



Asamblea General

Distr. general
12 de septiembre de 2019
Español
Original: inglés

Septuagésimo tercer período de sesiones

Tema 131 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 12 de septiembre de 2019 dirigida a la Presidenta de la Asamblea General por el Secretario General

Tengo el honor de referirme a la resolución [72/252](#) 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 lo dispuesto en el párrafo 1 de esa resolución, el Secretario General renovó el nombramiento de Mohamed Chande Othman como Persona Eminente para que siguiera examinando la posible nueva información, en particular la que pudieran proporcionar los Estados Miembros, evaluara su valor probatorio, determinara el alcance que debería tener cualquier nueva pesquisa o investigación y, de ser posible, sacara conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas. Deseo recordar que previamente había nombrado al Sr. Othman como Persona Eminente en 2017, de conformidad con la resolución [71/260](#) de la Asamblea General, y que, con anterioridad a ello, había sido nombrado Jefe del Grupo de Expertos Independiente, de conformidad con la resolución [69/246](#) de la Asamblea General.

En su resolución [72/252](#), la Asamblea General solicitó al Secretario General que, antes de que finalizase la parte principal de su septuagésimo tercer período de sesiones, le presentara en una exposición oral los progresos realizados y que la informara nuevamente al respecto antes de que finalizase su septuagésimo tercer período de sesiones. Como se recordará, el 3 de diciembre de 2018 presenté una exposición oral a la Asamblea sobre la base del informe provisional de la Persona Eminente. Tengo ahora el honor de adjuntar a la presente una copia del informe de la Persona Eminente.

Deseo aprovechar esta oportunidad para reiterar mi profunda gratitud a la Persona Eminente y encomiar su excelente labor y su compromiso inquebrantable.

* Publicado nuevamente por razones técnicas el 10 de octubre de 2019.



En el informe, la Persona Eminente reafirma las conclusiones a las que había llegado anteriormente en su informe de 2017 (A/71/1042). Tomo nota de que la Persona Eminente ha recibido nueva información sobre las posibles causas del accidente y de que se han hecho avances en lo que respecta al conjunto de conocimientos sobre el tema, sobre todo en las esferas de: a) las posibles interceptaciones por determinados Estados Miembros de comunicaciones pertinentes; b) la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga u otras entidades para haber organizado un posible ataque contra el avión del Secretario General (incluida la disponibilidad de aeronaves, así como de aeródromos y pistas de aterrizaje); y c) la presencia en la zona de personal paramilitar y de inteligencia extranjero. También se recibió más información en relación con el South African Institute for Maritime Research, mencionado en el contexto de la denominada “Operación Celeste”.

Si bien es cierto que la Persona Eminente ha realizado grandes progresos, como se pone de manifiesto en su informe, también es evidente que es necesario proseguir la labor con renovada urgencia, a fin de averiguar la verdad sobre el trágico suceso.

Como se recordará, en el párrafo 5 de su resolución 72/252, la Asamblea General alentó a todos los Estados Miembros que pudieran tener información pertinente relacionada con la muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban a que nombraran cuanto antes un funcionario de alto rango e independiente para que hiciera un examen interno específico de los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa con el fin de determinar si contenían información sobre el tema (Encargados Independientes). De conformidad con esa disposición, la Persona Eminente solicitó a 14 Estados Miembros que hicieran un nombramiento de ese tipo. Tras mi exposición oral a la Asamblea y a petición de la Persona Eminente, también hice gestiones ante algunos Estados Miembros en relación con el nombramiento de sus respectivos Encargados Independientes.

Deseo expresar mi gratitud a los Estados Miembros, los Encargados Independientes y los particulares por su cooperación con la Persona Eminente y por su disposición a proporcionar información adicional.

Me complace observar que la Persona Eminente indica que, en general, la colaboración de los Estados Miembros ha sido excelente y que la mayoría de ellos se atuvieron a la letra y el espíritu de la resolución 72/252 de la Asamblea General. Al mismo tiempo, la Persona Eminente señala que: a) no todos los Estados Miembros han nombrado a un Encargado Independiente; b) las búsquedas no han sido exhaustivas en todos los Estados Miembros; c) los Encargados Independientes necesitan más tiempo; y d) la carga de la prueba sigue recayendo en los Estados Miembros, a los que corresponde demostrar que han llevado a cabo un examen completo de sus registros y archivos, incluidos sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa.

Tomo nota de las conclusiones de la Persona Eminente y apoyo su recomendación de que las Naciones Unidas nombren a una persona independiente para que continúe la labor emprendida en el marco del mandato actual de la Persona Eminente. También apoyo la recomendación de la Persona Eminente de que se inste nuevamente a los Estados Miembros clave que puedan tener información a que mantengan en sus funciones o nombren a Encargados Independientes para determinar si existe información pertinente en sus archivos de seguridad, inteligencia y defensa. A este respecto, apoyo la propuesta de la Persona Eminente de que los actuales Encargados Independientes prosigan su labor hasta que se produzca dicho nombramiento o la renovación del nombramiento. Como ya he dicho antes, para poder establecer la verdad de lo ocurrido debemos garantizar que se ha tenido pleno acceso a toda la información relacionada con este trágico suceso.

