio, se había falseado el expediente (y los datos sobre la duración y las fechas de inicio y terminación de su servicio en Creta).

55. La entrega de información sobre Abram por los Estados Unidos es un hecho significativo. Durante los últimos dos años, los Estados Unidos habían indicado que no tenían información sobre Abram, pese a que se les habían transmitido, para que los corroborase, detalles importantes como su ubicación durante el período de servicio, sus funciones y el número del expediente de servicio. La información recibida confirma de hecho las afirmaciones de Abram de que trabajó en Creta para el Servicio de Seguridad de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos como especialista en interceptación, aunque los formularios no indican claramente si estuvo adscrito al Organismo Nacional de Seguridad. Por otra parte, la información contenida en los formularios contradice la afirmación de Abram de que se encontraba en Creta en septiembre de 1961, lo que según él es una declaración falsa. Cabe señalar que el nuevo documento parece ser un formulario militar interno y contiene muchas palabras abreviadas, incluidos términos militares. Dado que lo recibí inmediatamente antes de finalizar mi informe, no he podido formular preguntas de seguimiento ni obtener el dictamen de expertos.

56. Persisten algunas dudas sobre el material que tuvo ante sí el Grupo de Expertos, la información adicional facilitada por Abram sobre su trabajo como oficial del Servicio de Seguridad de la Fuerza Aérea y la respuesta de los Estados Unidos. En estas circunstancias, debe mantenerse la calificación de valor probatorio moderado asignada por el Grupo de Expertos a la información proporcionada por Abram de que el vuelo SE-BDY había sido blanco de un ataque.

2. Posible participación de pilotos mercenarios de otros agentes: Van Risseghem

57. En 2015, el Grupo de Expertos recibió información de que un piloto belga llamado Van Risseghem (identificado también como “Van Reisseghem”, “Van Rysseghem”, “Van Reisenghan”, “Van Riesseghel” y otras variantes) podía haber pilotado un avión Fouga Magister que derribó el vuelo SE-BDY. Concretamente, el Grupo de Expertos examinó una comunicación facilitada por los Estados Unidos y enviada el 18 de septiembre de 1961 de Leopoldville a Washington D.C., en la que Gullion afirmaba: “Existe la posibilidad de que [el vuelo SE-BDY] haya sido derribado por el único piloto que ha hostigado las operaciones de las Naciones Unidas y que fue identificado por una fuente usualmente fiable como Vam (rpt VAK) Riesseghel, de nacionalidad belga, quien recibió entrenamiento de la llamada fuerza aérea de Katanga. Antes se pensaba que era un nacional de Rhodesia y se desconocía su nombre. Mientras esté operativo puede paralizar las operaciones de rescate aéreo”.

58. Sin embargo, ateniéndose a otra información proporcionada por Bélgica y los Estados Unidos, el Grupo de Expertos determinó que las autoridades belgas habían establecido que Van Risseghem no había salido de Bruselas antes del 16 de septiembre de 1961 y que, por tanto, no podía haber estado en Katanga y efectuado el ataque aéreo contra el vuelo SE-BDY. Concretamente, Bélgica realizó una investigación relacionada con su servicio secreto en la que determinó que el regreso de Van Risseghem a Bélgica desde Katanga había quedado registrado el 8 de septiembre de 1961. La investigación concluyó que Van Risseghem se encontraba en Bélgica entre

el 8 y el 16 de septiembre de 1961 y no pudo haber llegado al Congo desde Bélgica antes de la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. El Grupo recibió además un telegrama de fecha 22 de septiembre de 1961 enviado a Washington D.C. desde la embajada de los Estados Unidos en Bruselas, en que se señalaba que, según funcionarios belgas, Van Risseghem “supuestamente había firmado un recibo el 17 de septiembre en concepto de compensación por separación del servicio de la ‘Misión’ de Katanga en Bruselas”. El Gobierno de Bélgica apuntó, sin embargo, que el documento firmado consistía en una autorización para que otra persona cobrara dinero en su nombre, proveniente del “Fondo de Solidaridad Sabina”, y que era posible que todavía se encontrara en Bruselas o que ya estuviera en París en camino hacia el Congo.

59. En 2017, recibí información adicional sobre Van Risseghem que sugería, sin embargo, que pudo haberse encontrado en Katanga en la fecha en cuestión. En el anexo I de un informe de fecha 8 de octubre de 1962 dirigido al Secretario General por el Oficial Encargado de la ONUC ([S/5053/Add.12](#)), se examina la cuestión de los mercenarios en Katanga. Acerca de Van Risseghem, se afirma que “comandó uno de los Fouga durante las hostilidades de septiembre (Delin era el capitán del otro) ... Detenido el 28 de agosto de 1961 en Elisabethville, repatriado de Kamina a Bruselas el 7 de septiembre de 1961 (Info. Mil., expediente núm. 59) ... es conocido como ‘capitán Jan’. Repatriado el 7 de septiembre de 1961, pero regresó y era uno de los pilotos de los Fouga que participó en las hostilidades de septiembre. Es mencionado en el párrafo 14 del informe de la Comisión Mixta sobre los Mercenarios, de fecha 7 de marzo de 1962”. En los registros de inteligencia aérea de las Naciones Unidas de 1962 también se hace constar su presencia tras regresar a Katanga en abril del mismo año aunque, naturalmente, esto sucedió alrededor de medio año después de los acontecimientos del 17 y el 18 de septiembre de 1961.

60. Según la información recibida de los Estados Unidos en 2015 y 2017, el 15 de septiembre de 1961 Gullion transmitió información al Secretario de Estado según la cual se había enterado del “ataque de un caza monomotor contra Kamina. La torre mantuvo contacto verbal con el caza. El piloto parece ser belga. Tras atacar con cohetes y ametralladoras el piloto declaró que regresaría y atacaría de nuevo”. No está claro por qué se llegó a afirmar que el piloto parecía belga; aunque Van Risseghem era belga, también lo eran otros pilotos mercenarios presentes en Katanga en esa época. Al día siguiente, el 16 de septiembre de 1961, Gullion envió un telegrama al Secretario de Estado en el que señalaba que un “piloto comercial informó ayer que un reactor de Katanga voló muy cerca de su avión brevemente y reconoció al piloto como un individuo corpulento y barbudo que conocemos como Van Risseghem, instructor de la fuerza aérea de Katanga. Llegó a Katanga desde Bruselas alrededor del 1 de mayo. Supuestamente, es piloto de Sabena. Se cree que es el único que pilota los dos aviones disponibles”. También en esa misma fecha, Hammarskjöld pidió asistencia a Bélgica para poner fin a los actos delictivos de Van Risseghem contra las Naciones Unidas y sus bienes, así como los ataques contra la población civil. Fue esta solicitud la que dio lugar a la investigación belga antes mencionada.

61. La información es contradictoria en cuanto a si Van Risseghem se encontraba en Katanga en el momento en cuestión. La investigación belga determinó que no era posible; sin embargo, no estableció esa conclusión de manera irrefutable. Cabe también cuestionar el carácter exhaustivo de la información de inteligencia de que disponía Bélgica en esos momentos, pues según la información adicional recibida de Bélgica en 2017, en el expediente sobre Van Risseghem, de septiembre de 1961, se afirmaba que el piloto del único “Fuga Magister” que estaba en condiciones de volar se llamaba Peter Wigstead (escritura “fonética”, pues en otra información se le identifica como “Wickstead” o “Wicksteed”). La totalidad de la información, que se examina más adelante, permite determinar que además de Wickstead había otros

pilotos que a la sazón eran capaces de pilotar un avión Fouga. La información proporcionada por los Estados Unidos y las Naciones Unidas indica que Van Risseghem pudo haberse encontrado en Katanga en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, pero también es imprecisa y puede basarse en datos de inteligencia incorrectos. Por consiguiente, en estos momentos no puedo llegar a una conclusión sobre este asunto. Considero que no hay motivos para modificar la calificación de bajo valor probatorio asignada a la información de que un piloto mercenario belga de nombre Van Risseghem estuvo involucrado en un ataque aéreo contra el vuelo SE-BDY.

3. Posible participación de pilotos mercenarios de otros agentes: Beukels

62. Una de las hipótesis que se argumentó sobre un ataque aéreo u otro tipo de interferencia se basaba en la alegación de que un piloto mercenario belga llamado “Beukels” había derribado accidentalmente el vuelo SE-BDY en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Se afirmaba que “Beukels” contó esa historia en 1967 a Claude de Kemoularia, ex asistente personal de Hammarskjöld (1957-1961) y posteriormente empresario y diplomático francés de renombre. Relató su historia en el curso de varias entrevistas organizadas en París por los Srs. De Troye y Grant, quienes también podrían ser antiguos mercenarios. La hipótesis no era muy conocida hasta que apareció en una carta de dos exfuncionarios de alta jerarquía de las Naciones Unidas, George Ivan Smith y Conor Cruise O’Brien, publicada el 11 de septiembre de 1992 en el diario *The Guardian*. La hipótesis también se examinó en el informe de 1993 del diplomático sueco Bengt Rösiö, quien era representante de Suecia en el Congo cuando ocurrió el accidente. En 1992/1993 Rösiö preparó un informe de investigación titulado “Ndola Disaster” (El desastre de Ndola) para el Gobierno de Suecia. De Kemoularia incluyó el relato de su reunión con “Beukels” en sus memorias, un libro titulado *Une vie à tire-d’aile: Mémoires* (2007). El pasaje que aparecía en el libro era muy similar al relato que contenía el informe de Rösiö.

63. El Grupo de Expertos examinó los detalles de las afirmaciones de Beukels. En resumen, según el relato de De Kemoularia, Beukels alegó que en la noche del 17 de septiembre de 1961 había despegado del aeródromo de Kolwezi (situado a unos 430 km al noroeste de Ndola) en un reactor Fouga Magister, junto con otra aeronave Fouga Magister, cuyo piloto no identificó. Los dos pilotos supuestamente habían recibido instrucciones de un tal Sr. X, considerado una personalidad importante que estaba por encima de los mandos militares, y del Teniente Coronel Lamouline, Comandante en Jefe de las fuerzas de Katanga, de interceptar el vuelo SE-BDY cerca de Ndola y desviarlo al aeródromo de Kamina (situado a unos 620 km al noroeste de Ndola) para que Hammarskjöld se reuniera con un “ejecutivo influyente de una sociedad comercial europea”. Beukels dijo que había interceptado el SE-BDY y le había dicho por radio que se desviara a Kamina. Beukels alegó que, cuando no obedecieron sus instrucciones, disparó las ametralladoras del Fouga desde atrás del SE-BDY y que involuntariamente esos disparos impactaron contra la cola del DC-6, tras lo cual el piloto perdió el control y el avión se estrelló, presa de las llamas. En los informes de la Comisión Hammarskjöld y el Grupo de Expertos figura una descripción más detallada de las afirmaciones de Beukels.

64. El Grupo de Expertos evaluó el valor probatorio de la información proporcionada por De Kemoularia, Smith y O’Brien sobre la participación de un piloto mercenario belga conocido como “Beukels”. En su evaluación, el Grupo “no encontró explicación sobre por qué [De Kemoularia] no hizo conocer esa información antes” de 1993. Ello era especialmente pertinente porque un alto funcionario de las Naciones Unidas, Brian Urquhart, aparentemente había aconsejado a De Kemoularia en 1968 que informara del asunto a la policía, pero no lo había hecho, según tenía entendido el Grupo. En parte por esta razón, el Grupo de Expertos calificó la

información sobre Beukels de bajo valor probatorio. Sin embargo, en mi calidad de Persona Eminente, he recibido información que sugiere que De Kemoularia llegó a informar a las autoridades mucho antes de lo que el Grupo suponía.

65. En mayo de 2017, una fuente que no desea ser nombrada me puso en contacto con la hija de Claude de Kemoularia, Elisabeth, quien se ofreció a ayudarme por respeto a la memoria de su difunto padre y a la gran admiración que este sentía por Dag Hammarskjöld. Ella puso a mi disposición los originales de las agendas de Claude de Kemoularia entre los años 1951 y 1992 y entre 2006 y 2012, así como unas 20 cajas de documentos personales, escritos en francés (la mayoría) y en inglés, árabe, georgiano y ruso. Le agradezco la importante y útil ayuda que recibí.

66. En las agendas de 1967 encontré varias anotaciones hechas por De Kemoularia entre enero y mayo sobre reuniones que sostuvo sobre el tema. En la primera anotación, de 24 de enero de 1967, escribió “de Troye y Grant, sobre X Dag H”. Aparecen anotaciones similares los días 5 y 8 de febrero, y el 11 de febrero escribió una nota “antes de la visita del piloto del Fouga Magister”, seguida de otra anotación el 13 de febrero en la que identificaba al piloto como “Beuchels”. Aparecen otras reuniones con De Troye (Grant y Beukels, cuyo nombre se escribe “Beukels” en adelante, no se encontraban presentes) los días 14 de febrero, 10, 13, 18, 25 y 29 de marzo, 3 y 13 de abril y 2 de mayo de 1967. A partir del 10 de marzo, en algunas de las anotaciones se mencionan sumas de una moneda que parece ser “francos antiguos” junto al nombre de De Troye, lo que presuntamente indicaría que De Kemoularia entregó esas sumas a De Troye en esas fechas. En dos de las anotaciones se lee en francés “*H^e Lecluse 20 Rue Lecluse 17^e T=LAB 4926*”. La primera parte de la nota parece referirse a una dirección parisina, donde actualmente se encuentra uno de los locales del Centro de Alojamiento para Jóvenes Trabajadores, un albergue para trabajadores jóvenes, estudiantes y pasantes que fue establecido, según su sitio web, en 1966, el año anterior a la reunión entre De Kemoularia y De Troye. El significado de “*T=LAB 4926*” no está claro. Me permito señalar que en los registros de las Naciones Unidas aparecen numerosas referencias a mercenarios belgas llamados “De Troyer” y “Lamouline” que se encontraban en Katanga en esa época.

67. En los papeles de De Kemoularia hay lo que parece ser un facsímil o un borrador de una carta de fecha 31 de julio de 1969 dirigida a Maurice Grimaud, Jefe (*Préfet*) de la Policía, a la dirección 7 Boulevard du Palais, París (1^{er}). El primer párrafo de la carta dice lo siguiente: “Recordará usted seguramente la historia que le conté sobre las entrevistas que hice a un antiguo mercenario del Congo, que se había puesto en contacto conmigo a través de uno de mis amigos, Robert Ahier, periodista de la agencia United Press International, y que pretendía conocer la verdad sobre las circunstancias de la muerte de Dag Hammarskjöld. Era natural que un antiguo colega del extinto Secretario General de las Naciones Unidas intentara aprovechar toda oportunidad de conocer la verdad. Y ciertamente la aproveché”. (*“Vous vous souviendrez certainement de l’histoire que je vous avais racontée concernant les entretiens que j’avais eus avec un ancien ‘affreux’ du Congo, qui m’avait été adressé par un de mes amis journaliste à l’Agence United Press International, Robert Ahier, et qui prétendait connaître la vérité sur les circonstances de la mort de Dag Hammarskjöld. Il était naturel qu’un ancien collaborateur du défunt Secrétaire Général des Nations Unies cherche à saisir toute occasion de connaître la vérité. Je n’y ai pas manqué”*).

68. El resto de la carta describe la interacción entre De Kemoularia y De Troye, incluido el hecho de que le dio una “modesta” ayuda financiera (con prudencia, añadía) y que un joven que visitó a De Kemoularia le había dicho que De Troye era realmente “Claude Bastard”. No está claro por qué De Kemoularia declaró en su carta a la policía que no conocía la dirección de De Troye (Bastard), puesto que en la agenda de 1967 había anotado una dirección parisina junto a su nombre. No está claro si esta

carta de fecha 31 de julio de 1969 fue enviada finalmente al jefe de la policía, pero nada indica tampoco que no lo fuera. Por otra parte, en el primer párrafo de la carta se hace referencia al hecho de que De Kemoularia ya había informado de la cuestión al jefe de la policía. La carta sugiere por tanto que De Kemoularia realmente acudió a las autoridades para contarles el relato de Beukels mucho antes de 1993.

69. Además, en las agendas de 1974 hay una anotación sobre “Belfrage/Hadelstan” el día 15 de noviembre, que también aparece en una comunicación de De Kemoularia de fecha 9 de febrero de 1993, por la que transmitió a Rösiö notas de la reunión que sostuvo en 1967 con Beukels y otros. En la posdata de su carta a Rösiö añadió: “El documento adjunto de setenta y una páginas fue mecanografiado por George Ivan Smith después de grabar mis declaraciones en mi casa, en Neuilly-sur-Seine. Comunicué toda la historia al Embajador Belfrage y al Sr. Hadelstan, entonces Jefe de Asuntos Políticos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Suecia, el 15 de noviembre de 1974”. Conforme a lo que sugiere esta carta, De Kemoularia sí había comunicado el relato de Beukels a las autoridades suecas mucho antes de 1993.

70. Ni la Comisión Hammarskjöld ni el Grupo de Expertos pudieron determinar si todavía existían las notas originales de De Kemoularia sobre sus reuniones con Beukels y otras personas o las grabaciones magnetofónicas hechas por George Ivan Smith de las notas dictadas por De Kemoularia. Si bien cabe recordar que las notas completas de Smith tenían alrededor de 70 páginas, en su carta de 8 de diciembre de 1981, por la que enviaba a De Kemoularia las notas para que las revisara, Smith mencionó que las notas eran un resumen de una conversación mucho más larga. Al mismo tiempo, dado que las notas fueron preparadas en 1981 y que en cualquier momento posterior De Kemoularia pudo haber rectificado malentendidos o llenado lagunas de información (incluso en sus memorias de 2007), es significativo que haya decidido no hacerlo.

71. El Grupo de Expertos trató de verificar algunos aspectos de las afirmaciones hechas por “Beukels”. Pidió a Bélgica y a Francia que buscaran información sobre “Beukels”, pero ninguno de estos Estados Miembros encontró información al respecto. Cabe señalar que Francia, en su respuesta de 2 de junio de 2015, señaló que en la búsqueda realizada en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores y Desarrollo Internacional no había encontrado información acerca de “una conversación entre De Kemoularia y un piloto belga llamado ‘Beukels’ relativa a la muerte del Sr. Dag Hammarskjöld”. No parece que se hayan hecho búsquedas en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa.

72. El hecho de que De Kemoularia haya informado del asunto mucho antes, a la policía en julio de 1969, y a altos funcionarios del Ministerio de Relaciones Exteriores de Suecia el 15 de noviembre de 1974, hace que la información sea más fiable. Además, De Kemoularia no parece haber estado motivado por un interés personal. No obstante, la limitada información adicional revelada por las anotaciones en la agenda de De Kemoularia de 1967 y por otros documentos sobre la cuestión no es suficiente para validar la credibilidad o certificar la veracidad de la versión de los hechos narrados a De Kemoularia. En resumen, no me cabe duda de que De Kemoularia escuchó la versión de los hechos que, según dijo, le contaron las personas que se identificaron como De Troye y Beukels y de que la transmitió de buena fe. La nueva información obtenida apoya esta evaluación. Sin embargo, la información nueva no hace que esa pretendida versión de los hechos sea más o menos probable. Esta sigue siendo una esfera sobre la que cabría investigar ulteriormente. Puesto que no se han encontrado las notas originales de De Kemoularia ni la grabación original del relato de Beukels, que faltan datos que permitan identificar a Beukels, que tampoco hay otros elementos de prueba de que funcionarios de la torre de control de tráfico aéreo de Ndola fueran cómplices en el supuesto ataque y su encubrimiento inmediato, y que no se han corroborado de forma independiente algunos aspectos fundamentales de la supuesta versión de Beukels

sobre el incidente, califico de bajo el valor probatorio de la nueva información disponible después de 2015. No obstante, cabría reconsiderar esta evaluación si se demostrara la veracidad o falsedad de algunos aspectos del relato, como por ejemplo si se lograra determinar de manera concluyente que había o no dos aviones Fouga operativos en Katanga en esa época (aspecto que se examina a continuación).