Por lo que respecta al párrafo 4 de la resolución 72/252, observo que la Persona Eminente ha tenido y sigue teniendo acceso sin restricciones a todos los registros y archivos de las Naciones Unidas y, de hecho, ha examinado un número considerable de esos registros. También observo que todos los archivos de la Operación de las Naciones Unidas en el Congo que obran en poder de las Naciones Unidas están abiertos al público sin restricción alguna¹. Asimismo, deseo informar a la Asamblea General de que, en aras de la transparencia, las Naciones Unidas han emprendido una amplia labor de desclasificación y han desclasificado miles de expedientes adicionales relativos al Congo.

Por último, en relación con el párrafo 6 de la resolución 72/252, apoyo la recomendación de la Persona Eminente de que las Naciones Unidas sigan trabajando para que los documentos clave de la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld se pongan a disposición del público en un archivo especial en línea. Gracias a la labor de la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas en 1961, de la Comisión Hammarskjöld en 2013 y del Grupo de Expertos Independiente en 2015 y al informe de 2017 de la Persona Eminente y su presente informe, se ha reunido una cantidad considerable de información. Todos esos documentos se pueden consultar en línea en el portal de las Naciones Unidas. Además, las Naciones Unidas seguirán manteniendo contactos con instituciones y particulares que puedan tener materiales pertinentes en relación con el tema y que no estén disponibles a través del archivo especial en línea.

Considero alentadores los progresos que se han realizado y hago un llamamiento para que prosigamos la búsqueda de la verdad con un carácter de urgencia. No vacilemos en esta coyuntura crítica. Intentar dilucidar la verdad sobre lo ocurrido en aquella noche aciaga de 1961 sigue siendo una responsabilidad que todos compartimos. Se lo debemos a Dag Hammarskjöld y a las personas que lo acompañaban, y también se lo debemos a las Naciones Unidas. Considero que es nuestro deber solemne y haré todo lo que esté en mi mano para apoyar este esfuerzo.

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, a las que se hace referencia en la presente carta.

(Firmado) António Guterres

¹ La única excepción son 23 expedientes que conservan un carácter “estrictamente confidencial”, en consonancia con las políticas establecidas de las Naciones Unidas. La Persona Eminente examinó esos 23 expedientes y ha confirmado en su informe que ninguno de ellos contiene información relativa a la causa o las causas probables del trágico suceso ni guarda relación de ninguna otra manera, ya sea directa o indirecta, con las circunstancias en que se produjo.

Carta de envío

Carta de fecha 31 de julio de 2019 dirigida al Secretario General por la Persona Eminente nombrada de conformidad con la resolución [72/252](#) de la Asamblea General

En mi calidad de Persona Eminente nombrada de conformidad con la resolución [72/252](#) de la Asamblea General, 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.

Fue un honor para mí que se renovara mi nombramiento como Persona Eminente en 2018, de conformidad con lo dispuesto en la resolución [72/252](#). Deseo expresar una vez más mi gratitud por el privilegio que supone tener la oportunidad de encargarme de esta importante tarea. También deseo expresar mi profundo agradecimiento, como se detalla en el presente informe, por la cooperación recibida de los representantes de los Estados Miembros, del personal de las Naciones Unidas y de otros particulares. Como en años anteriores, soy consciente de que este proceso no se habría reiniciado ni llevado a cabo de manera tan exitosa sin los esfuerzos cruciales de todas las personas que, con generosidad y sin reservas, han aportado su experiencia e información. En mi informe se les reconoce por su nombre. Asimismo, reitero mi profundo respeto a las familias de quienes perecieron en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 al servicio de las Naciones Unidas.

En primer lugar, deseo señalar que en el informe de 2017 se llegaba a la conclusión de que la carga de la prueba había pasado a los Estados Miembros, a los que correspondía demostrar que habían llevado a cabo un examen completo de los registros y archivos que obraban en su poder o estaban bajo su custodia. Aunque en el mandato actual se ha avanzado mucho en ese sentido, no todos los Estados Miembros clave han asumido esa carga. Al igual que en un rompecabezas, a medida que se revelan y obtienen más piezas de información, la imagen se vuelve más clara. La información que por sí sola podía parecer irrelevante adquiere significado y, al mismo tiempo, las piezas de información obtenidas revelan lo que todavía falta para tener una visión completa.