4. Posibles tipos de aeronave y aeródromos en funcionamiento

73. El Grupo de Expertos consideró bajo el valor probatorio de la información según la cual se había utilizado un reactor Fouga Magister, un De Havilland Dove o un Dornier DO-27 o DO-28 en un ataque aéreo contra el vuelo SE-BDY. El Grupo señaló que su evaluación de la capacidad aérea se basaba en las limitaciones operacionales y de otra índole para utilizar aeronaves de ese tipo en un ataque. Como se indicó antes, en el transcurso de mi labor recibí dictámenes periciales preparados por el Coronel (retirado) Da Costa, ex Jefe de Estado Mayor de la fuerza aérea del Senegal, y Sven Hammarberg, investigador de accidentes. Estos expertos también fueron pilotos de aviones de combate y Da Costa tenía experiencia como piloto de un reactor Fouga Magister. Asimismo, recibí información nueva sobre el tema de Alemania, Bélgica, los Estados Unidos y las Naciones Unidas.

a) Aeronaves: Fouga Magister

74. El Grupo de Expertos evaluó la información en la que se alegaba que tres reactores Fouga Magister habían sido entregados a las fuerzas de Katanga antes del accidente del vuelo SE-BDY y determinó que tenía un valor probatorio moderado. Señaló que no tenía información alguna que apoyara una parte de la alegación hecha por David Doyle, exoficial de la CIA, de que las aeronaves fueron suministradas por “los franceses”, la CIA u otra fuente conocida. En 2016, los Estados Unidos confirmaron que Doyle había trabajado para la CIA en la región del Congo a principios de los años sesenta. Sobre la base de la información recibida por las Naciones Unidas en 2016 y por mí en 2017, es posible aclarar que por lo visto sí se habían entregado tres reactores Fouga (a veces mal escrito como “Fuga” o “Fugha”) Magister a Katanga en febrero de 1961. A continuación se resume dicha información.

75. A principios de 1961 salieron a la luz pública informes del envío de aviones Fouga Magister de Francia a Katanga. Los Estados Unidos habían informado al Grupo de Expertos en carta de fecha 9 de junio de 2015 que “la CIA realizó una búsqueda y no encontró documentos sobre la presencia de aeronaves Fouga Magister en la región de Katanga alrededor de la fecha en cuestión”. Sin embargo, en 2017 me facilitaron información que incluía un memorando del Departamento de Estado de 13 de febrero de 1961, en el que el Departamento de Estado pedía al Presidente de la empresa estadounidense Seven Seas Airlines que no enviara nueve aviones reactores de Francia a Katanga y afirmaba que el Gobierno de los Estados Unidos “tomaría muy en serio que Seven Seas Airlines entregara los aviones de adiestramiento”. Pese a ello, Seven Seas Airlines aparentemente hizo el primer envío de tres aviones Fouga Magister (de un pedido de nueve) alrededor del 16 de febrero de 1961. Al día siguiente, el 17 de febrero de 1961, la Misión Permanente de Francia ante las Naciones Unidas declaró en un comunicado de prensa que había llegado a “conocimiento de las autoridades francesas que tres aviones de adiestramiento ‘Fouga Magister’ al parecer fueron enviados por vía aérea a Katanga” y que el Gobierno de Francia había iniciado una investigación.

76. Según la información recibida de los Estados Unidos, alrededor del 21 de febrero de 1961, el Ministro de Relaciones Exteriores de Ghana envió una nota sobre los aviones Fouga a la embajada de los Estados Unidos en Ghana. En la nota parece confirmarse que tres de los aviones fueron llevados desde Francia a Katanga el 16 de febrero de 1961 por un avión civil de los Estados Unidos de propiedad de Seven Seas

Airlines, tripulado por ciudadanos estadounidenses, como parte de un pedido hecho por Bélgica. Al parecer, posteriormente el Gobierno de Francia dio garantías de que los seis aviones Fouga restantes del pedido de nueve hecho por la empresa Potez permanecerían en Francia y no se enviarían a Katanga. Tras examinar los documentos de las Naciones Unidas, no encontré indicio alguno de que los otros seis Fouga u otros aviones llegaran a Katanga en 1961. Con posterioridad a los hechos mencionados, los Estados Miembros, las Naciones Unidas y la empresa Seven Seas Airlines mantuvieron una abundante correspondencia. Sin embargo, a los fines del presente informe no vale la pena ir más lejos con este asunto; en lo que respecta a esta pesquisa lo que importa es determinar el número de aviones Fouga entregados a Katanga alrededor del 16 de febrero de 1961. La respuesta a esta interrogante parece ser que se entregaron tres aviones en febrero de 1961, y considero que el valor probatorio de esta nueva información es alto. Ningún elemento de la información que vi sugería que la CIA hubiera participado en la entrega de los reactores Fouga, como afirmó Doyle.

77. Hay una interrogante fundamental sobre el tema que sigue siendo válida: ¿cuántos de esos aviones estaban operativos en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961? Hammarberg cita un libro de Leif Hellström, disponible en sueco únicamente, y afirma que solamente había un reactor Fouga operativo en esa fecha (además de un Caribbean Tri-Pacer y un Dove). Afirma que ello se debía a que un avión Fouga (identificado como el núm. 91), pilotado por “Dagonnier”, se había estrellado cerca de Elisabethville el 23 de junio de 1961 durante maniobras de adiestramiento, y el otro (el núm. 92) permanecía en tierra en el aeropuerto Luano de Elisabethville desde julio de 1961 debido a problemas mecánicos; el núm. 92 fue incautado el 13 de septiembre de 1961 por las Naciones Unidas como parte de la Operación Morthor y el tablero de instrumentos de su cabina fue destruido posteriormente por las fuerzas de las Naciones Unidas.

78. Sobre la cuestión de la capacidad de las fuerzas armadas del gobierno provincial de Katanga, incluida la de sus fuerzas aéreas, Bélgica me comunicó en junio de 2017 que sus archivos de defensa no contenían información sobre ese tema. Sin embargo, me facilitó un documento titulado “*Avions Katangais*” (Los aviones de Katanga), que según declaró se encontraba disponible libremente en Internet. En el documento se afirma que fue preparado por “Luc Badoux con ayuda de Jean-Pierre Sonck y Leif Hellström” (lo que parece ser una grafía incorrecta de “Leif Hellström”, la fuente citada por Hammarberg), pero no se indica la fecha de elaboración ni el propósito con el que fue preparado. El documento fue publicado en www.likasi.be, que parece ser un sitio web de gestión privada para antiguos residentes de Likasi (antes Jadotville), Katanga. En el documento se enumeran por lo menos 14 aeronaves que al 17 de septiembre de 1961 estaban en funcionamiento y a disposición de Air Katanga o de la fuerza aérea de Katanga, entre las que se contaban aviones Douglas DC-3, De Havilland Dove, helicópteros Sikorsky, aviones Piper, un Beechcraft y un solo Fouga. El 21 de junio de 2017, pedí a Bélgica que me facilitara información adicional sobre el documento “*Avions Katangais*”, incluidas las fuentes de información en que se basaron los investigadores. El 18 de julio de 2017, mientras ultimaba el presente informe, recibí una respuesta de Bélgica en la que se mencionaban como fuentes dos sitios en Internet y los títulos de varios libros que el Ministerio de Defensa había utilizado en sus investigaciones. No he tenido la oportunidad de verificar esas fuentes.

79. Si lo que se afirma en la investigación realizada por Hellström y otros es cierto, entonces un solo Fouga (el núm. 93) estaba operativo en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Algunos documentos de las Naciones Unidas también se refieren a la presencia de un solo Fouga en ese momento. Sin embargo, otros datos aportados por Estados Miembros y las Naciones Unidas contradicen esta conclusión, pues sugieren que había más de un Fouga en funcionamiento en la fecha pertinente o inmediatamente antes. Por ejemplo, en dos comunicaciones de fecha 15 de septiembre

de 1961 enviadas por Gullion al Secretario de Estado de los Estados Unidos se hace referencia a más de un reactor. En uno de esos telegramas, Gullion escribió: “En vista de los ametrallamientos intermitentes contra el aeropuerto de Elisabethville por reactores Magister de Katanga, el agregado militar y naval en Pretoria debe retener los aviones en Ndolo y contactar a Matlick, agregado aéreo de los Estados Unidos en Elisabethville por la banda SSB (modulación de banda lateral única) para coordinar operaciones”. En otra comunicación de la misma fecha, afirma que “todos los reactores utilizados son sin duda [Fouga] Magisters”. En una comunicación de fecha 16 de septiembre de 1961 entre las mismas partes se dice que había “dos [Fouga] Magisters supuestamente operativos” y se plantea una “clara preocupación” por el hecho de que ese tipo de avión a reacción hiciera una incursión (misión de vuelo) nocturna. En una comunicación de fecha 18 de septiembre de 1961 enviada desde Nueva York al Secretario de Estado de los Estados Unidos se señala que (el funcionario de las Naciones Unidas) “Ralphe Bunche dijo que, si la historia de dos reactores Fuga pilotados por un solo belga apareciera en una novela, nadie la creería. Dijo que esos aviones habían entorpecido la capacidad de las Naciones Unidas de volar durante el día, mientras que la falta de equipo adecuado de hecho les impedía hacer vuelos nocturnos. Bunche se atrevió a suponer que el vuelo [del Secretario General] no se habría hecho de noche de no haber sido por ese único piloto belga con sus dos cazas”. En una comunicación del Departamento de Estado de los Estados Unidos (Bowles) aparentemente transmitida el 20 de septiembre de 1961 a la embajada de los Estados Unidos en Estocolmo, se afirma que “uno o más aviones de adiestramiento de Katanga se las han arreglado para bombardear y ametrallar, en repetidas ocasiones y sin oposición, las instalaciones de las Naciones Unidas, incluidos los aeropuertos de Kamina y Elisabethville. Se dice que los reactores de Katanga destruyeron unos 7 aviones de las Naciones Unidas y en la práctica han impedido reforzar por vía aérea las fuerzas de las Naciones Unidas en Katanga”. Posteriormente, Gullion, en una comunicación de 23 de septiembre de 1961, transmitió al Secretario de Estado de los Estados Unidos información proporcionada por el agregado aéreo de los Estados Unidos (Matlick) según la cual un “avión Dove de la fuerza aérea de Katanga en Ndola esta mañana recogió mercenarios de Bélgica, Rhodesia y Sudáfrica que regresaban hoy a Kolwezi ... también se rumora que dos pilotos volaban los Fuga”. La comunicación decía también que se había “informado a la ONUC del aumento de capacidad aérea con reactores (seguimos creyendo que hay dos reactores [Fouga] operativos en Kolwezi)”. En el informe de 8 de octubre de 1962 enviado por el Oficial Encargado de la ONUC al Secretario General, se señala primeramente que un solo Fouga estaba operativo durante las hostilidades de septiembre de 1961. Sin embargo, más adelante en el mismo documento, al referirse a Van Risseghem, se afirma que “comandó uno de los Fouga durante las hostilidades de septiembre (Delin era el capitán del otro)”.

80. El número de ataques contra las fuerzas de las Naciones Unidas también indica que habría sido difícil cometerlos con un único Fouga. Según los archivos de las Naciones Unidas, los Fouga aparentemente atacaron los días 15, 16, 17 y 18 de septiembre, varias veces al día, con cohetes, ametralladoras y bombas, y uno de los bombardeos causó la muerte de funcionarios de las Naciones Unidas y destruyó varias de sus aeronaves, entre ellas un UNC 199, un DC-3 y un DC-4. Además, los registros de inteligencia aérea de las Naciones Unidas de 1962 (expediente núm. 805) indican que “se dice que [Glaspole] ha pilotado los Fouga durante las operaciones de diciembre de 1961 y tuvo la culpa de que uno se estrellara”. En los archivos de las Naciones Unidas se encontró otro documento de fecha 4 de marzo de 1963, al parecer incautado a las fuerzas de Katanga, cuyo autor, J. C. Puren (que parece ser el mercenario sudafricano Jerry Puren), “Comandante de la Aviación de Katanga”, se dirige al “Presidente del Estado de Katanga” y le dice, en francés, que en esos momentos (es decir, en 1963) todavía quedaba en Kisenge un Fouga, por lo visto en

condiciones operativas. Si la información de cualquiera de esos documentos de inteligencia de las Naciones Unidas de 1962 o 1963 es correcta, ello reforzaría el planteamiento de que había más de un Fouga en funcionamiento en septiembre de 1961.

81. Por consiguiente, algunos elementos de prueba indican que más de un Fouga estaba operativo en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, información que a mi juicio tiene un valor probatorio moderado. Debido a las limitaciones de tiempo, no pude finalizar estas indagaciones; sin embargo, considero que, con una pequeña investigación adicional, sería posible verificar en los archivos de las Naciones Unidas si los resultados de la investigación de Hellström eran correctos y si el Fouga núm. 91 se estrelló el 23 de junio de 1961 y el Fouga núm. 92 fue confiscado por la ONUC el 13 de septiembre de 1961.

82. Recibí otra información relativa a la capacidad operativa de los aviones Fouga. Esto es pertinente porque antes ya se había mencionado que los Fouga tenían limitaciones para volar de noche o despegar de una pista sin asfaltar para justificar la poca probabilidad de que fueran utilizados en un ataque. Esa nueva información consiste, como señalé antes, en una comunicación de Gullion de fecha 15 de septiembre de 1961 en la que refiere su preocupación por misiones de vuelo nocturnas de los Fouga. En otra comunicación de 18 de septiembre de 1961 enviada desde Nueva York al Secretario de Estado de los Estados Unidos se afirma que el reactor Fouga “atacó al Dakota de los Estados Unidos que transportaba heridos de Eville a Leo. El avión resultó dañado pero llegó a Leo a salvo”. Ello indica que el Fouga no solo era capaz de lanzar ataques aéreos, sino que también atacó aeronaves estadounidenses en Katanga.

83. En lo que respecta a los aeródromos en funcionamiento, se observó que Delin había declarado a la Comisión de Encuesta de Rhodesia que había un buen número de lugares desde donde el Fouga podía despegar y que supuestamente él, al menos en una ocasión, lo “había sacado de Kolwezi y había aterrizado en una pista de tierra y para despegar echaba agua y apisonaba la pista”. Más adelante se examina la probabilidad de que en Ndola o sus alrededores hubiera más aeródromos disponibles donde podrían despegar y aterrizar los aviones Fouga y otras aeronaves, a diferencia de lo que se había considerado en las primeras pesquisas.

84. Como ya indiqué, considero que si se entregaron tres reactores Fouga en febrero de 1961 y que esta nueva información tiene un valor probatorio alto. En cuanto a si más de uno de ellos estaba operativo, considero que la información recibida al respecto tiene un valor probatorio moderado.

b) Aeronaves: Dornier

85. El Grupo de Expertos analizó la información recibida del académico e investigador Torben Gülstorff acerca de la posibilidad de que las fuerzas de Katanga utilizaran aeronaves del tipo Dornier DO-27 o DO-28 en septiembre de 1961 para operaciones ofensivas. El Grupo también tomó nota de la observación hecha por Rösiö en su informe de que se habían utilizado aviones Dornier contra las Naciones Unidas en misiones de bombardeo nocturno.

86. En 2017 recibí más información del Sr. Gülstorff y de Alemania, Bélgica, los Estados Unidos y las Naciones Unidas sobre la presencia de aviones Dornier en Katanga en septiembre de 1961. La información proporcionada por los Estados Unidos indicaba que Katanga había adquirido por lo menos un avión Dornier, que estaba en Kolwezi antes de fines de septiembre de 1961. En un telegrama de fecha 26 de julio de 1961 se señalaba que el “primer Dornier debía llegar [a] Elisabethville esta semana”, y diversos informes de septiembre hablaban de la presencia del avión Dornier. Ello estaba en consonancia con un *aide-mémoire* de las Naciones Unidas de fecha 7 de julio de 1961,

según el cual se había recibido información de que Katanga había comprado aviones Dornier alemanes con equipamiento militar. El *aide-mémoire* había sido entregado al “observador de Alemania”, que declaró que se investigaría la cuestión.

87. La información recibida del Sr. Gülstorff y de Alemania en 2017 incluía una carta de 5 de octubre de 1961 del Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania Occidental, en la que se afirmaba que el “primer avión del pedido” había volado a Elisabethville el 21 de agosto de 1961, bajo el mando de un piloto alemán acompañado del importador belga. Un documento posterior del Ministerio Federal de Economía, de fecha 24 de noviembre de 1961, parece confirmar que el primer Dornier DO-28 despegó del aeropuerto internacional de Munich-Riem el 21 de agosto y voló a Katanga pasando por Italia, pilotado por un tal Sr. Schäfer, piloto de la empresa fabricante de los aviones Dornier. Se afirmaba que los aviones DO-28 segundo a quinto no despegaron hasta el 8 de octubre de 1961 del mismo aeropuerto, operados por pilotos belgas. Por último, un documento de “ZFST”, Munich, de fecha 21 de diciembre de 1961, proporcionaba más información, incluido el número de matrícula “Ka-3016” y que el recibo indicaba que la aeronave había sido vendida a un tal John Cassart en Katanga. Se recibieron otros elementos de información con datos similares a los ya citados.

88. En la mencionada información sobre Van Risseghem que proporcionó Bélgica también se mencionaban los aviones Dornier, muy probablemente porque Bélgica estuvo implicada en su compra debido a la nacionalidad de Cassart, el comprador. El documento, censurado en parte, parece estar fechado en septiembre de 1961. En él se afirma que “antes del inicio de las operaciones de las Naciones Unidas” (se supone que esto sea una referencia a la Operación Rumpunch de agosto de 1961 o a la Operación Morthor de septiembre de 1961, ambas realizadas antes de que el SE-BDY se estrellase), un tal Coronel Cassart había partido a bordo de un Dornier, avión que se utilizaba exclusivamente para el transporte, y que iba pilotado por un piloto alemán y había sido desviado urgentemente a Kolwezi vía Brazzaville para reforzar la fuerza aérea de Katanga. Sobre el mismo tema, en la información facilitada por Bélgica se afirmaba que era probable, pero no seguro, que un segundo Dornier (de los cuatro que se habían ordenado) hubiera volado directamente de Alemania a Katanga.

89. Según se afirma en un informe militar de las Naciones Unidas de 30 de octubre de 1961, un Dornier DO-27 o DO-28 despegó de Kaniama y al parecer intentó interceptar en el aire a un DC-4 de las Naciones Unidas cuando este se encontraba reuniendo información sobre un avión Dove que había visto bombardear una aldea cercana a Kaniama. El piloto del DC-4 de las Naciones Unidas eludió al Dornier y posteriormente voló de regreso y observó a los aviones Dornier y Dove estacionados en el aeródromo de Kaniama. Según indica un comunicado de prensa de las Naciones Unidas de diciembre de 1961, durante ese mes un Dornier de la fuerza aérea de Katanga utilizó el aeropuerto de Ndola, en Rhodesia del Norte, para lanzar bombardeos aéreos contra las Naciones Unidas en el aeropuerto de Elisabethville.

90. Hammarberg, remitiéndose a un libro de Leif Hellström publicado en sueco, afirma que por lo visto antes del 28 de septiembre de 1961 la fuerza aérea de Katanga no disponía de aviones Dornier equipados para lanzar bombas. Sin embargo, esta afirmación contradice otra información, examinada más arriba, acerca de la cual coincidían múltiples fuentes.

91. La información recibida en 2017 refuerza, sin añadir mucho más, la que fue facilitada al Grupo de Expertos sobre ese tema en 2015, a saber, que un proveedor comercial de Alemania Occidental había suministrado aviones Dornier DO-28 a Katanga en 1961, que al menos uno de estos aviones se encontraba presente antes de la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 y que ese tipo de avión pudo haber sido modificado para lanzar ataques y bombardeos aéreos. Según información aportada

por las Naciones Unidas, todo avión Dornier al que la fuerza aérea de Katanga tuvo acceso en 1961 llevaba a cabo operaciones que incluían bombardeos de día y de noche, operaciones en lugares ubicados a una distancia de unos 1.000 km entre sí (Kaniama y Ndola) y, como mínimo, un intento de interceptación en el aire. Aunque algunas de esas operaciones fueron observadas después del accidente del SE-BDY, tales observaciones son pertinentes a los efectos de conocer la capacidad de los Dornier para realizarlas. Al mismo tiempo, la información disponible no basta por sí misma para apoyar la propuesta de que se utilizó un avión Dornier para atacar al SE- BDY, razón por la cual considero que el valor probatorio de esa información es bajo. No obstante, me volveré a referir a esta cuestión en mis conclusiones.

c) Aeródromos

92. Como ya se ha señalado, recibí información de los archivos de las Naciones Unidas según la cual era posible que en esa época hubiera en Katanga más aeródromos de lo que inicialmente se tenía entendido. Recibí además información procedente de los Estados Unidos y las Naciones Unidas en relación con el hecho de que las fuerzas de Katanga al parecer no se limitaban a utilizar los aeródromos de Katanga únicamente. Gracias a la valiosa asistencia de la Sección de Información Geoespacial, se elaboraron mapas que figuran en el anexo del presente informe e ilustran visualmente esa información.

93. En cuanto a los aeropuertos existentes en Katanga, cabe señalar que la principal fuente de información es un documento de información militar de las Naciones Unidas de mayo de 1962 titulado “Aeródromos de la provincia de Katanga”, en el que se enumeran más de 50 aeropuertos y aeródromos existentes en la provincia en esa fecha. En lo que respecta a los aviones que se ha determinado que estaban presentes en Katanga en septiembre de 1961 (De Havilland Dove, Dornier DO-28 y Fouga Magister) y ateniéndome a la información ofrecida por Da Costa y Hammarberg, no consideré pertinentes los aeródromos catalogados únicamente como pistas de aterrizaje “de emergencia” ni los que tenían pistas de menos de 750 m. Los dos expertos también me informaron de que un avión Fouga necesitaría una superficie lisa de asfalto u hormigón, pues las pistas de hierba o gravilla supondrían un riesgo de daños al reactor debido a los objetos extraños. Al mismo tiempo, hago notar que existen pruebas, incluido el testimonio de Delin, de que al menos una vez el Fouga pudo haber despegado o aterrizado en una superficie no sellada. Hago notar también que, con arreglo a los registros disponibles, no parece haber pruebas de que los aeródromos de Katanga hayan estado equipados específicamente para el despegue o el aterrizaje nocturnos. Sin embargo, en la documentación de las primeras pesquisas se hace referencia a soluciones especiales, como el uso de queroseno y arena para iluminar la pista.

94. Otra información nueva sobre los aeródromos sugiere que las fuerzas de Katanga utilizaban aeródromos de Rhodesia del Norte. En una comunicación de 23 de septiembre de 1961 dirigida al Secretario de Estado de los Estados Unidos por el cónsul de los Estados Unidos, William C. Canup, éste se refiere a las acusaciones de que Rhodesia del Norte había permitido que aviones de Katanga utilizaran el aeródromo de Ndola. En un comunicado de prensa de las Naciones Unidas de diciembre de 1961 se afirma también que un Dornier de Katanga utilizaba el aeropuerto de Ndola, en Rhodesia del Norte, como base para lanzar bombardeos aéreos contra las Naciones Unidas en el aeropuerto de Elisabethville, a más de 250 km de distancia.

95. Considero que la nueva información de que las fuerzas de Katanga pueden haber utilizado más aeródromos en Katanga y Rhodesia del Norte de lo que se había determinado anteriormente tiene un valor probatorio moderado.

d) Pilotos de la fuerza aérea de Katanga

96. Como se examina más adelante, las primeras pesquisas aceptaron el supuesto, basado en el testimonio de Delin, de que este era el único piloto de Katanga que podía haber pilotado un avión en un ataque contra el vuelo SE-BDY. Sin embargo, la nueva información sugiere que tal vez habían muchos más. Según indican documentos de las Naciones Unidas, incluida una lista de personal de la fuerza aérea de Katanga de 17 de enero de 1961, había al menos 32 efectivos (14 pilotos más operadores de radio y técnicos). Muchas de esas personas se repatriaron en 1961 pero, conforme a los registros de inteligencia aérea de las Naciones Unidas, en abril de 1962 había 11 pilotos mercenarios en Kolwezi (el principal aeropuerto bajo control de Katanga). Aunque esta información data de medio año aproximadamente después del accidente, se suma a otros informes que indican que algunos de esos pilotos, o todos ellos, podían haber estado en Katanga en septiembre de 1961. Otros mercenarios presentes en Katanga desde fines de 1961 hasta principios de 1962 y que se mencionan en los documentos de las Naciones Unidas por tener la capacidad de trabajar como pilotos son Delin, Gelen, Glaspole, Hirsch, Magain, Puren, Van Risseghem, Verloo y Wicksteed.

97. Sobre la cuestión del personal militar, paramilitar o irregular extranjero (incluidos mercenarios) que prestaba servicios en Katanga, Bélgica también proporcionó información de sus archivos de seguridad sobre Charles Huyghe y Jerry Puren. En relación con Huyghe, se indica que fue repatriado de Katanga por las Naciones Unidas el 3 de agosto de 1961. En cuanto a Puren (conocido también como “Purren” y “Pureh” y con el alias “Du Plessis”), en la información, sin fecha y expurgada en parte, se indica que permanecía en Katanga. En esta nueva información no se alega de manera explícita que alguna de esas personas trabajase como piloto.

98. Teniendo en cuenta el estado actual de mis indagaciones y a la luz de las circunstancias descritas, no puedo llegar a una conclusión exacta de cuántos pilotos mercenarios, o cuáles de ellos, estaban presentes en Katanga en el momento de que se trata. Sin embargo, por lo visto queda demostrado que había un número mayor del que se creía en las primeras pesquisas. Califico de moderado el valor probatorio de la nueva información recibida, según la cual las fuerzas armadas de Katanga tenían más de un piloto en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Con todo, es preciso corroborar esa información.

e) Aviones reactores etíopes

99. También recibí información sobre el despliegue de aviones a reacción etíopes en el Congo para apoyar a la ONUC en 1961. Según la información facilitada por Hans Kristian Simensen y por los Estados Unidos y las Naciones Unidas, esos aviones fueron desplegados en el Congo después de la fecha prevista inicialmente. Se ha argumentado que debido a esa situación el vuelo SE-BDY quedó sin escolta y expuesto a ataques y que con ese fin puede haberse producido una conjura deliberada para retrasar la llegada de los aviones etíopes. Cabe la posibilidad de que la llegada de los aviones se produjera más tarde de lo que inicialmente esperaba el mando de la ONUC. Sin embargo, no he visto información que me haga pensar que un análisis más a fondo podría arrojar más luz sobre el asunto. El despliegue de los reactores de Etiopía fue un asunto complicado tanto por las disposiciones del acuerdo político como por los arreglos logísticos. Si bien es cierto que no se habían concedido las autorizaciones de sobrevuelo sobre territorios británicos de África Oriental, al 20 de septiembre de 1961 todavía quedaban sin resolver cuestiones logísticas relativas al repostaje y el mantenimiento, los aeródromos que se utilizarían para las operaciones y otros asuntos. Incluso si se probara que la llegada de los aviones de Etiopía se retrasó intencionalmente, seguiría siendo necesario demostrar una serie de vínculos adicionales antes de aceptar que ello formaba parte de una conspiración para dejar al SE-BDY expuesto a ataques o que, teniendo en cuenta esas otras circunstancias, el

retraso tuvo esos efectos. Por tanto, califico de bajo el valor probatorio de la información que sugiere que la llegada de los aviones etíopes que apoyarían a la ONUC se retrasó deliberadamente para obstaculizar las disposiciones de seguridad del vuelo SE-BDY.

B. Sabotaje: Operación Celeste/South African Institute for Maritime Research

100. Sobre la base de las investigaciones realizadas por la Sra. Williams, surgió la hipótesis de que en el vuelo SE-BDY se había colocado una bomba que había sido activada poco antes del aterrizaje y había hecho que el avión se estrellase, y que el objetivo del sabotaje era presuntamente “eliminar” a Hammarskjöld. La conjura, presuntamente denominada “Operación Celeste”, había sido llevada a cabo por una oscura organización llamada “South African Institute for Maritime Research”. La hipótesis se dio a conocer a finales de los años noventa cuando, durante los trabajos de la Comisión de la Verdad y la Reconciliación de Sudáfrica, se encontró un expediente que contenía alrededor de una docena de documentos relacionados con la presunta Operación Celeste.

101. La Sra. Williams y la Comisión Hammarskjöld intentaron sin éxito obtener acceso a los originales de los documentos sobre la Operación Celeste a fin de someterlos a una evaluación técnica de su autenticidad. Con el objetivo de examinar la hipótesis, el Grupo de Expertos escribió a Sudáfrica el 23 de junio de 2015 para pedirle que hiciera una búsqueda de todos los registros u otros materiales relacionados con los documentos y compartiera la información obtenida. El Grupo no tuvo respuesta de Sudáfrica antes de terminar su labor, por lo que solo pudo concluir que las afirmaciones sobre la Operación Celeste carecían de valor probatorio. Esta constatación se basó sobre todo en que no era posible demostrar que los documentos fueran auténticos, que había incertidumbre sobre la cadena de posesión y que no se había confirmado si el South African Institute for Maritime Research existía o no en septiembre de 1961.

102. Las Naciones Unidas dieron seguimiento a la cuestión con Sudáfrica en 2016. El 1 de julio de 2016, Sudáfrica envió su respuesta a las Naciones Unidas, en la que señaló “una revelación hecha en las audiencias de la Comisión de la Verdad y la Reconciliación de la República de Sudáfrica celebradas en la década de 1990 que apuntaba a la posible implicación del denominado ‘SA Institute for Maritime Research (SAIMR)’ en la muerte del Sr. Hammarskjöld”. Sudáfrica afirmó que apoyaba plenamente la investigación y que el Departamento de Justicia y Desarrollo Constitucional había ordenado que se emprendiese una búsqueda de todo documento, registro o información que fuese pertinente, y que la solicitud de información de ese tipo se tramitaría con arreglo a las prescripciones constitucionales y jurídicas de Sudáfrica en la materia. Sin embargo, hasta el momento en que preparó su informe de agosto de 2016 a la Asamblea General el Secretario General no había recibido más información de Sudáfrica.

103. Las Naciones Unidas escribieron a Sudáfrica nuevamente en febrero y abril de 2017 para dar seguimiento a la solicitud de cooperación. Tras ser nombrado Persona Eminente, también escribí a Sudáfrica y solicité su asistencia para obtener acceso a los presuntos documentos del South African Institute for Maritime Research (y posteriormente, como se indica en la sección III, para pedir que se hicieran nuevas búsquedas de información). Con el fin de determinar mejor el posible alcance del material, examiné el tema con Christelle Terreblanche, exinvestigadora de la Comisión de la Verdad y la Reconciliación de Sudáfrica, que había visto los documentos en 1998. Conversé también con el abogado George Bizos, que participó

en las audiencias de la Comisión, acerca del expediente en que se encontraron los documentos sobre la Operación Celeste. La investigadora me informó que, dado el largo tiempo transcurrido, no podía recordar con certeza si los documentos que vio eran originales; sin embargo, recordaba que al menos algunos de los membretes del Instituto que figuraban en los documentos estaban impresos a color, que los documentos parecían ser antiguos a juzgar por la calidad del papel y que parecía haber diferencias en la apariencia de los distintos documentos que figuraban en el expediente. Alrededor de esa misma fecha, me puse en contacto con un perito forense para que se preparara para realizar pruebas sobre la documentación.

104. En abril de 2017 me reuní con el Embajador de Sudáfrica ante las Naciones Unidas y, en una carta que le dirigí el día siguiente, señalé:

Como conversamos en nuestra reunión del 26 de abril de 2017, para poder desempeñar mi mandato es importante que pueda determinar si los presuntos documentos del SAIMR son auténticos y así suscribir o descartar la hipótesis sobre la “Operación Celeste”, decisión que en todo caso contribuirá decisivamente a la búsqueda de la verdad y a la memoria histórica. Para ello, tendré que examinar detenidamente esos documentos (los originales o en el formato en que se descubrieron inicialmente) a fin de establecer la cadena de custodia y determinar su procedencia, autenticidad, autoría y contenido y lo que pretenden ser. Las modalidades de ese examen, incluidas las pruebas forenses, serían objeto de conversaciones con las autoridades de Sudáfrica y se acordarían con estas durante la visita que tengo prevista.

105. Di seguimiento a esta cuestión entre abril y julio de 2017; sin embargo, hasta el momento de redactar el presente informe no había recibido respuesta de Sudáfrica sobre los documentos del South African Institute for Maritime Research ni información de otra índole. En estas circunstancias, no estoy en condiciones de reconsiderar la evaluación del valor probatorio de esta información, cuya determinación es fundamental para corroborar el supuesto acto de sabotaje como causa hipotética de que el SE-BDY se estrellase.

C. Factores humanos

Consumo de alcohol por los pilotos

106. En 2015, el Dr. Ake Hassler, antiguo médico de aviación adscrito a la Fuerza Aérea sueca, informó al Grupo de Expertos de que creía que “lo ocurrido en Ndola en septiembre de 1961 había sido un accidente ordinario provocado por un error del piloto”. El Departamento de Defensa de Suecia había encomendado al Dr. Hassler en “la década de 1960” realizar investigaciones de todos los “accidentes de aviación de Suecia”, entre los que incluyó el accidente del SE-BDY. El Dr. Hassler presentó al Grupo documentos que apoyaban su afirmación de que la fatiga de los pilotos y demás tripulantes del vuelo SE-BDY como resultado de la falta de descanso era un factor fundamental que había contribuido al accidente. El Grupo de Expertos estimó que la información concreta proporcionada por el Dr. Hassler tenía bajo valor probatorio con respecto a esclarecer si la fatiga era un factor que había contribuido al accidente del SE-BDY, pero que estaba relacionada con otra información que el Grupo había considerado de valor probatorio moderado. Estas cuestiones se examinan más adelante en la sección VI.

107. Después de concluida la labor del Grupo de Expertos, en 2016 y 2017 el Dr. Hassler proporcionó más información según la cual habían sido determinantes en el accidente otros factores humanos como el consumo de alcohol, que habría afectado la actuación de los pilotos. Aseveró entre otras cosas que en la aviación sueca, incluida la fuerza aérea, existía durante y antes de 1961 una cultura de consumo

excesivo de alcohol y de encubrimiento, por lo que las condiciones físicas de la tripulación del vuelo SE-BDY podían haber estado disminuidas por el alcohol, y que no se habían hechos pruebas suficientes para detectar la presencia de alcohol en los cuerpos después del accidente.

108. Uno de los argumentos del Dr. Hassler era que en Suecia en 1961 no se había fijado por ley un límite del contenido de alcohol en la sangre de los pilotos y que, por consiguiente, no se exigió hacer pruebas de alcoholemia a los tripulantes suecos del vuelo SE-BDY. La Misión Permanente de Suecia ante las Naciones Unidas confirmó por correspondencia en mayo y junio que la legislación sueca vigente en 1961 no establecía una concentración máxima de alcohol en sangre para los pilotos. No tengo información de que en septiembre de 1961 las autoridades de aviación civil de Suecia tuvieran un límite de concentración de alcohol en la sangre establecido o reglamentado para pilotos u otros tripulantes.

109. Las autoridades de aviación están de acuerdo en que el consumo de incluso una pequeña cantidad de alcohol (etílico) por los tripulantes aéreos afecta sus funciones cognitivas y visuales e influye en el juicio, incluidos la atención, el tratamiento de la información, la reacción, el rendimiento y la adopción de decisiones, y es una causa de accidentes aéreos mortales o contribuye a estos. El alcohol, que la Organización de Aviación Civil Internacional define como una sustancia psicoactiva, es un riesgo importante y manifiesto para la seguridad aérea, razón por la cual las autoridades de aviación nacionales establecen límites de consumo para los tripulantes.

110. En mayo de 2017 recabé las opiniones del Director del Centro de Medicina Legal y Forense de la Universidad de Dundee, Stewart Fleming, y del Jefe del Servicio de Patología Forense de Ontario y Profesor de Medicina de Laboratorio y Patobiología de la Universidad de Toronto, Michael S. Pollanen, quienes ya habían ayudado al Grupo de Expertos en el examen forense de las pruebas relacionadas con el accidente. El Sr. Fleming preparó un informe sobre los análisis toxicológicos realizados por los Dres. Ross, Smith y Stevens durante la investigación del accidente del vuelo SE-BDY en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Para ello, examinó documentación del archivo del Dr. Ross en la Universidad de Dundee, que contenía los principales documentos utilizados para compilar el informe de la investigación médica del accidente. Según esos registros que el Sr. Fleming volvió a examinar, no se detectaron drogas ni alcohol en las muestras tomadas. Aunque en los análisis toxicológicos hechos en 1961 se examinó la posibilidad de que el rendimiento de la tripulación estuviera afectado por las drogas o el alcohol, se llegó a la conclusión, sobre la base de los resultados de las pruebas realizadas en ese momento, de que ni las drogas ni el alcohol habían influido en el accidente.

111. En el informe que me presentó, el Sr. Fleming señaló que, si bien las investigaciones médicas realizadas en 1961 fueron en general de excelente calidad, los análisis toxicológicos estaban por debajo del nivel que se consideraría aceptable en la actualidad. Estas deficiencias consistían, por ejemplo, en que los estudios toxicológicos (incluidos el nivel de alcohol) solo se completaron en los casos del piloto (Hallonquist) y el piloto de reserva (Ahreus). Se tomaron muestras al copiloto (Litton), pero las pruebas fracasaron debido a la putrefacción de los tejidos, mientras que el ingeniero de vuelo (Wilhelmsson) y el operador de radio (Rosen) no fueron sometidos a pruebas de alcohol o drogas. Además, aunque se tomaron muestras de sangre de la mayoría de las víctimas para analizar los niveles de carboxihemoglobina, esas muestras no se utilizaron para hacer pruebas de alcoholemia. Para detectar la presencia de alcohol se utilizó tejido hepático y cerebral, en lugar de muestras de sangre. Esas pruebas no se considerarían óptimas conforme a las normas de la práctica moderna, en parte porque el tejido hepático contiene una enzima que metaboliza el alcohol y puede seguir funcionando durante un tiempo después de la muerte, lo que podría afectar la precisión de los datos arrojados por las pruebas. El Sr. Fleming

señaló también que se produjo una demora de dos o tres días entre la obtención de las muestras y su entrega al laboratorio que realizó los análisis y que no se conocían detalles sobre cómo se guardaron las muestras en ese intervalo. El Sr. Fleming observó asimismo que las normas internacionales vigentes en 1961, contrariamente a las normas suecas, exigían hacer una estimación de la concentración de alcohol en la sangre, lo que no se hizo.