Entre otras cosas, en su resolución [72/252](#) la Asamblea General instaba a los Estados Miembros a que proporcionaran toda la información pertinente que poseyeran, y los alentaba a que velaran por que se desclasificaran los registros que continuaran clasificados, más de 50 años después de los hechos, o de otra manera permitieran su examen. En cumplimiento de esos objetivos y de conformidad con los términos expresos de la resolución, en 2018 pedí a 14 Estados Miembros que nombraran a un funcionario independiente y de alto rango (Encargado Independiente) para que realizara un examen interno específico de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. Gran parte de la labor durante mi mandato consistió en interactuar con los Estados Miembros y sus Encargados Independientes, un proceso que en buena medida resultó exitoso. Las interacciones con algunos de los 14 Estados Miembros se reseñan en la presente carta y todas ellas se examinan de forma detallada en mi informe, al cual se adjunta, a modo de información complementaria, un cuadro en el que se muestra el estado de esos nombramientos.

De conformidad con lo dispuesto en la resolución [72/252](#), pedí a cada uno de los Encargados Independientes que presentara un informe resumido de los resultados de su labor, junto con los arreglos de confidencialidad que fueran necesarios. En los casos en que se solicitó cierto nivel de confidencialidad, se llegó a un arreglo mutuamente aceptable; no obstante, puedo confirmar que no se ha ocultado ningún aspecto pertinente sobre las causas del accidente. He revisado la importante cantidad

de información recibida como resultado de la labor de los Encargados Independientes, así como la voluminosa información proporcionada por investigadores particulares, y he consultado la opinión de expertos en caso necesario. Toda esa información se analiza en mi informe y, en los casos en que lo consideré apropiado, procedí también a evaluar su valor probatorio, que calificué de nulo, bajo, moderado o alto.

Deseo señalar también que, cuando en el informe de 2017 se llegaba a una conclusión sobre un acto atribuible a un Estado Miembro, ha habido algunos Estados Miembros que han aprovechado la oportunidad para facilitar aclaraciones, lo cual he tenido en cuenta. En los casos en que no se formuló ninguna aclaración ni se proporcionó información adicional alguna sobre algún acto atribuible a un Estado Miembro según el informe de 2017, he considerado que dicha conclusión se veía reforzada.

Se ha logrado ampliar la información conocida sobre el tema, especialmente en lo que respecta a la probabilidad de que ciertas comunicaciones pertinentes fueran interceptadas por Estados Miembros, a la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga para organizar un posible ataque contra el avión del Secretario General, a la presencia en la zona de personal paramilitar y de inteligencia extranjero, y otra información pertinente para el contexto y los acontecimientos de 1961. Ello me permitió llegar a algunas conclusiones, que presento para su examen. En mi informe también se incluye información detallada sobre la implicación de cada Estado Miembro en el proceso de los Encargados Independientes.

La gran mayoría de los Estados Miembros se atuvieron a la letra y el espíritu de la petición de que llevaran a cabo un examen interno específico de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa mediante la labor de su propio Encargado Independiente. En mi opinión, el trabajo realizado puede considerarse un éxito y un paso constructivo en la búsqueda de la verdad sobre el trágico suceso. Gracias a esa labor se ha descubierto y revelado nueva información pertinente, que incluye declaraciones de testigos, material documental y material fotográfico y audiovisual. Se han realizado importantes progresos en el examen de la información sobre el tema que se ha localizado, así como en la determinación de forma concreta y precisa de los lugares donde es muy probable que exista información adicional.

Doy las gracias a todos los Estados Miembros por su cooperación y asistencia, pero deseo expresar mi profundo agradecimiento en particular a los que nombraron a funcionarios realmente independientes y de alto rango y les facilitaron las autorizaciones y la cooperación necesarias para llevar a cabo una búsqueda metódica y exhaustiva. Sobre todo son dignos de elogio Bélgica, Francia, Suecia y Zimbabwe por la profundidad y el volumen de trabajo realizado por sus respectivos Encargados Independientes. Esos Estados Miembros revisaron y proporcionaron información cuya divulgación podría haber sido considerada en otros tiempos perjudicial para sus intereses, especialmente en el contexto histórico de la descolonización en el período en cuestión. También estoy particularmente agradecido por el trabajo realizado por los Encargados Independientes de Alemania, el Canadá, Portugal y Zambia. Aunque en cierto modo tenían que abarcar menos material potencialmente conexo en sus búsquedas, esos Estados Miembros también acometieron el proceso solicitado de ellos de la misma manera y proporcionaron información importante.