112. No obstante sus observaciones sobre las deficiencias de los análisis toxicológicos, el Sr. Fleming concluyó que no había encontrado pruebas que respaldaran la hipótesis de que el consumo de drogas o alcohol por los pilotos había contribuido al accidente.

113. El Sr. Pollanen también opinó en el informe que me presentó que no había ninguna razón médica o científica para concluir que el alcohol había sido un factor desencadenante del accidente. El Sr. Pollanen apuntó que no había podido evaluar de manera independiente la cadena de custodia de las muestras, pero que ello no obligaba a sacar una conclusión desfavorable pues era una situación común en los informes de ese tipo. Sin embargo, manifestó su convicción de que, atendiendo a la calidad de las autopsias y el alto nivel de conocimientos de los patólogos (indicado en sus informes), los resultados analíticos, en los que se había constatado la ausencia de alcohol (etílico), eran válidos.

114. Tras un detenido examen de todas estas circunstancias, cabe decir que sencillamente no hay pruebas suficientes ni fiables que permitan corroborar que el presunto consumo de alcohol (o drogas) por la tripulación haya contribuido de alguna forma al trágico acontecimiento o haya tenido una vinculación causal con este. Teniendo en cuenta los primeros informes médicos (incluidos los resultados de los análisis toxicológicos) y los dictámenes independientes de los Sres. Fleming y Pollanen, considero que el valor probatorio de la nueva información sobre las supuestas condiciones físicas disminuidas de los pilotos es nulo.

V. Información nueva de otro tipo

A. Actuación de funcionarios y autoridades locales

115. Se recibió del Reino Unido información nueva que indicaba la presencia en Katanga de un miembro de su Servicio Secreto de Inteligencia (MI6) en el momento en cuestión. Entre los documentos que recibí, al menos tres comunicaciones de 17 de septiembre de 1961, dirigidas por Lord Alport a la Oficina de Relaciones con el Commonwealth, hacían referencia a Neil Ritchie, Primer Secretario de la Oficina del Alto Comisionado Británico en Salisbury, considerado, incluso por parte del Grupo de Expertos, un oficial del MI6.

116. En las primeras pesquisas no se mencionó la presencia de organismos de inteligencia extranjeros. Las primeras, y numerosas, referencias a la función de Ritchie fueron hechas por la Sra. Williams en 2011, referencias que fueron examinadas por la Comisión Hammarskjöld y el Grupo de Expertos. La fuente de esa información fueron los documentos de Lord Alport archivados en la Universidad de Essex, incluido un documento titulado “Informe secreto de Neil Ritchie, apéndice A, a Alport a Sandys, despacho núm. 8, 25 de septiembre de 1961”. Al parecer, con la entrega de esta información, el Reino Unido reconoció expresamente por primera vez la presencia del oficial del MI6, lo cual, de ser así, resultaba alentador. Dado que en otros documentos del Reino Unido se ha censurado información que parece referirse a Ritchie, ahora que se ha confirmado su presencia tal vez sea oportuno revisar las tachaduras de su nombre o de referencias a él en esos otros textos. Considero que la nueva información que tiende a establecer la presencia de activos o personal de

inteligencia extranjeros en Katanga y sus alrededores en septiembre de 1961 tiene un valor probatorio moderado.

117. También recibí nueva información que parece indicar que representantes de algunos Estados Miembros pueden haber intentado influir en las primeras pesquisas para que se determinara que la causa del accidente había sido un error del piloto. A modo de ejemplo, menciono que en el desempeño de mis funciones tuve conocimiento de una carta de 24 de abril de 1962 dirigida a Michael Wilford, del Ministerio de Relaciones Exteriores, por Alan Campbell, Consejero de la Misión del Reino Unido ante las Naciones Unidas, en la que Campbell menciona varias veces que el Reino Unido había recibido un borrador del informe de la Comisión de 1961 antes de su publicación —hecho que reconocía era “algo delicado de revelar”— y había negociado modificaciones del texto. En la carta se afirma: “Creo que la Secretaría ya ha hecho una revisión satisfactoria del proyecto de informe”. Se mencionan cambios específicos en el proyecto que el Reino Unido había pedido al Secretario de la Comisión de las Naciones Unidas en 1961 (en este caso, cambios sobre posibles pruebas materiales relacionadas con los altos funcionarios británicos Lord Lansdowne y Lord Alport). Según apreciamos en nuestro examen del informe, parece que al menos una de las revisiones solicitadas por el Reino Unido figuran en el texto del informe final de la Comisión de 1961.

118. En la misma carta de Campbell a Wilford, al referirse a que un experto había opinado que “el accidente no pudo haber sido resultado de un sabotaje o de disparos”, Campbell apuntó que era “lamentable” que la Comisión hubiera “decidido mantener su propio proyecto” en lugar de modificar sus conclusiones para que se ajustaran a la recomendación de descartar el sabotaje o un ataque externo. Campbell también señaló una posible solución a toda sugerencia de que la causa del accidente fuera distinta a un error del piloto, a saber, que “si se deja abierta en el cuerpo del informe la posibilidad de sabotaje u otros actos intencionales y una vez publicado el informe existe la disposición a revivir tales acusaciones, podremos señalar el informe [del experto]”. Hago notar que la opinión del Consejero de la Misión del Reino Unido ante las Naciones Unidas fue transmitida por correspondencia oficial, no personal. Este y otros materiales demuestran que se intentó influir en la Comisión de 1961 para que descartara el sabotaje u otros actos intencionales como causa o causas probables del accidente aéreo.

119. Uno de los tres miembros de la Comisión de Encuesta de Rhodesia también ejerció influencia directa en la Comisión de 1961. En una carta de fecha 19 de febrero de 1962 dirigida al Secretario de Estado del Reino Unido, Earl Home, por el Magistrado Lloyd-Jacob, este último apuntó: “Espero que no se sienta usted demasiado intranquilo por las posibles conclusiones del Comité de las Naciones Unidas. Los miembros se concentrarán, creo (y en conversación privada con dos de ellos les he instado a que así lo hagan), en la situación en el Congo antes del vuelo y tratarán de explicar cómo fue que los arreglos de transporte de un pasajero tan importante se hicieron de manera tan improvisada”. En los registros de las Naciones Unidas de esa época, desclasificados después de publicado el informe del Grupo de Expertos, se aprecia que las disposiciones para los vuelos tanto de Lord Lansdowne como del Secretario General no eran normales, sino que se habían hecho al “más alto nivel”. El Magistrado Lloyd-Jacob informó al Secretario de Estado del Reino Unido, Earl Home, que “sobre la cuestión de la causalidad del accidente, espero que ellos [es decir, la Comisión de 1961] estén de acuerdo con nuestras conclusiones”. Dado que la Comisión de 1961 no llegó a las conclusiones esperadas y decidió mantener algunas partes de su propio proyecto de informe pese a las exhortaciones que se le hicieron, considero que es bajo el valor probatorio de la nueva información sobre la carta del Magistrado Lloyd-Jacob en lo que se refiere a determinar si el intento de influir en la Comisión de 1961 tuvo efectos en su independencia.

B. Operaciones de búsqueda y salvamento

120. Cierta información nueva recibida del Reino Unido indica que el lugar del accidente fue descubierto antes de las 15.10 horas (hora local) del 18 de septiembre de 1961, como se notificó oficialmente. En una carta de fecha 28 de septiembre de 1961 dirigida a Earl Home por Derek Riches, Embajador del Reino Unido en el Congo, se plantea que “alrededor de la medianoche el avión del Secretario General sobrevoló Ndola. La torre de control perdió contacto con él. Sus restos fueron descubiertos a mediodía del 18 de septiembre, tras haberse organizado una extensa búsqueda”. Por sí misma, esta información podría explicarse como un mero recuerdo o relato impreciso. Sin embargo, los testimonios examinados por el Grupo de Expertos, incluidas declaraciones separadas de Lord Alport y su secretario privado, Brian Unwin, indicaban también que los restos del avión habían sido descubiertos al menos unas horas antes de las 15.10 horas. La afirmación de Riches refuerza esas conclusiones. Califico esta información de valor probatorio moderado.

C. Interceptación de las comunicaciones

1. Posibilidad de interceptación de las transmisiones del criptógrafo

121. Según una alegación hecha al Grupo de Expertos, el Organismo Nacional de Seguridad de los Estados Unidos había vigilado de manera encubierta las comunicaciones enviadas mediante el criptógrafo CX-52 que utilizó Hammarskjöld durante su visita al Congo, para lo cual aprovechó una determinada vulnerabilidad (“puerta trasera”) del sistema de cifrado, y había compartido la información obtenida con la CIA, el Centro Gubernamental de Comunicaciones del Reino Unido y posiblemente con servicios de inteligencia de otros países. Esta información fue proporcionada por Sixton Svensson, cuñado del difunto Boris Hagelin, fundador de Crypto AG, la empresa suiza fabricante de los criptógrafos CX-52. Svensson también declaró a la Comisión Hammarskjöld que las memorias de Hagelin contenían todos los detalles del asunto, pero que no se publicarían antes de 2033, 50 años después de su muerte. El Grupo de Expertos evaluó esta información y determinó que tenía un valor probatorio moderado.

122. Después de concluida la labor del Grupo de Expertos, Svensson publicó un libro sobre el tema, que no está disponible en inglés. Por mi parte, me puse en contacto con Svensson para tratar de conocer si disponía de nueva información sobre este tema. Él me comunicó que el contenido del libro concordaba con la información que había facilitado antes. Después de que el Grupo concluyó su labor, pero antes de la publicación de su informe, el corresponsal sobre temas de seguridad de la BBC publicó un artículo titulado “How NSA and GCHQ spied on the Cold War world”, en el que describía la naturaleza de la presunta relación entre Hagelin y William F. Friedman, un representante del Organismo de Seguridad Nacional. No se afirmaba directamente que el Organismo de Seguridad Nacional disponía de una “puerta trasera”. Según el autor del artículo, había pedido opiniones al Organismo de Seguridad Nacional, que declinó darlas, y al Centro Gubernamental de Comunicaciones del Reino Unido, que supuestamente respondió que no hacía “comentarios sobre sus actividades operacionales” y no confirmaba ni negaba “la exactitud de las inferencias concretas sacadas del documento al que usted se refiere”, observando al mismo tiempo que “los documentos ... deben leerse en un contexto en el que el Reino Unido, los Estados Unidos y sus aliados se enfrentaban a la probabilidad de hostilidades abiertas con el bloque soviético”.

123. Además, según un informe del cónsul residente de los Estados Unidos en Lusaka (sin fecha pero transmitido desde el Consulado de los Estados Unidos en Salisbury al Departamento de Estado el 27 de septiembre de 1961, el Alto Comisionado Británico,

Lord Alport “extrañamente ... se negó a devolver a los representantes de las Naciones Unidas aparatos y libros de cifrado que las autoridades federales habían recuperado entre los restos del avión”. El comportamiento de Alport indica que tenía motivos para tratar de negarse a devolver a las Naciones Unidas bienes de su propiedad, incluido el criptógrafo CX-52 de Hammarskjöld, aunque finalmente lo hizo.

124. En las indagaciones que hice en 2017 pedí a los Estados Unidos que se pronunciaran acerca de la denuncia de que las transmisiones hechas con el criptógrafo CX-52 de Hammarskjöld habían sido interceptadas por los Estados Unidos y otros. Los Estados Unidos me respondieron que no emitirían “ningún comentario sobre este tema”. Sobre la base de la nueva información, incluidos el libro ya publicado de Svensson y la última respuesta del Gobierno de los Estados Unidos, no veo razones para modificar la conclusión a que llegó el Grupo de que esa información tenía un valor probatorio moderado.

2. Presencia de aviones Dakota de los Estados Unidos en Ndola

125. La Comisión Hammarskjöld y el Grupo de Expertos consideraron la posibilidad de que aeronaves estadounidenses que se encontraban en la pista del aeropuerto de Ndola la noche del 17 de septiembre de 1961 pudieran haber interceptado o escuchado comunicaciones relacionadas con el accidente. Esta información no es exclusivamente “nueva”, pues algunos de sus aspectos ya fueron constatados desde las primeras pesquisas. Sin embargo, la posición de los Estados Unidos ha cambiado desde 2015, al haber confirmado los informes que se tenían de la presencia de esos aviones, por lo cual esta “nueva información” se ajusta a la definición adoptada.

126. Sobre esta cuestión, la Comisión Hammarskjöld tomó declaración a Brian Unwin, diplomático británico destacado en Ndola como secretario privado del Alto Comisionado Británico en Rhodesia, Lord Alport. Unwin afirmó que recordaba haber visto dos aviones de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en Ndola el 17 de septiembre de 1961 y añadió que, según tenía entendido, aquellos aviones “tenían equipos de comunicaciones de gran potencia y, más tarde, se nos ocurrió pensar si habría habido algún contacto entre alguno de los dos aviones de los Estados Unidos y el avión de Hammarskjöld, puesto que tenían, según creíamos, la capacidad de comunicarse con el avión de Hammarskjöld”. Los recuerdos de Unwin no difieren mucho de las declaraciones hechas en 1961 y 1962 por John Mussell, Comandante de la Real Fuerza Aérea de Rhodesia, quien, cuando se le pidió que aclarase su afirmación de que “algo turbio pasaba en el aeropuerto [de Ndola]”, declaró a la Comisión de 1961 que “por aquel entonces había Dakotas de los Estados Unidos en el aeródromo”. Estaban estacionados, pero tenían los motores en marcha, cabe suponer que transmitían distintas cosas por radio, como la llegada de personalidades, etc.”. Mussell luego convino en que la expresión “algo turbio” tal vez no fuera una descripción correcta, pero no varió su declaración sobre la presencia de los “Dakotas de los Estados Unidos”.

127. El Grupo de Expertos solicitó a los Estados Unidos información sobre las dos aeronaves de la Fuerza Aérea y todo lo que podían haber escuchado o transmitido. El Grupo no recibió respuesta antes de concluir sus trabajos. Cuando las Naciones Unidas dieron seguimiento al asunto en 2016, se le comunicó que “la Fuerza Aérea de los Estados Unidos llevó a cabo una investigación y no encontró ningún documento ni información relacionados con la presencia de ninguna aeronave de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en la pista del aeropuerto de Ndola en septiembre de 1961”.

128. A la luz de la respuesta recibida de los Estados Unidos en 2016, volví a examinar los expedientes de las primeras pesquisas. Los expedientes de la Junta de Investigación de Rhodesia contienen declaraciones del Teniente Coronel Don Gaylor, agregado aéreo de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en Pretoria, y del Coronel

Ben Matlick, agregado aéreo de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Gaylor declaró entre otras cosas lo siguiente: “En la tarde del domingo 17 de septiembre mi DC-3 8866 estaba estacionado en el aeropuerto de Ndola”. Por su parte, Matlick declaró: “Alrededor de las 9.15 hora local del lunes 18 de septiembre recibí instrucciones por radio para que volara [de Elisabethville] a Ndola y asumiera el mando de aviones de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos que estaban en Ndola o iban a ser despachados hacia allí. Eran dos DC-3 [Dakotas], mi propio DC-3 y dos aviones C-54 para operaciones de rescate aéreo que enviarían desde Kano y Wheelus”. Por consiguiente, parece que ya en 1961/1962 se había determinado que el 17 de septiembre había al menos tres aviones Dakota de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en Elisabethville o Ndola y que para el 18 de septiembre de 1961 los tres se encontraban en Ndola. Por supuesto, otras aeronaves también pueden haberse encontrado allí.

129. En mis indagaciones de 2017, pedí a los Estados Unidos que revisaran sus registros para tratar de aclarar la aparente discrepancia entre su declaración de 2016 de que la Fuerza Aérea de los Estados Unidos no tenía constancia de que hubiera aviones en Ndola en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 y las declaraciones de Matlick y Gaylor. En junio de 2017 recibí una respuesta y documentos en los que se indicaba que el Departamento de Estado de los Estados Unidos había encontrado registros en los que constaba que un avión de los agregados del ejército y de la armada de los Estados Unidos se encontraba en Ndola entre el 15 y el 18 de septiembre de 1961 y dos aviones (uno del agregado aéreo de los Estados Unidos y otro del agregado aéreo en Pretoria) estuvieron en Elisabethville entre el 15 y el 17 de septiembre antes de trasladarse a Ndola el 18 de septiembre y que, por ello, el 18 de septiembre de 1961 había por lo menos tres aeronaves estadounidenses en la zona de Ndola. En la respuesta de los Estados Unidos se aclaraba además que las “aeronaves de los Estados Unidos en Ndola en septiembre de 1961 ... se encontraban allí en relación con la crisis en curso en el Congo en ese período y con la noticia de que la aeronave que transportaba al Secretario General Hammarskjöld se había estrellado”.

130. En su informe (no fechado pero transmitido al Departamento de Estado el 27 de septiembre de 1961), el cónsul residente en Lusaka describe que ayudó al agregado aéreo de los Estados Unidos (Matlick) a realizar transmisiones de radio por “la banda SSB” desde el avión de Matlick en Ndola a Elisabethville, Leopoldville y Washington D.C. Esto demuestra que los representantes de los Estados Unidos disponían de equipo de radio con una potencia suficientemente elevada que les permitía comunicarse directamente con Washington D.C. desde Ndola. Este hecho aparentemente también era conocido por las autoridades de Rhodesia y el Reino Unido, ya que en la información enviada por el Alto Comisionado Británico, Lord Alport, al Secretario de Estado Sandys el 25 de septiembre de 1961, y que me hizo llegar el investigador Simensen, se hacía la siguiente observación: “... aviones pertenecientes a los agregados aéreos de los Estados Unidos en Leopoldville y Pretoria habían permanecido durante varios días en la rampa de estacionamiento del aeropuerto de Ndola. Sin divulgar el hecho a las autoridades federales, esos aviones habían estado en contacto permanente con Leopoldville, Elisabethville, Nueva York y Washington y de vez en cuando con aeronaves de las Naciones Unidas en el aire. Sus actividades los habían puesto bajo sospecha de las autoridades de seguridad federales y hubo un momento en que parecía que el Gobierno federal pediría a la policía de Rhodesia del Norte que detuviera al coronel de los Estados Unidos responsable de esas actividades por contravenir la normas de la aviación civil internacional”. Además, al describir los acontecimientos del 17 y el 18 de septiembre de 1961, Alport afirma que “consideramos que era posible que este avión [Dakota] estuviera en contacto con el avión de Leopoldville [el vuelo SE-BDY]”.

131. En su declaración, Gaylor afirmó que “no se efectuaron transmisiones de radio desde esta aeronave a ninguna otra estación desde las 12.00 horas GMT [14.00 horas en Ndola] hasta que participé en las operaciones de búsqueda del DC-6/SE-BDY el lunes 18 de septiembre”. La declaración de Gaylor no cubría sin embargo la posibilidad de que los otros dos Dakotas mencionados en los párrafos anteriores puedan haber enviado una transmisión, o de que cualquiera de los tres Dakotas (incluido el suyo) pueda haber recibido, interceptado o retransmitido otras comunicaciones de radio (presumiblemente en frecuencia VHF). De hecho, la declaración de Matlick sobre los acontecimientos indica que, al menos el 18 de septiembre de 1961, los Dakotas estaban en comunicación “con el destacamento de comunicaciones de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en el aeropuerto de Ndjili”. El destacamento, operado por personal de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, se encontraba situado aproximadamente a un kilómetro y medio del centro de información de vuelo de la aviación civil de Leopoldville, al otro lado de la zona del Congo donde estaba Matlick entonces.

132. Por otra parte, solicité a Hammarberg que opinara sobre la probabilidad de que se estuvieran realizando operaciones de vigilancia por radio o radar en la zona alrededor de Ndola los días 17 y 18 de septiembre de 1961. Hammarberg señaló que se sabía que había un avión C-47 (Dakota) de los Estados Unidos en la base aérea de Ndola en ese momento, que podría haberse utilizado como estación de grabación o estación repetidora (“puesto de mando de campaña”) de las transmisiones VHF en la zona. Opinó además que era muy probable que las organizaciones de inteligencia de los países interesados estuvieran reuniendo información mediante inteligencia de señales y comunicaciones (SIGINT/COMINT) en la zona de Ndola en el momento en cuestión.

133. No encontré información pertinente que permitiera confirmar el número total de aeronaves de los Estados Unidos que estaban en Elisabethville y Ndola los días 17 y 18 de septiembre de 1961, pero al parecer había por lo menos tres aviones Dakotas con equipos de radio potentes. Según consta por escrito, incluso en las observaciones de Lord Alport, Mussell y Unwin (casi contemporáneas en el caso de los dos primeros, y hechas en años recientes por el último), y como indican las afirmaciones divulgadas recientemente del cónsul residente de los Estados Unidos en Lusaka, conjuntamente con el dictamen pericial de Hammarberg, hay bastante certeza de que los Estados Unidos tenían medios con capacidad para transmitir, recibir, retransmitir e interceptar las comunicaciones debido a la presencia de aeronaves estadounidenses, entre ellas Dakotas, en Ndola y Elisabethville en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Considero que esta información tiene un valor probatorio moderado.

134. El hecho de que los Estados Unidos posiblemente tuvieran medios de ese tipo en la zona no debe tomarse en sí mismo como prueba de que las radiocomunicaciones hechas por el tráfico aéreo de Ndola o desde la cabina del SE-BDY fueran efectivamente recibidas, retransmitidas o interceptadas por esos u otros aviones. Conforme a la información disponible actualmente, no hay pruebas de que el vuelo SE-BDY transmitió o recibió comunicación alguna desde el momento en que despegó de Leopoldville a las 17.51 horas (hora local) del 17 de septiembre de 1961 hasta las 22.02 horas (hora local), momento en que rompió el silencio de radio y comunicó al centro de información de vuelo de Salisbury por la radiofrecuencia HF que la hora estimada de llegada a Ndola sería las 00.35 (hora local). No obstante, toda grabación o transcripción de comunicaciones procedentes del vuelo SE-BDY, de los controladores de tráfico aéreo o de otras radios cualesquiera que estuvieran en el aire o en tierra esa fatídica noche o de comunicaciones mantenidas con ellos o entre ellos serían materiales sumamente importantes.

3. Interceptación de comunicaciones de otro tipo

135. Entre los documentos recibidos de los Estados Unidos había un telegrama de fecha 5 de enero de 1961, en el que el cónsul de los Estados Unidos en Elisabethville informaba al Departamento de Estado que el cónsul británico en Elisabethville le había “leído el texto interceptado de un telegrama del General de Brigada británico Ward, que comandaba las fuerzas nigerianas de las Naciones Unidas en Albertville, en que este informaba a Dayal [representante de las Naciones Unidas] sobre la reunión que había sostenido con líderes balubas”. El mismo telegrama se refiere a un “telegrama interceptado dirigido a [los representantes de las Naciones Unidas] Dayal y Ward por un oficial británico, segundo del comandante de las fuerzas nigerianas de las Naciones Unidas en Bukavu”, y transmite al Departamento información sobre ese telegrama.

136. En los documentos recibidos del Reino Unido hay diversas referencias a la interceptación de comunicaciones de las Naciones Unidas. En una comunicación de Lord Alport a la Oficina de Relaciones con el Commonwealth, de 12 de octubre de 1961, se hace referencia a “pruebas, que las autoridades federales obtuvieron mediante interceptación, acerca de supuestas infracciones del alto el fuego cometidas por las Naciones Unidas”. Lord Alport declara que vio algunas de esas comunicaciones interceptadas y que se le comunicó que “todas las señales de las Naciones Unidas se transmiten ... ahora cifradas”, comunicaciones cifradas que las autoridades británicas y de Rhodesia aparentemente pudieron descifrar.

137. En una carta de fecha 13 de octubre de 1961, el Ministerio de Relaciones Exteriores transmitió a la Misión del Reino Unido ante las Naciones Unidas un mensaje que había recibido del Primer Ministro de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia, Roland Welensky, en el que se daban detalles de los movimientos militares de fuerzas de las Naciones Unidas obtenidos mediante la “interceptación de comunicaciones inalámbricas” y “de señales”. Welensky señalaba además que “los ejemplos citados son 100% auténticos. Tenemos muchos más igualmente auténticos” y, en una declaración reveladora, se apuntaba que “las comunicaciones interceptadas, excepto la número uno, no deben ser transmitidas a las autoridades de las Naciones Unidas pues naturalmente no deseamos revelar el alcance exacto de nuestros conocimientos”. Los mensajes interceptados consistían en comunicaciones entre mandos del cuartel general de las Naciones Unidas en Katanga y de operaciones aéreas en Leopoldville. En una comunicación similar y de igual fecha enviada de Salisbury a Leopoldville, se afirmaba que “el Gobierno estaba dispuesto a presentar un ejemplo [de 24 de septiembre de 1961] de los numerosos mensajes interceptados”. Según otras comunicaciones, Welensky también declaró públicamente que estaba interceptando mensajes de las Naciones Unidas.

138. Lo anterior parece demostrar que las autoridades de Rhodesia y del Reino Unido interceptaron comunicaciones de las Naciones Unidas en el Congo en 1961 y que tal vez compartieron la información de inteligencia con los Estados Unidos. Considero que esta información tiene un valor probatorio moderado.

139. Toda interceptación de las comunicaciones de las Naciones Unidas en el Congo y Ndola por terceros es pertinente. Pero más pertinente es la posibilidad de que se hayan interceptado comunicaciones sobre las disposiciones de viaje de la misión del Secretario General a Ndola y de otras actividades conexas. Si se descubriera que esas comunicaciones fueron de hecho interceptadas o que se obtuvo acceso a ellas de otro modo, habrían sido inútiles los esfuerzos de las Naciones Unidas por mantener el viaje en secreto (incluida la iniciativa del comandante Hallonquist de presentar un plan de vuelo ficticio con destino a Luluabourg). Tales interceptaciones de las comunicaciones de la ONUC también habrían expuesto al vuelo a posibles actos malintencionados u hostiles durante el trayecto. Baste decir que, aunque

anteriormente asigné un valor probatorio moderado a la posibilidad de que ciertos Estados Miembros hubieran podido interceptar las comunicaciones de la ONUC, no tengo conocimiento de que se haya comprobado la interceptación por terceros de las comunicaciones del Secretario General mientras se encontraba en Leopoldville entre el 15 y el 17 de septiembre de 1961 o de las comunicaciones relacionadas con el fatídico vuelo.

140. Como indicó la Comisión Hammarskjöld, Tore Meijer era un instructor de vuelo sueco que prestaba servicios en la Fuerza Aérea Imperial de Etiopía. Según Meijer, en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, escuchó al operador de la torre de control del aeropuerto decir en inglés: “Se aproxima al aeropuerto. Está virando. Se está nivelando. Desde atrás se aproxima otro avión. ¿Qué es eso?”, y en ese momento se interrumpió la transmisión. Meijer afirmó que oyó esto a las 22.00 horas GMT aproximadamente, es decir, alrededor de la medianoche en Ndola. Declaró que había intentado informar de lo que había oído al jefe de la fuerza aérea de Etiopía, a estadounidenses que conocía y a Bo Virving, ingeniero jefe de Transair en el Congo, pero no lo consiguió. Posteriormente, en 1994, relató la historia a un periodista. En el transcurso de mi labor hice indagaciones para tratar de determinar si Meijer disponía todavía de registros que pudieran ser pertinentes. No logré ponerme en contacto con nadie que pudiera ayudarme. Sin embargo, señalo esta cuestión porque es algo a lo que se debería dar seguimiento en toda pesquisa futura.

D. Información de otro tipo

1. Dane/Dubois

141. En junio de 2017 recibí información sobre alegaciones de que un exmercenario que se hacía llamar John Dane o Paul Dubois había estado involucrado en el sabotaje del avión de Hammarskjöld en 1961. “John Dane” fue entrevistado en 1975 por un periodista y escritor llamado Tom Miller, y en esas conversaciones parece haber afirmado que su “nombre en Katanga” era Paul Dubois, que era originalmente de nacionalidad británica y que había sido mercenario en lugares como Rhodesia y el Congo. El artículo de Miller sobre Dubois apareció en la revista *Rolling Stone* en 1976 y se dice que en ese año el programa televisivo *60 minutes* emitió un segmento sobre él.

142. Miller amablemente me envió materiales, pero señaló que no mantenía contacto personal con Dubois desde hacía unos 40 años. Según las notas que me envió Miller acerca de su reunión con Dubois en 1975, la conjura contra el vuelo SE-BDY incluía la falsificación de cartas aeronáuticas en las que Ndola aparecía a una altitud inferior a la real, así como la colocación en el fuselaje de un artefacto incendiario que debía inflamarse a una altura de 4.500 pies. En lo que respecta a las cartas aeronáuticas, se indicaba en las notas que “todas las elevaciones se redujeron 1.000 pies ... La aproximación final debía ser a los 6.000, pero en la última carta se redujo a 4.500 pies”. En cuanto al artefacto incendiario, Dubois por lo visto afirmó que se había colocado “termita” junto al conducto de combustible, al cual se había llegado a través de la escotilla de acceso del avión. Se señalaba que la “termita” consistía en “ácido sulfúrico que se añadía a una mezcla de clorato de potasio y azúcar ... [que] a su vez inflamaba el óxido de hierro y aluminio pulverizados” y que la reacción se iniciaría cuando el avión descendiera a 4.500 pies de altura pues se había aplastado una ampollita de ácido en un fuelle lo que causaría supuestamente un incendio o una explosión.

143. Deseo señalar que “Paul Dubois” es al parecer el mismo nombre que usaba el piloto francés que supuestamente pilotó el vuelo de prueba de uno de los primeros Fouga que llegó a Katanga en 1961, para demostrar sus capacidades. Por otra parte, la posibilidad de que se hayan empleado cartas aeronáuticas incorrectas en el vuelo

SE-BDY ya había surgido en pesquisas anteriores. A ese respecto, la Comisión Hammarskjöld hizo notar la observación hecha por Hammarberg de que “en el manual Jeppesen recuperado faltaban las cartas [de navegación] de Ndola, y la mejor explicación, y la más natural, de ello es que estaban colocadas frente a los pilotos (donde tenían que estar) en el momento del accidente”. No hay nada nuevo que me indique que se utilizaron cartas aeronáuticas incorrectas, y estoy de acuerdo con la evidente conclusión de la Comisión Hammarskjöld de que se utilizaron cartas correctas. En cuanto al supuesto artefacto incendiario, tal como observó el Grupo de Expertos, no es posible descartar definitivamente el sabotaje sobre la base de que no se encontraron rastros de, por ejemplo, material incendiario, porque no todos los restos fueron sometidos a análisis. Sin embargo, habida cuenta de que no pude identificar a Dubois ni adelantar más las pesquisas en el tiempo de que dispuse, la información sobre el supuesto complot sigue basándose en testimonios de oídas. Tras considerar que la afirmación sobre las cartas aeronáuticas incorrectas es infundada, que no es corroborada más que por un solo testigo y que se trata de un testimonio de oídas, califico de bajo el valor probatorio de la nueva información.

2. Otras fuentes

144. En el curso de mis labores, una persona se puso en contacto conmigo y alegó que su equipo había encontrado pruebas presuntamente nuevas e importantes, que tenían previsto publicar con fines comerciales. Esa persona afirmó que podía mostrarme la información (pero no entregármela), únicamente a condición de que mantuviera una confidencialidad estricta y no la revelara en mi informe ni de otro modo hasta su publicación comercial en 2018. Como las condiciones propuestas eran contrarias a mi mandato y a la transparencia en la búsqueda de la verdad, no pude aceptarlas. Reiteré mi solicitud de cooperación incondicional, que fue denegada.

145. Dado que no he recibido ninguna información, obviamente no puedo evaluar si tiene o no algún valor probatorio. No obstante, menciono el asunto para divulgar toda la información pertinente. Cabe mencionar también que la persona en cuestión afirmó que empresas de televisión estatales de Dinamarca, Noruega y Suecia habían financiado sus investigaciones. De ser cierto, ello puede ser motivo de preocupación, pues sería contrario a la búsqueda transparente e independiente de la verdad. Sugiero que esta cuestión sea objeto de seguimiento por los Estados Miembros interesados.

VI. Constataciones y conclusiones

146. Como señalé anteriormente, el mandato establecido en la resolución [71/260](#) de la Asamblea General me obliga a que, de ser posible, saque conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas. En mi opinión, es posible llegar a varias conclusiones. Debido a que mis recomendaciones se basan en parte en esas conclusiones, las examino en la presente sección, antes de proponer las recomendaciones que figuran más adelante. El presente informe, incluidas sus conclusiones, es solo una parte de un proceso para esclarecer toda la verdad. Dadas mis observaciones de que probablemente quede por descubrir mucho material pertinente, las conclusiones del presente informe quizás deban ajustarse en dependencia de lo que se revele en el futuro.

147. En el período de unos dos años transcurrido después de terminada la labor del Grupo de Expertos, ha aparecido nueva información que se centra principalmente en cuatro esferas examinadas por el Grupo y relacionadas con el trágico acontecimiento, a saber, a) un ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa, b) un sabotaje, c) factores humanos, y d) las actividades de funcionarios y de las autoridades locales. Antes de pasar a formular algunas conclusiones sobre estos aspectos, deseo hacer una

observación inicial, que más adelante retomaré, en el sentido de que la insistencia en no divulgar información nueva y posiblemente pertinente guardada en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa de los Estados Miembros constituye el mayor obstáculo para conocer toda la verdad sobre el suceso.

A. Deficiencias de las pesquisas iniciales

148. El presente informe no pretende juzgar o reemplazar las pesquisas oficiales anteriores. Sin embargo, puesto que la nueva información guarda relación con las pruebas, los procedimientos y las constataciones de esas investigaciones, mi mandato me permite reexaminar la cuestión. Las primeras pesquisas realizadas en 1961/1962 fueron misiones importantes, pero es evidente que hubo ciertas deficiencias en los trabajos que sirvieron de base a las conclusiones de cada una de esas investigaciones. La Junta de Investigación de Rhodesia tuvo a su disposición poco material en el breve tiempo en que realizó su labor. A ella siguió la Comisión de Encuesta de Rhodesia que pareció estar predispuesta, desde el principio, a concluir que el accidente podía imputarse a error del piloto. De hecho, la Comisión de Rhodesia, cuando apenas empezaba a considerar si estaba implicada otra aeronave, señaló lo siguiente: "... desde el principio dijimos que no se sugirió ningún motivo, ni podemos concebirlo, por el que alguien que estuviera en condiciones de atacar este avión desde el aire hubiera querido hacerlo cuando transportaba al Sr. Hammarskjöld en la misión que había emprendido". Con todo respeto, parece razonable señalar que el prejuicio que entraña comenzar la investigación con un supuesto en nada ayudó a hacer un examen verdaderamente imparcial de los hechos. En cuanto a la Comisión de 1961, si bien adoptó criterios más abiertos en su examen, el hecho de que se basara en parte en las pruebas recogidas y analizadas por las pesquisas de Rhodesia hizo que algunas de las deficiencias de esas pruebas se transformaran en constataciones de la Comisión de 1961.

149. Cabe destacar en particular las deficiencias en la forma en que se tomó declaración a los testigos en las primeras pesquisas. La Junta de Investigación de Rhodesia solo tomó declaraciones resumidas de los aproximadamente 130 testigos que declararon ante ella, no obligó a los testigos a comparecer en persona y no dejó constancia en acta de por qué formuló algunas preguntas de seguimiento a unos testigos, pero no a otros. La Comisión de Encuesta de Rhodesia sí tomó actas literales de las declaraciones de unos 120 testigos que comparecieron ante ella; sin embargo, al igual que su predecesora, dio poco crédito a los testimonios de quienes denominó testigos "africanos" y, por tanto, les concedió poca importancia. Su manera de interrogar a los testigos parece haber estado influida por la conclusión sobre el error del piloto, a la que aparentemente trataba de llegar.

150. Aunque la Comisión de 1961 parece haber sido un foro más propicio para escuchar a una gran variedad de testigos —por ejemplo, se proporcionó a los testigos locales servicios de interpretación en su propio idioma— hubo problemas en la forma en que se manejaron las pruebas testificales. Por ejemplo, la Comisión de 1961 al parecer atribuyó una importancia sustancial e inadecuada a un informe muy discutible de fecha 21 de febrero de 1962 preparado por un consultor, Hugo Blandori, en el que este afirmaba que los testimonios de testigos africanos tenían "que tomarse con reservas". No es el origen étnico o la raza lo que determina la credibilidad de un testigo. Se perdió por tanto una buena oportunidad cuando se rechazó casi de plano el testimonio de los testigos locales, lo que pudo contribuir a que en las pesquisas anteriores no se hiciera un examen exhaustivo de las posibles hipótesis del accidente. Además, la Comisión de 1961 fue en general poco analítica o crítica respecto de las pruebas que aceptó de las pesquisas de Rhodesia; por ejemplo, aparentemente adoptó, sin analizar a fondo, la opinión de la Comisión de Encuesta de Rhodesia de que los testigos "africanos" que dijeron haber visto u oído un segundo avión podían haber

estado motivados por fuertes razones políticas contra la Federación de Rhodesia — pese a su propia observación de que consideraba que al menos “varios de estos testigos fueron sinceros al contar lo que creían haber visto”. Cabe esperar que la labor realizada desde 1962 haya permitido que se prestara más atención a las versiones de los hechos que dieron esos testigos.

151. En las primeras pesquisas también parece haberse desestimado rápidamente o subestimado el testimonio del único testigo directo, el Sargento Harold Julien, a quien se tomó declaración casi inmediatamente después de su ingreso en el hospital el 18 de septiembre. Julien dijo, entre otras cosas: “explotó”, “iba a gran velocidad, gran velocidad”, “entonces se produjo el impacto”, “hubo una gran cantidad de pequeñas explosiones todo alrededor”, “tiré de la palanca de emergencia y salí corriendo”, y los otros “quedaron atrapados”. Según parece, Julien repitió esas declaraciones a una enfermera esa misma noche: “estábamos sobre la pista y hubo una explosión”, “estábamos sobre la pista cuando el Sr. Hammarskjöld dijo ‘regrese’, luego hubo una explosión” y “fui el único que salió, todos los demás estaban atrapados”. Se informó también de que Julien más tarde repitió que el propio Hammarskjöld había dicho “dé la vuelta” o “regrese” antes de que el avión se estrellase. Julien también habló después de “destellos en el cielo” —lo que el médico de Rhodesia atribuyó a un posible síntoma de uremia.

152. Aunque algunos testigos dijeron que Julien divagaba o deliraba a veces, otros dijeron que en otras ocasiones hablaba de manera lúcida y coherente. Tal vez no sea sorprendente que alguien que esté bajo tratamiento médico, a veces fuertemente sedado, muestre síntomas de ambos estados. Pese a ello, la Comisión de Encuesta de Rhodesia desestimó todo lo que supuestamente dijo Julien. Examinó cada una de sus declaraciones y las descartó de plano. Reviste particular interés la manera en que trató la declaración acerca de los “destellos en el cielo”, sobre la cual afirmó, sin más análisis, que “no hay que prestarle atención ... bien se refería al incendio después del accidente o son un síntoma del estado en que se encontraba”. La Comisión de 1961, tal vez por su dependencia de las constataciones hechas por la Comisión de Encuesta de Rhodesia, no atribuyó importancia alguna al testimonio de Julien en lo que tenía que ver con la causa del accidente. Como señaló la Comisión Hammarskjöld, el hecho de que se desestimara la posible pertinencia de las declaraciones de Julien tuvo como consecuencia que, de los 27 testigos que podían haber testificado sobre Julien, la Comisión de Encuesta de Rhodesia solo tomó testimonio a 8, y la Comisión de 1961, a 5 de estos 8. Las únicas declaraciones que se tomaron a la persona que sufrió el accidente en el interior de la aeronave fueron descartadas sin someterlas a un análisis ulterior. Ello constituyó una pérdida significativa en la reunión de pruebas y es en mi opinión un error material que impidió examinar pruebas posiblemente pertinentes.

153. En líneas generales, en las primeras pesquisas no se hizo lo que podría considerarse una evaluación imparcial y razonable de las pruebas testificales de que había más de un avión en el aire cuando el vuelo SE-BDY se aproximaba a Ndola, que el avión estaba ardiendo antes de impactar contra el suelo, y que pudo haber sido objeto de un ataque o sufrido una interferencia de origen externo. De hecho, la propia Comisión de 1961, al dar su veredicto abierto, consideró que, pese a todos los testimonios de testigos, no había encontrado “ninguna prueba” que apoyara la “posibilidad de que el avión se estrellase al realizar una maniobra evasiva o por la distracción momentánea del piloto causada por un ataque real o fingido desde el aire o desde tierra”. Examinó esta cuestión más adelante. Resulta sorprendente también que en las primeras pesquisas no se examinara si algunos Estados Miembros u otros agentes habían interceptado comunicaciones de radio sobre el incidente. Esta cuestión también se analizará detenidamente más abajo.

154. Como se examinó en la sección V, parece que representantes de al menos un Estado Miembro intentaron influir en las primeras pesquisas para que determinaran

que la causa del accidente era un error del piloto. En el texto definitivo del informe de la Comisión de 1961, por lo menos una de las revisiones solicitadas por el Reino Unido parece haber sido aceptada. Otros datos indican que uno de los tres miembros de la Comisión de Encuesta de Rhodesia, el Magistrado Lloyd-Jacob, también trató de influir para que la Comisión de 1961 se concentrara únicamente en determinados aspectos del accidente. El Magistrado Lloyd-Jacob parecía tener la intención de calmar al Secretario de Estado del Reino Unido, Earl Home, cuando le notificó por escrito que “sobre la cuestión de la causalidad del accidente, espero que ellos [es decir, la Comisión de 1961] estén de acuerdo con nuestras conclusiones”, o sea, que descartaran el sabotaje u otros actos intencionales. Para ser justos, dado que las conclusiones de la Comisión de 1961 no dieron los resultados que ellos esperaban, no puede decirse que este intento de influir en ella afectó su independencia.

155. No he analizado las razones por las que ciertas personas o gobiernos pueden haber tratado de influir en las constataciones de las primeras pesquisas, incluidas las de la Comisión de 1961. Tras esos actos bien podía haber buenas intenciones o convicciones sinceras. Por otra parte, al mencionar ciertas cuestiones en párrafos anteriores no tenía la intención de singularizar a un Estado Miembro; simplemente me refería a la necesariamente escasa información que se me ha proporcionado en el curso de mi labor. No obstante, debo mencionar esas cuestiones para que quede constancia de ellas. Me regocija afirmar que, tanto como ex Presidente del Grupo de Expertos como en mi función actual de Persona Eminente, el Grupo y yo recibimos el apoyo de los representantes de los Estados Miembros y fuimos tratados con gentileza y con el mayor respeto a la independencia de nuestros mandatos.

B. Causa o causas del accidente

156. Las causas del accidente pueden entenderse mejor si se dividen en dos grupos principales: las que tienen que ver con alguna forma de interferencia (por “interferencia externa” se entienden un ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa, y por “interferencia interna”, el sabotaje), y las que no. La cuestión de los posibles “factores humanos” se examinará por separado.

1. Interferencia externa: es verosímil que la causa del accidente fuese un ataque o amenaza externos

157. La Comisión de 1961 no encontró pruebas de que el SE-BDY fuese objeto de un ataque u hostigamiento aéreos, pero no pudo descartar la posibilidad de que hubiera tenido lugar un ataque de ese tipo. El Grupo de Expertos observó que “no hubo ninguna vigilancia con radar en la región de Ndola durante la tarde y noche del 17 de septiembre de 1961, y, por lo tanto, no puede descartarse por completo la posibilidad de que existiese un ‘avión desconocido’”. El Grupo evaluó la nueva información y dictaminó que las pruebas testificales, la presunta interceptación de las transmisiones y la información adicional sobre la capacidad aérea y militar del gobierno provincial de Katanga en 1961 tenían un valor probatorio moderado y podrían aportar pistas importantes en la búsqueda de más información. En el curso de mi investigación di seguimiento a cada una de esas pistas.

158. En 2017 no intenté interrogar de nuevo a los testigos, habiendo tomado nota de la evaluación del Grupo de Expertos de que sería “poco fructífero someter a los testigos presenciales que residen en Zambia a más interrogatorios”. Sin embargo, recibí información adicional sobre la conversación interceptada que Abram dijo haber escuchado, las afirmaciones de que “Beukels” había interceptado el vuelo SE-BDY y la capacidad de las fuerzas de Katanga para llevar a cabo un ataque aéreo.

159. Sobre la base de la información disponible, parece verosímil que la comisión de actos hostiles en el exterior del avión pudo haber causado el accidente, ya fuera por un ataque directo que provocó que se estrellase o por la distracción momentánea de los pilotos al percibir una amenaza que los obligó a volar demasiado bajo y estrellarse. Según los dictámenes periciales de Da Costa y Hammarberg, un ataque o distracción que desviase la atención de los pilotos durante solo unos segundos en el momento crítico en que se encontraban durante el descenso pudo haber sido mortal. Habría sido difícil lanzar un ataque contra el vuelo SE-BDY dadas las limitaciones existentes, en particular la de volar de noche sin radar. Sin embargo, se ha determinado que había aviones y pilotos que tenían la capacidad de llevar a cabo una misión de ese tipo contra el SE-BDY. Al parecer, muchos sabían con anterioridad que Hammarskjöld viajaría a Ndola aquella noche —la Comisión de 1961 recogió testimonios de más de un testigo según los cuales la noticia incluso había sido difundida por los medios de información. No se puede descartar simplemente, en su totalidad, los numerosos testimonios de testigos oculares que dijeron haber visto más de un avión en el aire, que la otra aeronave podía ser un avión a reacción, que el SE-BDY se había incendiado antes de estrellarse y que había sido blanco de disparos o sufrido alguna otra interferencia activa causada por otro avión. Además, el hecho de que los Estados Miembros no hayan identificado toda la información pertinente que puedan tener en su poder es en sí un hecho material pertinente a ese respecto.

a) Información aportada por testigos presenciales

160. Con posterioridad a la labor realizada por la Comisión de 1961, se ha entrevistado a un total de 12 nuevos testigos. Cuando se preguntó a los nuevos testigos las razones por las que no prestaron testimonio durante las pesquisas de Rhodesia y las de la Comisión de 1961, respondieron que en aquellos momentos no se habían enterado de que estaban buscando testigos o que tenían ser recriminados de alguna forma. De los nuevos testigos, algunos fueron entrevistados por investigadores privados, siete fueron entrevistados por la Comisión Hammarskjöld en 2013, y seis de estos siete también fueron entrevistados por el Grupo de Expertos en 2015.

161. El Grupo de Expertos examinó el hecho de que la identificación visual había sido hecha por nueve testigos locales octogenarios y que sus testimonios habían sido recogidos muchos años después de los hechos. Algunos de ellos eran carboneros (Ngongo, Custon Chipoya y Moses Chimema) que esa noche cuidaban de sus hornos en el bosque cercano al lugar del accidente. El Grupo de Expertos enumeró los factores objetivos pertinentes que tuvo en cuenta al evaluar las pruebas testificales, como la fiabilidad y precisión de la identificación visual en circunstancias desfavorables por haberse producido de noche, la ocasión en que se realizó la observación, los fallos de la memoria por el paso del tiempo y las incoherencias y contradicciones, entre otros. El Grupo asignó un valor probatorio moderado a la información obtenida de esos testigos, que apuntaba a que había más de un avión en el aire en el momento en que el vuelo SE-BDY inició su aproximación a Ndola, que cualquier otra aeronave presente distinta del SE-BDY era un reactor, que el SE-BDY estaba ardiendo antes de impactar contra el suelo y que recibió disparos o sufrió alguna otra interferencia activa causada por uno o más aviones. El Grupo de Expertos evaluó también los testimonios de tres de los mismos testigos de edad avanzada, cuyo valor probatorio calificó de nulo.

162. La Junta de Investigación de Rhodesia reunió testimonios de siete testigos que habían visto una segunda o tercera aeronave, algunos de los cuales apuntaban a la hipótesis de un ataque contra el vuelo SE-BDY. La Comisión de Encuesta de Rhodesia no tomó declaraciones a todos ellos, pero sí escuchó los testimonios de al menos seis testigos que hablaron de más de un avión. La Comisión en general emitió juicios críticos sobre esos testigos, a diferencia del trato que dio a los testigos que no

describieron un segundo avión; como ya se ha señalado, ello tal vez se debió a que estaba prejuiciada. La Comisión de 1961 también tomó declaración a por lo menos 6 testigos que se refirieron a más de un avión y por lo menos 12 testigos que dijeron haber visto algo parecido a un destello en el cielo. Más recientemente, el Grupo de Expertos conoció que cinco nuevos testigos habían observado más de una aeronave (y que siete alegaron que el avión grande estaba en llamas antes de estrellarse). Como se examinó antes, el testimonio de Harold Julien, único sobreviviente del accidente, también apuntaba a que hubo una amenaza o se produjo un ataque cuando el avión se aproximaba a Ndola, que posiblemente incluía una explosión súbita.

163. Los testigos no fueron los únicos que tuvieron conocimiento de esas cuestiones esa noche. En la información recibida de los Estados Unidos había dos comunicaciones de fecha 18 de septiembre enviadas por Gullion al Departamento de Estado en las que se describían dos cuestiones de interés. En la primera se plantea que el avión “puede haber sido derribado”, y en la segunda se habla de informes sobre un “destello en el aire”. Según esas comunicaciones, uno de estos elementos o ambos se transmitieron de inmediato a la Casa Blanca, el Secretario de Defensa, el Ejército, la Armada, la Fuerza Aérea y la CIA. Cabe resaltar que la primera impresión que se llevó el Embajador de los Estados Unidos sobre el terreno fue que el accidente se debió a actos hostiles.

164. En resumen, hay una buena cantidad de pruebas testificales que llevan a determinar que había más de un avión en el aire en el momento en que el vuelo SE-BDY inició su aproximación a Ndola, que cualquier otra aeronave presente distinta del SE-BDY era un reactor, que el SE-BDY estaba en llamas cuando impactó contra el suelo y que pudo haber sido blanco de disparos o sufrido algún otro tipo de interferencia activa causada por uno o más aviones. Estos elementos de prueba tendrán que examinarse más a fondo, a medida que se acumule más información, y evaluarse en consonancia con la información guardada en los archivos de los servicios de inteligencia, seguridad y defensa de los Estados Miembros, que espero estos faciliten.

b) Alegaciones sobre escuchas de comunicaciones relativas al ataque

165. El Grupo de Expertos calificó de moderado el valor probatorio de las afirmaciones de Charles Southall y Paul Abram, que dijeron haber escuchado o leído, por separado, una transcripción de transmisiones de radio interceptadas en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 relativas a lo que creían que era un ataque contra el vuelo SE-BDY que había provocado el accidente. Sus afirmaciones se describen con más detalle en los informes de la Comisión Hammarskjöld y del Grupo de Expertos.

166. En lo que respecta a Southall, este declaró que era un oficial “encargado de procesar datos e informar” y que en 1961 estaba destacado en la oficina de comunicaciones navales del Organismo Nacional de Seguridad ubicada cerca de Nicosia. Southall afirmó reiteradamente que esa noche oyó o leyó lo siguiente: “Veo un avión de transporte que se acerca a baja altitud. Tiene todas las luces encendidas. Desciendo para dar una pasada. Sí, es el DC-6 de Transair. Este es el avión. Le he dado. Veo llamas. Está cayendo. Se estrella.” Southall señaló que la CIA había interceptado la comunicación, pero la pasó al área de trabajo del Organismo Nacional de Seguridad, donde él se encontraba en compañía de otros cuatro o cinco oficiales cuando escuchó la grabación o leyó la transcripción. Señaló además que su Oficial de Vigilancia de Comunicaciones u otro oficial presente en ese momento le dijo que un piloto belga conocido como “Lone Ranger”, que pilotaba un avión Fouga Magister utilizado por las fuerzas de Katanga, era quien había realizado la transmisión y que el piloto “debe de estar esperando el avión de Hammarskjöld”. Cabe recordar que

Gullion, el Embajador de los Estados Unidos en Leopoldville, también se refirió a “Lone Ranger” y al Fouga Magister.

167. Durante mis pesquisas me enteré de que Southall lamentablemente había fallecido en el tiempo transcurrido desde que el Grupo de Expertos concluyó su labor. Cabe recordar asimismo que en 2016 los Estados Unidos confirmaron que Southall ingresó en la Armada en 1955, causó baja del servicio activo en 1969 y se jubiló como comandante de la reserva naval en 1978. No se ha recibido más información de los Estados Unidos en relación con las afirmaciones de Southall ni respuesta alguna a las preguntas del Grupo de Expertos sobre si Southall estaba destinado en Grecia o si prestaba apoyo al Organismo Nacional de Seguridad, como había alegado. Aunque Southall falleció, es posible que los Estados Unidos puedan confirmar o negar estos aspectos.

168. En cuanto a las afirmaciones de Abram, se recordará que este también declaró que en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, mientras se encontraba en un puesto de escucha del Organismo Nacional de Seguridad en Heraclión (Creta, Grecia), había oído transmisiones relacionadas con el derribo de una aeronave en el Congo o cerca de su territorio. Entre 2015 y 2017, los Estados Unidos informaron de que no tenían registros sobre Abram. Como se describió antes, los Estados Unidos facilitaron recientemente lo que parece ser una hoja de servicios en que se confirmaba que Abram trabajó para la Fuerza Aérea como especialista en procedimientos de interceptación y prestó servicios en Creta con el Servicio de Seguridad de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Los Estados Unidos afirman que los documentos entregados también demuestran que Abram no se encontraba en Creta en septiembre de 1961. Abram niega esa afirmación.

169. Las alegaciones hechas por Southall y Abram son pertinentes para la interrogante de si el vuelo SE-BDY pudo haber sufrido algún tipo de ataque. Los Estados Unidos ya han confirmado que ambos prestaron servicios en sus fuerzas armadas y que Abram realizaba actividades de inteligencia. No obstante, hay afirmaciones contradictorias y aspectos de la información que siguen sin dilucidarse. Estos aspectos comprenden las funciones que cumplían los dos oficiales en esa época, las fechas precisas en que se encontraban en los lugares de trabajo y sus afirmaciones respectivas de que existían grabaciones en cinta o registros de otro tipo de lo que decían haber escuchado, que habían sido enviados a los Estados Unidos (y, en el caso de Abram, al Reino Unido). De ello se desprende que los Estados Unidos deberían tener al menos algunos otros registros que permitirían resolver la cuestión de manera razonable.

c) Capacidad para lanzar un ataque aéreo

170. En las primeras pesquisas esencialmente se descartó la posibilidad de que, conforme a lo que se creía entonces, un único avión disponible en Katanga los días 17 y 18 de septiembre de 1961 —un reactor Fouga Magister— fuera utilizado en un ataque contra el SE-BDY. Esta conclusión se basó en que consideraron que el Fouga no podía hacer el trayecto de ida y regreso entre Ndola y Kolwezi debido a su limitada capacidad de carga de combustible. En esas primeras pesquisas se tuvo en cuenta también que, en todo caso, el “capitán” (Delin) del Fouga y otros habían afirmado que el avión estaba fuera de servicio esa noche. Ninguno de estos elementos de prueba es concluyente: el “capitán” Delin admitió ante la Comisión de Encuesta de Rhodesia que al menos en una ocasión el “Fouga había despegado de una pista sin asfaltar” por lo que podría haber utilizado para el despegue o el aterrizaje un aeródromo distinto al de Kolwezi, de los cuales había muchos con la longitud requerida, como se ilustra en el mapa adjunto al presente informe. Por otra parte, las pruebas periciales de Da Costa y Hammarberg, que se basaron en su propia experiencia y en los manuales de los aviones Fouga, indican que en todo caso el Fouga podía volar en misión de combate de ida y regreso entre

Kolwezi y Ndola. Aunque una misión con trayecto Kolwezi-Ndola-Kolwezi solo dejaría un tiempo muy breve para realizar acciones de combate, si el Fouga hubiera despegado o aterrizado en una pista más cercana, está claro que habría podido llegar a Ndola. Además, parece dudoso que se haya aceptado el testimonio de Delin sin más análisis. La Comisión de Encuesta de Rhodesia afirmó que “se presentó voluntariamente a dar testimonio ... no teníamos motivo para dudar de su testimonio”, pese a que Delin era un mercenario de Katanga sospechoso de ser cómplice en el trágico suceso —lo que pudo haber sido motivo suficiente para hacer al menos algún análisis de sus motivaciones. De hecho, en el relato de Delin hay incoherencias sobre el número de pilotos disponibles, e incluso sobre si él mismo era uno de los pilotos; la totalidad de los testimonios recogidos, incluidos los de sus compañeros, sugiere que no lo era. También hay contradicciones entre las declaraciones que hizo ante la Junta de Investigación de Rhodesia y lo que declaró a la Comisión de Encuesta de Rhodesia.

171. En 2015, el Grupo de Expertos estimó que era posible que se hubiera utilizado un avión reactor Fouga Magister, un De Havilland Dove o un Dornier DO-27 o DO-28 en un ataque aéreo contra el vuelo SE-BDY. Sin embargo, calificó de bajo el valor probatorio de la información de que uno de esos aviones había lanzado un ataque concreto e identificable, basándose en la falta de otras pruebas justificativas y teniendo en cuenta las dificultades y limitaciones operacionales y de otro tipo para realizar un ataque directo por la noche. No obstante, el dictamen pericial que recibí puso de relieve nuevamente que habría sido más fácil para un segundo avión hostigar o distraer al SE-BDY, en lugar de derribarlo. Si se realizó una maniobra amenazante en un momento crítico de la aproximación del SE-BDY a tierra, ello pudo haber causado el accidente sin dejar otras pruebas físicas.

172. La nueva información que evalué en 2017 corrobora las constataciones hechas por el Grupo de Expertos y va más allá al indicar que habría sido posible lanzar un ataque aéreo contra el vuelo SE-BDY con los recursos que entonces existían en la zona. La nueva información procedente de los archivos de las Naciones Unidas indica que había muchos más aeródromos o pistas de aterrizaje de los que el Grupo de Expertos consideró en un principio que podrían utilizarse para un ataque. Otros datos confirman que había varios pilotos capaces de perpetrar un ataque, mientras que en las primeras pesquisas solo se consideró a Delin. Además, había más aeronaves de las que se determinaron inicialmente, e incluso cabía la posibilidad de que un segundo avión Fouga Magister estuviera operativo. Según indican las pruebas periciales que he analizado, habría sido difícil para un Fouga u otro avión despegar, atacar y aterrizar de noche. Sin embargo, en los testimonios obtenidos durante las primeras pesquisas se describieron aterrizajes nocturnos en los que se había utilizado arena y queroseno para iluminar la pista, y la Comisión de 1961 tuvo ante sí pruebas de que en aquel período la mayoría de los vuelos de las Naciones Unidas en el Congo se efectuaban de noche.

173. Las observaciones anteriores guardan relación con la posibilidad de que las fuerzas armadas de Katanga pudieran haber perpetrado un ataque contra el vuelo SE-BDY o interferido en él. La Comisión de 1961 no pudo descartar, ni yo tampoco, que otra aeronave distinta a las de Katanga estuviera en el aire esa noche. Cabría enumerar, entre otras aeronaves de la Real Fuerza Aérea de Rhodesia, uno de sus 18 cazabombarderos Canberra, que estaban desplegados en Ndola, uno de sus aproximadamente 30 aviones Vampire, cazabombarderos o aviones de adiestramiento, o uno de sus 12 Provost, aviones de combate ligeros. Ello no significa que dispongo de pruebas concretas de que uno de estos aviones estuviera volando en Ndola en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, ni mucho menos, por supuesto, que estuviera implicado en un ataque. Sin embargo, la zona en que ocurrió el accidente formaba parte del espacio aéreo de Rhodesia, y sin haber visto todos los posibles registros y teniendo en cuenta los abundantes testimonios de testigos

oculares que sugieren la presencia de un segundo avión, en esta etapa no puede descartarse definitivamente la posibilidad de que un avión de Katanga estuviera en el aire.

174. Si bien se calificó de bajo el valor probatorio de la información concreta de que un avión Fouga, De Havilland, Dornier o de otro tipo podía haber atacado al SE-BDY, esta debe examinarse a la luz de las demás pruebas, incluidas las testificales. Además, como se ha señalado, el accidente del vuelo SE-BDY no tiene por qué ser resultado de un ataque directo eficaz; los actos de hostigamiento de una segunda aeronave pudieron bastar para causar el accidente.

175. Para concluir esta cuestión, deseo señalar que algunos aspectos de las afirmaciones de Beukels son compatibles con otras pruebas; a mi juicio, sigue habiendo razones que justifican un nuevo examen de esas afirmaciones. Beukels afirmó por ejemplo que el vuelo SE-BDY tenía las luces encendidas y que el Fouga utilizó un foco reflector, lo que coincide con lo relatado por Southall, así como por testigos oculares, algunos de los cuales describieron que los aviones estaban iluminados. El relato de Beukels también es coherente con la hora en que ocurrió el accidente, el potencial alcance de vuelo del Fouga, la posibilidad de que se hayan dado órdenes por radio en francés (lo que coincide con el testimonio de Southall y con la posible presencia de los francófonos Barrau o Lalande o ambos en la cabina) y la declaración de Julien de que Hammar skjöld dijo “regrese”. Hago notar también que recibí un dictamen actualizado de Hammarberg en el afirmaba que, gracias al diseño de la cabina del Fouga, el navegante, que iba en el asiento trasero, podría haber utilizado la radio para transmitir mensajes mientras que el piloto, en el asiento delantero, accionaba simultáneamente los controles del aparato y lanzaba un ataque —como también se había alegado. Hay muchos aspectos del relato de Beukels que se ajustan a los hechos conocidos; sin embargo, sus afirmaciones, en las que también aludió a la presunta participación de dos aviones Fouga Magister, todavía debe ser verificada y corroborada de manera independiente. Al parecer, la forma más clara de verificar si esto pudo suceder consiste en examinar los archivos de inteligencia, seguridad y defensa de algunos Estados Miembros para determinar si existen grabaciones de las presuntas transmisiones interceptadas.

2. Interferencia interna: actualmente no es posible determinar si la causa del accidente fue un acto de sabotaje

176. Como se recordará, desde las primeras pesquisas se examinó la posibilidad de diversas formas de sabotaje como causa del accidente. El Grupo de Expertos atribuyó un valor probatorio nulo a la alegación formulada en 2015 de que miembros del personal de una embajada extranjera (Rumania) en Leopoldville habían colocado un artefacto explosivo en el SE-BDY mientras se encontraba en la pista del aeropuerto de Leopoldville y a la afirmación de que un secuestrador, o un pasajero “extra”, había abordado clandestinamente el avión. El Grupo no pudo evaluar plenamente la acusación de sabotaje esbozada en los documentos del South African Institute for Maritime Research que describían la “Operación Celeste”.

177. La Comisión de 1961 afirmó que, al no haberse asignado una guardia especial para vigilar el SE-BDY mientras estaba estacionado en Leopoldville, no podía descartarse la posibilidad de que una persona no autorizada se hubiera acercado a la aeronave con fines de sabotaje. Los técnicos de aviación de Suecia también habían confirmado que la aeronave había quedado desatendida y que la compuerta delantera de la bodega no estaba cerrada con llave. Sin embargo, el Grupo de Expertos llegó a la conclusión de que los documentos del South African Institute for Maritime Research en los que se ordenaba la “Operación Celeste” dirigida a “eliminar” a Hammar skjöld carecían de valor probatorio, debido principalmente a que no se había determinado su autenticidad, había incertidumbre acerca de la cadena de posesión y

no había certeza de que el Instituto existiera en septiembre de 1961. Tenía la esperanza de poder evaluar la veracidad de esos documentos. Lamentablemente, como no tuve acceso a ellos, se trata de una hipótesis que no pude disipar ni corroborar.

178. No encontré fundamentos que apoyen cualquier otra acusación de sabotaje. Por consiguiente, en estos momentos sigue siendo necesario verificar las afirmaciones hechas en relación con la Operación Celeste para llegar a conclusiones firmes sobre el posible papel del sabotaje en el accidente. Sigue siendo necesario hacer un análisis de los documentos originales, interrogar de ser posible a los testigos y emprender un examen concertado de los archivos de inteligencia, seguridad y defensa de algunos Estados Miembros, para determinar si en ellos se hace referencia al South African Institute for Maritime Research o a la Operación Celeste (incluido el papel de la CIA, entre otras alegaciones).

3. Se mantiene la posibilidad de que el accidente fuera causado por un error del piloto, sin interferencia externa alguna

179. Por supuesto, es concebible que el accidente se debió simplemente a un error del piloto, pese a la experiencia de la tripulación y las condiciones normales existentes antes de que se iniciara la maniobra de aterrizaje. Sería sencillo si pudiésemos decir con convicción que se han reunido y examinado todos los posibles elementos de prueba y no cabe ninguna otra explicación. Por supuesto, no es cierto que puedan examinarse todas las pruebas. Ello se debe a que, por ejemplo, la mayor parte del avión se quemó después de estrellarse y, por tanto, los restos no podrán ser sometidos a análisis; tampoco será posible concluir de manera definitiva que no habían materiales extraños en los restos del avión antes de que se quemara. No obstante esas limitaciones, si el resultado del examen de todas las pruebas existentes no permite respaldar otras hipótesis, entonces sería legítimo suponer que, a todos los efectos, no cabe otra explicación que un error del piloto.

180. Se han planteado interrogantes en torno al tipo de error del piloto que pueda haberse producido y, concretamente, si alguna otra falla puede haber sido un factor coadyuvante. Sin embargo, en mi opinión, las teorías de que pudo ocurrir un fallo mecánico u otro error material, incluso con los altímetros, de que se transmitió a la tripulación un reglaje incorrecto del altímetro o de que se utilizaron cartas de aterrizaje por instrumentos incorrectas fueron debidamente descartadas por la Comisión Hammarskjöld y el Grupo de Expertos. Por consiguiente, si el accidente se produjo sin que hubiera interferencia externa, es casi seguro que haya sido el resultado de algún problema derivado simplemente de un error del piloto, como por ejemplo una interpretación errónea de los altímetros combinada con un error visual.

181. El error del piloto es una hipótesis lógicamente atractiva, en parte debido a las inquietudes que plantean las demás hipótesis, como por ejemplo las dificultades para lanzar un ataque aéreo o provocar interferencias de otro tipo y, en particular, para lanzar un ataque aéreo durante la noche, o, al examinar la posibilidad de un sabotaje, el hecho de que el SE-BDY solo quedó sin vigilancia en Leopoldville durante un período breve. En la etapa actual sería obviamente erróneo afirmar que la conclusión más probable es que no hubo interferencia externa o interna, por dos razones principales. En primer lugar, es muy evidente, como se explica más adelante, que no hemos visto todas las pruebas pertinentes. No sería sensato ni responsable formular una constatación concluyente a sabiendas de que no se han visto todas las posibles pruebas materiales. En segundo lugar, todavía hay muchos elementos de prueba sobre los que hicieron preguntas que siguen sin respuesta, pero al menos algunos de ellos podrían ser explicados por la información que obra en poder de los Estados Miembros, como por ejemplo si realmente existen las presuntas transmisiones de voz interceptadas y si son auténticas o fraudulentas, o si alguna entidad de seguridad o de inteligencia registró la presencia de un segundo avión.

4. Es verosímil que los factores humanos hayan contribuido al accidente

182. “Factores humanos” como la fatiga pueden haber influido en el accidente, independientemente de que se haya producido o no algún otro tipo de interferencia. Es posible que esos factores humanos llevaran al piloto a cometer un error o limitaran su capacidad de reaccionar ante una interferencia. Como indicó el Grupo de Expertos en 2015, el vuelo SE-BDY, un DC-6B, era un avión complejo y altamente complicado de manejar que requería un mínimo de tres tripulantes (dos pilotos y un ingeniero de vuelo). El Grupo de Expertos aceptó que si los tripulantes del vuelo SE-BDY estaban cansados, ello habría aumentado el riesgo de que cometieran errores sencillos o de que experimentaran ilusiones visuales o perdieran conciencia de la situación. Igualmente, la fatiga o la capacidad disminuida de otro modo podría haber afectado la capacidad de reacción de los tripulantes y su capacidad para gestionar una situación anómala o de emergencia, como un ataque desde el aire o una amenaza externa, o para enfrentar las consecuencias de un acto de sabotaje o un fallo técnico.

183. El Grupo de Expertos examinó un análisis coetáneo realizado por personal cualificado que trabajaba para las autoridades suecas competentes, basándose en los registros de Transair, la empresa que operaba el vuelo SE-BDY. El Grupo asignó un valor probatorio moderado a la información de que por lo visto tres de los cuatro miembros de la tripulación del vuelo no tuvieron suficientes oportunidades de descanso antes del vuelo; ahora bien, el piloto, Hallonquist, parece haber tenido suficientes oportunidades de descanso. Durante mis nuevas indagaciones, analicé si la alegación de que los tripulantes podían haber estado afectados por el alcohol o las drogas tenía valor probatorio. Tras examinar los dictámenes periciales que había recibido, llegué a la conclusión de que no se produjo afectación de ese tipo. Por todo lo que antecede, considero que es verosímil que la fatiga haya afectado a la capacidad del copiloto y el ingeniero de vuelo del SE-BDY, incluida su capacidad de reaccionar en caso de circunstancias imprevistas. Sin embargo, ateniéndome a los elementos de prueba disponibles, me pareció improbable que la capacidad del piloto estuviera disminuida por esa causa.

C. Otros asuntos

1. Debe existir más información pertinente

184. Una lectura atenta de los registros, incluida la información desclasificada parcialmente, indica que es casi seguro que en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa de los Estados Miembros haya información aún no divulgada sobre algunas cuestiones relacionadas con las condiciones y circunstancias del trágico suceso. A juzgar por los antecedentes históricos y la forma en que se han dado a conocer los nuevos datos a lo largo de los años, es probable que todavía quede por localizar o descubrir información adicional a la que se deberá dar acceso. Esto puede servir de consuelo, pero no sacia la urgente necesidad de llenar las lagunas existentes para dilucidar la verdad y llegar a una determinación concluyente de las causas probables del accidente. Más bien, lo que se necesita, y ello está pendiente desde hace mucho tiempo, es que se divulgue sin reservas ni condiciones la información que existe sobre el tema, pero que hasta la fecha ha sido retenida por los organismos o servicios de inteligencia, seguridad y defensa de los Estados Miembros.

185. En los dos últimos años se han ido acumulando conocimientos sobre la información de inteligencia, seguridad y defensa de los Estados Miembros. Por ejemplo, durante las pesquisas en curso, los Estados Unidos aclararon que había uno o más agentes de la CIA presentes en la región del Congo en esa época. Proporcionaron documentos de archivos diplomáticos que indicaban que la CIA y otras entidades de inteligencia, seguridad y defensa se mantenían informados de

acontecimientos importantes ocurridos en el ámbito político. Los Estados Unidos confirmaron además que en esa época tenían medios aéreos, entre ellos aviones Dakota, en Ndola. Según indican los registros, el avión, o los aviones, Dakota podía interceptar comunicaciones y tenía equipos de radio de elevada potencia, suficiente para transmitir mensajes intercontinentales. Por otra parte, los Estados Unidos informaron al Grupo de Expertos en 2015 que “la CIA realizó una búsqueda y no encontró documentos sobre la presencia de aeronaves Fouga Magister en la región de Katanga en el momento en cuestión”. Sin embargo, valoro positivamente que en 2017 me hayan facilitado información según la cual en otros archivos había una cantidad considerable de información relacionada con la presencia de tres aviones Fouga.

186. Resulta alentador que Bélgica haya confirmado directamente que existe información pertinente en sus archivos de seguridad y haya desclasificado algunos documentos.

187. En las respuestas que me envió, Alemania hizo referencia a categorías de información pertinente, incluida información guardada en sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. Recibí copias de parte de esa información gracias a la investigación y asistencia del Sr. Gülstorff. Sin embargo, según la investigación realizada, es posible que se hayan hecho búsquedas restringidas, pues los expedientes apuntan a una ausencia notable en los archivos de Alemania de referencias al accidente del vuelo SE-BDY, la muerte de Hammarskjöld y las pesquisas posteriores. No es descabellado suponer que esos acontecimientos fueran temas de interés para Alemania Oriental y Occidental, como deja en evidencia el hecho de que, según los archivos examinados en 2017, en agosto de 1961 Alemania Occidental había ayudado a coordinar intentos de conversaciones secretas entre el Presidente del Congo, Joseph Kasavubu, y Moïse Tshombe.

188. El Reino Unido (por primera vez según tengo entendido) proporcionó información de sus archivos que, al contrastarla con información que ya estaba disponible (como las declaraciones del Alto Comisionado en Salisbury, Lord Alport), confirma la presencia de agentes del MI5 y MI6, entre ellos David Driver y Neil Ritchie. Esta información legitima la que puede deducirse de uno de los documentos clave, el informe adjunto de fecha 25 de septiembre de 1961 preparado por Neil Ritchie, que trata de cuestiones como que el Reino Unido ayudó a coordinar la reunión de Hammarskjöld en Ndola, incluido el traslado de Tshombe a ella. Las referencias directas a Driver y a Ritchie que aparecen en la información recibida del Reino Unido confirman las actividades de los servicios de inteligencia extranjeros inmediatamente antes y después del accidente del vuelo SE-BDY, que no quedaron recogidas en ninguno de los informes de las pesquisas oficiales pero sobre las cuales debe existir información en los archivos de los organismos de inteligencia seguridad y defensa de los Estados Miembros. Se recibió también información del Reino Unido según la cual en 1962 este país recibía informes de inteligencia de Rhodesia, algunos de los cuales habían sido desclasificados, incluidos los del Comité de Inteligencia de Rhodesia del Norte. Es probable que puedan localizarse esos informes en los registros pertinentes y que también haya más información pertinente en los archivos de la Oficina Federal de Inteligencia y Seguridad (el órgano de información y seguridad de la colonial Federación de Rhodesia y Nyasalandia), dondequiera que estos estén guardados. No se me ha notificado que haya informes de 1961 similares a los de 1962 ya examinados, pero con toda probabilidad existen y contendrán más información pertinente. Además, si algunos Estados Miembros interceptaron las comunicaciones del criptógrafo CX-52 de Hammarskjöld, como se ha alegado, esas transmisiones interceptadas podrían localizarse a fin de determinar si contienen información adicional pertinente.

189. Cabe pues definir claramente ciertas esferas de investigación en las que, como mínimo, es necesario contar con la cooperación activa de algunos Estados Miembros

para que efectúen búsquedas de información en sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. La principal esfera de interés es la de las comunicaciones de radio interceptadas y los registros conexos (como, por ejemplo, grabaciones en cinta, transcripciones, información secundaria y terciaria y otros materiales), en particular sobre posibles comunicaciones del vuelo SE-BDY, algún otro avión, fuerzas terrestres y el control de tráfico aéreo o entre ellos. Toda información de ese tipo sobre lo ocurrido durante los últimos minutos del vuelo SE-BDY, de ser verificable, probablemente corroborará o desmentirá una o varias de las hipótesis planteadas y contribuirá a zanjar la cuestión. Por otro lado, si las búsquedas exhaustivas de información en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa demuestran que no existen ni nunca existieron tales grabaciones u otra información, entonces podremos realmente llegar a la conclusión de que no puede haber otra causa probable que la de un error del piloto.

190. Como quedó recogido en los documentos de la Comisión de Encuesta de Rhodesia, el controlador de tráfico aéreo de Salisbury afirmó que el “registro [del control de tráfico aéreo de Ndola] era un documento sintetizado y habían sucedido muchas más cosas que no figuraban en él”. Ahora sabemos que probablemente existan otras comunicaciones de radio interceptadas y registros conexos, los que ampliarían el registro hecho por el control de tráfico aéreo de Ndola 32 horas después del accidente, en el que faltaba contenido. Algunos de los nuevos datos que he examinado prueban que determinados Estados Miembros interceptaron las comunicaciones de las Naciones Unidas en el Congo, que en la noche en cuestión algunos Estados Miembros tenían en Ndola medios con capacidad de interceptación, y que en esa época había personal de inteligencia de diversos Estados Miembros presentes en el Congo y Rhodesia del Norte. El testimonio de Southall y Abram y los registros de otras personas, como De Kemoularia y Meijer, también indican que es muy probable que se hicieran transmisiones de radio que estaban escuchando algunos Estados Miembros y otros agentes. La disponibilidad de esas u otras grabaciones puede corroborar y dar credibilidad al registro del control de tráfico aéreo.

191. A la luz del análisis que hago en el presente informe, parece razonable concluir que la carga de la prueba ha pasado a los Estados Miembros, a los que corresponde demostrar que han llevado a cabo un examen completo de los registros y archivos que obran en su poder o están bajo su custodia, incluidos los documentos que siguen estando clasificados, con el fin de encontrar información que pueda ser pertinente. Estas cuestiones se examinan más a fondo en relación con las recomendaciones que figuran en la sección VII.

2. Es casi seguro que Hammarskjöld y los demás miembros del grupo que lo acompañaba no fueron asesinados después de aterrizar

192. En relación con la causa de la muerte de los pasajeros del vuelo SE-BDY, el Grupo de Expertos determinó que las constataciones y conclusiones de las autopsias originales realizadas por los Dres. Ross, Smith y Stevens en 1961 estaban bien fundamentadas. Es decir, tanto la información contemporánea como la nueva respaldaban la conclusión de que todos los pasajeros fallecieron a consecuencia de las lesiones sufridas en el accidente aéreo, ya fuera en el acto o poco después. Esta constatación se basa en el hecho de que los peritos forenses consultados tanto por la Real Junta Médica de Suecia (durante la investigación de la Comisión de 1961) como por la Sra. Williams, la Comisión Hammarskjöld y el Grupo de Expertos, consideraron correctas las autopsias practicadas. El Grupo de Expertos también tuvo acceso a las radiografías originales de las autopsias. El Sr. Fleming preparó un dictamen, que el Grupo de Expertos aceptó, según el cual los patólogos habían registrado correctamente todas las heridas en el momento de la autopsia y no había ninguna herida de bala en la frente de Hammarskjöld.

193. Teniendo en cuenta las conclusiones de los peritos médicos, parece razonable concluir que otras afirmaciones acerca de la causa de la muerte, incluida la de que Hammarskjöld había sido asesinado antes del accidente o después de sobrevivirlo, carecían de valor probatorio. Debe aceptarse lo que ha quedado demostrado de manera convincente y, a mi juicio, sin la menor duda, que el ex Secretario General Hammarskjöld murió en el acto o breves momentos después del impacto, junto con todos los demás tripulantes y pasajeros, excepto Harold Julien. Como determinó la Comisión de 1961, Julien, el Oficial Jefe de Seguridad interino de la ONU, que murió el 23 de septiembre de 1961 debido a complicaciones médicas causadas por insuficiencia renal, habría tenido más probabilidades de sobrevivir si hubiera sido rescatado antes de las 16 horas que tardaron las autoridades de Rhodesia. Dado que las causas de la muerte de todos los ocupantes del vuelo SE-BDY quedaron establecidas debida y oportunamente, no cabe especular sobre un asesinato posterior al accidente.

3. Actuación de funcionarios y autoridades locales, incluidas las operaciones de búsqueda y salvamento

194. El Grupo de Expertos determinó que la información nueva proporcionada por dos testigos presenciales, según la cual los restos del avión siniestrado fueron encontrados por las autoridades de Rhodesia del Norte antes de las 15.10 horas, hora local (como figura en el relato oficial), tenía un valor probatorio moderado. El Grupo de Expertos también asignó un valor probatorio moderado a la información de que Lord Alport se había enterado del accidente al llegar a Salisbury, a las 14.00 horas del 18 de septiembre de 1961, antes de la hora registrada en el relato oficial de Rhodesia. Además, como señaló la Comisión de 1961, las operaciones de búsqueda y rescate del vuelo SE-BDY realizadas el 18 de septiembre de 1961 fueron deficientes y no se hicieron con la diligencia que establecían las normas. Pese a que las autoridades recibieron algunos informes que indicaban la posibilidad de un accidente casi inmediatamente después de que este ocurrió, que era evidente que el vuelo SE-BDY no había aterrizado, y que más de 20 aviones militares estaban disponibles en la zona inmediata, los restos de la aeronave no fueron localizados hasta 15 horas después del accidente y más de 9 horas después del amanecer. La Comisión de 1961 estimó, y convengo en ello, que las operaciones de búsqueda y rescate se vieron obstaculizadas por las “deficiencias en el enlace y la cooperación entre los funcionarios de aviación, la falta de iniciativa y diligencia de su parte y el retraso en la aplicación de los procedimientos establecidos”. Además de otras consecuencias, si el lugar del accidente hubiera sido localizado antes, habría sido posible que Julien sobreviviera y al salvar su vida preservar el único testigo directo de las condiciones y circunstancias en que se produjo la tragedia.

195. Si bien había incoherencias en los testimonios de funcionarios y testigos, esos testimonios, evaluados en su totalidad y sin más pruebas, no bastan por sí mismos para justificar la conclusión de que hubo una conjura oficial para retrasar la búsqueda o algún otro tipo de encubrimiento. Por consiguiente, pese a las demoras en las operaciones de búsqueda y salvamento, que pueden revelar una lamentable falta de profesionalidad, no parece que haya habido una conspiración para no actuar, que necesariamente indicaría colusión o encubrimiento de la causa del accidente.

VII. Recomendaciones y conclusión

A. Fundamentación de las recomendaciones

196. Tras la labor de la Comisión Hammarskjöld, esta cuestión, que había permanecido latente durante más de medio siglo, fue llevada nuevamente a la

Asamblea General en 2014. Ante la aparición de nuevas pruebas, el Secretario General propuso entonces tres opciones: nombrar un grupo de expertos independiente para que evaluase el valor probatorio de las nuevas pruebas y formulase recomendaciones; reabrir la investigación de 1961/1962 realizada por la Comisión de 1961; o emprender una nueva investigación. A la sazón, el Secretario General también recomendó que se alentara a los Estados Miembros a que, dado el tiempo transcurrido, trataran de desclasificar los documentos de interés que poseyeran.

197. La Asamblea General decidió nombrar al Grupo de Expertos con el cometido de determinar el valor probatorio de las nuevas pruebas y formular recomendaciones. Al encomendar este mandato, primero al Grupo de Expertos y luego a mí como Persona Eminente, las Naciones Unidas en su conjunto han acometido la importante labor de tratar de elucidar la verdad de los acontecimientos ocurridos los días 17 y 18 de septiembre de 1961. Bajo los auspicios de las Naciones Unidas, se ha entrevistado a nuevos testigos, se han examinado decenas de miles de páginas de documentos originales, se han realizado pruebas forenses, se ha consultado a peritos y se ha contactado a distintos Estados Miembros. Bajo los auspicios de las Naciones Unidas se ha venido desarrollando un proceso que ha permitido descartar ciertas alegaciones infundadas y centrarse en las hipótesis que apuntan a lo que realmente puede haber ocurrido esa noche.

198. No obstante, la información puesta a disposición de las Naciones Unidas ha sido insuficiente para llegar a conclusiones sobre la causa o las causas del accidente y parece probable que exista más información importante al respecto. Pese a la recomendación del Secretario General de que los Estados Miembros deberían considerar la posibilidad de desclasificar los registros pertinentes que poseyeran, no ha trascendido que ningún Estado Miembro haya realizado un proceso sistemático para encontrar y examinar registros que puedan desclasificarse, y que hasta 2013 estaban clasificados. Los Estados Miembros han facilitado múltiples registros de los ámbitos diplomático y político, pero, salvo pocas excepciones, casi no han desclasificado o divulgado de otro modo información de sus entidades de inteligencia, seguridad y defensa. De haber información que pueda revelarnos más acerca de la causa del accidente, es probable que esté en esos archivos. Es sumamente necesario que todos los Estados Miembros que puedan tener en su poder información pertinente revisen minuciosamente los registros de sus órganos de inteligencia, seguridad y defensa y de otro tipo y revelen o, al menos, confirmen la existencia de todo material pertinente, o si no encontraran material pertinente de ese tipo, hicieran una declaración explícita e inequívoca a esos efectos.

199. Las Naciones Unidas, puesto que no tienen facultades para obligar a los Estados Miembros a divulgar documentos, han llegado o probablemente se estén acercando a los límites de su capacidad para obtener de manera constructiva y oportuna nueva información de valor probatorio suficiente. Para que se conozca toda la verdad de los acontecimientos ocurridos entre el 17 y el 18 de septiembre de 1961, la carga de la prueba debe pasar ahora a los distintos Estados Miembros que puedan tener información pertinente y que deben dar instrucciones para que se sometan a examen todos los registros.

200. Existen, sin duda, formas de lograr un equilibrio entre preservar los intereses de seguridad legítimos de los Estados Miembros y al mismo tiempo reconsiderar en serio la posibilidad de revelar información que ya tiene casi 60 años y se refiere a acontecimientos y, de hecho, a un mundo que dejó de existir hace mucho tiempo. Muchos Estados Miembros mencionados en este informe ya han hecho investigaciones internas de diverso tipo sobre las actividades que realizaron en el África Central en los decenios posteriores a la segunda guerra mundial, y han hecho públicos sus resultados.

201. Cabe subrayar que he podido mencionar a determinados Estados Miembros en el análisis precedente porque cooperaron y respondieron a mis solicitudes de búsqueda de información, lo cual les agradezco. No he recibido respuestas de algunos otros Estados Miembros a los que formulé preguntas. Cabe suponer, lógicamente, que tanto ellos como otros Estados Miembros siguen siendo posibles fuentes de información complementaria, e igualmente los insto a cooperar y responder a las solicitudes de búsqueda de información.

202. He analizado si sería útil volver a considerar las otras opciones presentadas a la Asamblea General en 2014, a saber, reabrir la pesquisa de 1961/1962 o emprender una nueva investigación. No recomiendo elegir estas opciones en el momento actual, ya que toda investigación nueva o reabierta enfrentaría las mismas limitaciones, pues no existe ningún mecanismo que exija a los Estados Miembros que identifiquen o revelen los registros pertinentes o los obligue a ello. Por tanto, si bien mantengo mi opinión de que tal vez sea necesario hacer una nueva pesquisa o investigación para determinar definitivamente los hechos, creo que antes deberá concertarse un acuerdo entre los Estados Miembros de que cooperarán en exámenes exhaustivos de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa y volverán a evaluar si tienen motivos justificados para seguir reteniendo la información pertinente que figure en ellos. Sobre esta base, propongo las siguientes tres recomendaciones, que no son mutuamente excluyentes ni incompatibles y pueden aplicarse simultáneamente.

B. Recomendaciones

203. **En primer lugar, recomiendo que el Secretario General o la persona independiente que designe den seguimiento a determinados aspectos concretos de la pesquisa en curso que quedaron pendientes.** Cabe señalar que hay varias cuestiones que se encuentran en una etapa de investigación avanzada, pero que no pude finalizar debido a la falta de tiempo o recursos y por la limitada cooperación de determinados Estados Miembros. No es probable que estas cuestiones, por sí mismas, sean concluyentes en lo que atañe a la causa o las causas del accidente. Sin embargo, deben considerarse importantes en la medida en que guardan relación con diversas afirmaciones sobre el trágico acontecimiento y que, una vez terminadas de investigar y evaluar, probablemente tengan cierto valor probatorio con respecto a las hipótesis sobre la causa o las causas del accidente. Esos determinados aspectos de la pesquisa en curso que han evolucionado pero cuya conclusión sigue pendiente son los siguientes:

- a) Recabar de los Estados Miembros respuestas a mis solicitudes de búsquedas de información exhaustivas, en caso de que todavía no hayan respondido;
- b) Tratar de obtener pleno acceso a los expedientes y documentos relativos al South African Institute for Maritime Research y a la Operación Celeste que pueda haber encontrado Sudáfrica, con miras a realizar una evaluación independiente de su antigüedad, autenticidad, cadena de custodia y procedencia y otros datos pertinentes;
- c) Examinar y verificar en los archivos de las Naciones Unidas, la Organización de Aviación Civil Internacional y otras fuentes de información fiables la capacidad aérea de la fuerza aérea de Katanga, los aeropuertos o aeródromos que estaban bajo su control, los pilotos destacados en sus servicios y las maniobras hostiles realizadas por sus aeronaves contra la ONUC entre el 10 y el 20 de septiembre de 1961;
- d) Dar seguimiento con los Estados Unidos a las preguntas (del Grupo de Expertos, las Naciones Unidas y la Persona Eminente) que siguen sin respuesta y a nuevos aspectos de las preguntas sobre el historial de servicio de Abram y Southall;

e) Buscar, y determinar si existen o no, comunicaciones enviadas a las torres de control de tráfico aéreo y el vuelo SE-BDY u otras partes pertinentes o recibidas de ellos o escuchadas por ellos que estén relacionadas con el fatídico acontecimiento, y evaluar su valor probatorio;

f) Dar seguimiento a las gestiones para descubrir las notas originales y las grabaciones de la entrevista que hizo De Kemoularia a “Beukels”, incluidas las posibles pruebas o la verificación de la identidad de “Beukels”, “De Troye” y “Grant”, concretamente con los Gobiernos de los Estados Miembros pertinentes.

204. En segundo lugar, recomiendo que se pida a cada uno de los Estados Miembros pertinentes que nombren un funcionario de alto rango independiente para que haga un examen interno específico de los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa con el fin de determinar si existe información sobre el tema. Recomiendo que para ese proceso se nombre un funcionario de alto rango, que sea independiente del poder ejecutivo y que reciba las autorizaciones y los recursos necesarios. Esta persona tendría que examinar exhaustivamente los archivos de inteligencia, seguridad y defensa pertinentes para determinar si en ellos hay información sobre el tema que pueda arrojar luz sobre las circunstancias que rodearon el accidente del vuelo SE-BDY y luego resumir los resultados de su examen y comunicarlos al Secretario General o a la persona que este haya nombrado, manteniendo una confidencialidad estricta. Tras recibir esa información, el Secretario General o la persona nombrada por él contactaría de manera bilateral a cada Estado Miembro interesado para darle la oportunidad de pedir que se censure información específica antes de que se comuniquen los resultados a la Asamblea General. En caso de que se encuentren registros pertinentes pero no sea posible divulgarlos por razones de seguridad o de otro tipo, el reconocimiento de que existen contribuiría de manera significativa a esclarecer los hechos históricos.

205. En tercer lugar, recomiendo que las Naciones Unidas revisen sus propios registros y archivos para, de ser posible, desclasificar documentos. Aunque esta es, en última instancia, una cuestión que compete al Secretario General y una iniciativa que tal vez tenga consecuencias financieras, considero que sería provechoso, en aras de la transparencia, examinar algunos registros y archivos de las Naciones Unidas relacionados con este asunto y determinar si es posible desclasificar documentos y ponerlos a disposición del público. Ello implicaría examinar los registros de la Persona Eminente, los registros de la ONU a los que se refiere mi primera recomendación y todos los registros relacionados con el trágico incidente, con miras a su posible desclasificación. De esta manera, no solo se daría el ejemplo a los Estados Miembros, sino que el examen también ayudaría a determinar dónde encontrar la correspondiente información adicional en los archivos de los Estados Miembros. En cuanto a las actas de la Comisión Hammarskjöld, tengo entendido que al concluir sus trabajos este órgano transfirió sus registros a las Naciones Unidas, en la inteligencia explícita de que no se oponía a que los documentos se hicieran públicos.

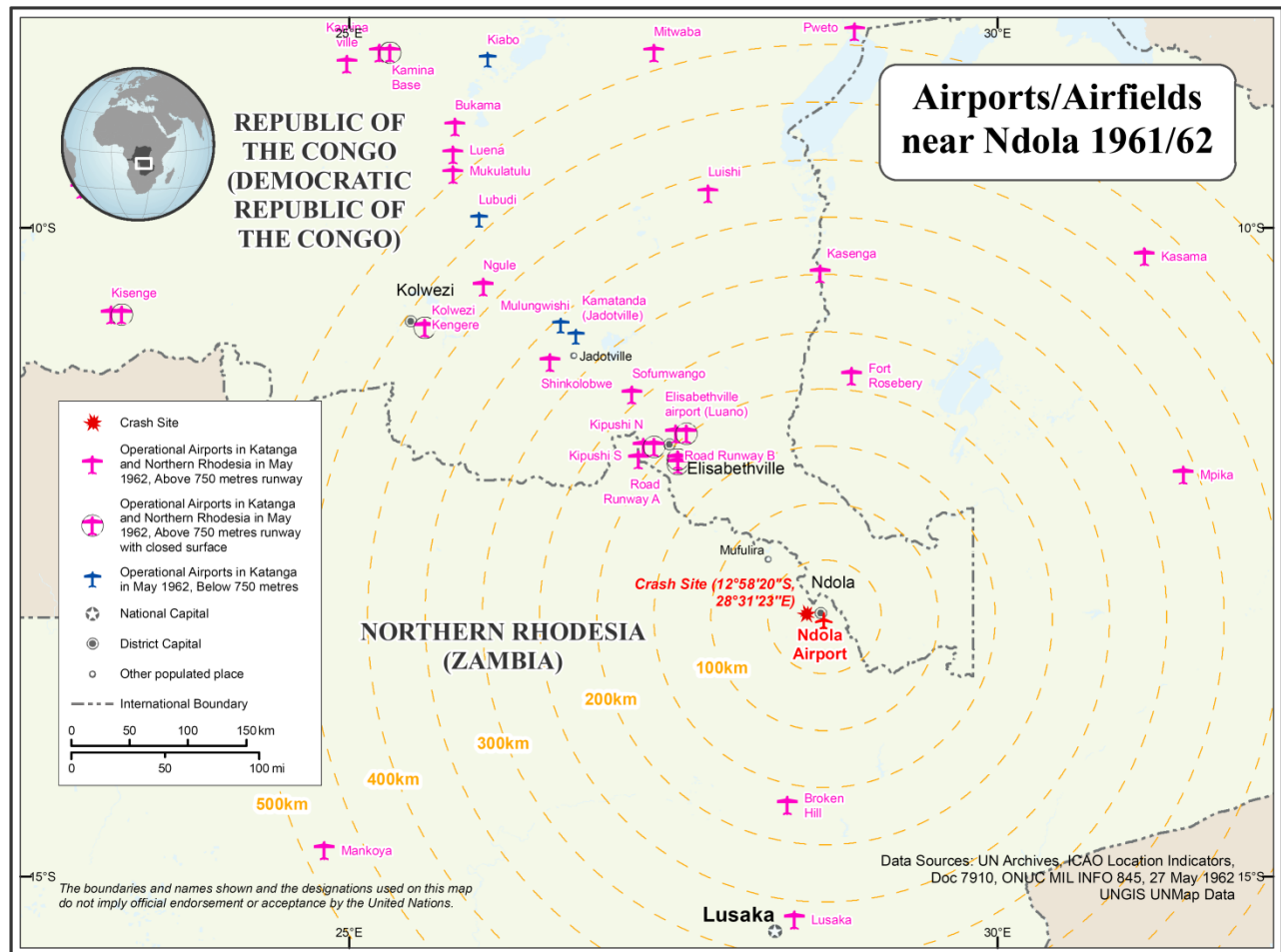
206. Aunque no equivale a una recomendación, deseo señalar que convendría encomendar a una persona o a varias personas la tarea permanente de recibir y cotejar la información nueva para transmitirla al Secretario General. En mi opinión, sería conveniente que esa persona o esas personas utilizaran las conclusiones de este informe como guía para evaluar de manera esporádica en qué medida toda nueva información ayuda a entender mejor las condiciones y circunstancias del trágico incidente, para que el Secretario General mantenga a la Asamblea General informada acerca de esas novedades.

207. Para concluir, me permito recalcar una vez más la importancia de seguir colaborando en la búsqueda de la verdad y la obligación que en ese sentido tenemos para con las familias de las víctimas y las Naciones Unidas y para escribir un relato

histórico verídico. Hemos hecho progresos en nuestro conocimiento de toda la verdad sobre las condiciones y circunstancias de la trágica muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban. La participación activa de los Estados Miembros es pues más necesaria que nunca a fin de encontrar la información que nos permitirá llenar las lagunas que aún persisten en esta historia y es un paso que debe darse para poner punto final a esta cuestión y dejar descansar la memoria de quienes perecieron en el vuelo SE-BDY al servicio de la Organización.

Anexo





Map No. 4571.2 UNITED NATIONS
August 2017

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