La labor de los Encargados Independientes de todos los Estados Miembros mencionados ha contribuido de manera particular a la documentación de los hechos, me ha servido de ayuda en mi mandato y ha establecido un modelo de referencia para el tipo de búsquedas que se deben hacer. Debo mi agradecimiento a esos Encargados Independientes por el espíritu de cooperación y colaboración que demostraron en todo momento en el curso de nuestras interacciones. También deseo señalar que, pese a que mi mandato actual ha expirado, los Estados Miembros tal vez encuentren

provechoso que se continúe esa labor por conducto de sus Encargados Independientes, teniendo en cuenta las cuestiones que se exponen en el presente informe.

A pesar de los alentadores progresos realizados, no nos encontramos en posición de poder decir que las búsquedas hayan sido exhaustivas en todos los Estados Miembros. Como se señala en mi informe, algunos Estados Miembros no han respondido de manera sustantiva a las preguntas o parecen haber concluido que sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa no pueden contener información “pertinente”, ya que normalmente sus marcos jurídicos no permiten que se consulten esos archivos. Creo que estas dificultades se pueden y se deben superar, dadas las circunstancias únicas de este caso. En cuanto a los Estados Miembros a los que, con el debido respeto, sugiero que brinden una mayor colaboración, deseo señalar lo siguiente.

Sudáfrica nombró un encargado en mayo de 2019 en respuesta a sus gestiones, lo cual le agradezco sobremanera. Aunque ese nombramiento se produjo 15 meses después de mi solicitud inicial y una vez vencido el plazo para la presentación de los informes de los demás Encargados Independientes, es un paso en la dirección correcta que deseo reconocer como tal. No obstante, entre mayo de 2019 y la fecha de redacción del presente informe no se ha recibido información adicional alguna.

El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte también nombró un encargado en mayo de 2019 en respuesta a sus gestiones. Aunque ese nombramiento se produjo 15 meses después de mi solicitud inicial y una vez vencido el plazo para la presentación de los informes de los demás Encargados Independientes, es un paso en la dirección correcta que deseo reconocer como tal. En junio de 2019 se recibió una carta del Encargado Independiente del Reino Unido en la que se afirmaba que todos los documentos en posesión del Gobierno británico que contenían información pertinente para esta investigación se habían identificado plenamente y se habían presentado. Sin embargo, tal como se indica en mi informe, no se adjuntaban respuestas a las preguntas detalladas que había formulado. Debo decir con todo respeto que los asuntos que detallé en la correspondencia con el Encargado Independiente y los que señalo en el presente informe pueden ser un ámbito fructífero para su futura consideración.

Por lo que respecta a los Estados Unidos, agradezco el nombramiento de un encargado en 2018. En 2019 se me informó de que las búsquedas estaban en curso, pero no se recibieron respuestas a mis preguntas sustantivas ni a mis solicitudes de información específica.

En cuanto a la Federación de Rusia, agradezco que me haya informado de que había realizado búsquedas en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa; no obstante, no nombró a un Encargado Independiente ni facilitó detalles de las búsquedas de información que había llevado a cabo. Aunque no me consta que la ex Unión Soviética tuviera conocimiento de los hechos en cuestión, en aras de la integridad y uniformidad de la investigación y en su calidad de actor con una presencia importante en la zona en aquella época, sería de gran utilidad que la Federación de Rusia procediera a hacer un examen completo y exhaustivo, de conformidad con el marco solicitado.

En cuanto a las razones por las que la cooperación de los Estados Miembros mencionados es particularmente importante, debo recordar que tanto la información específica existente como los archivos históricos apuntan a que los Estados Unidos, el Reino Unido y Sudáfrica deben tener casi con toda seguridad información importante que no ha sido divulgada. En términos generales, esos Estados Miembros crearon o recibieron en la región de los hechos y alrededor de septiembre de 1961 documentación resultante de la interceptación de las comunicaciones de las Naciones Unidas y otras transmisiones, tenían activos de inteligencia, seguridad y defensa que

estuvieron involucrados en los hechos en cuestión o vinculados accesoriamente a ellos o les dieron seguimiento (pero cuyos informes y otras comunicaciones no se han divulgado), o tenían personal propio que mantuvo interacciones con efectivos de inteligencia y fuerzas paramilitares en Katanga. Las pruebas apuntan a que al menos uno de esos Estados Miembros intentó influir en las investigaciones realizadas en 1961/62 para que se llegara a la conclusión de que se había tratado de un “error del piloto”, lo que reafirma la necesidad de una mayor transparencia en la actualidad. También puede darse el caso de que exista información pertinente en los archivos de la ex Unión Soviética.

Así pues, las pruebas históricas permiten afirmar con suficiente confianza que esos Estados Miembros deben haber creado o depositado bajo su custodia documentación pertinente. Por ejemplo, hay informes y declaraciones de miembros de sus propios servicios de inteligencia que se han publicado o se han encontrado en archivos privados, así como correspondencia diplomática, en que se afirma que se había enviado información a los servicios de inteligencia para su seguimiento posterior. Sabiendo lo que sabemos sobre las políticas, los activos, el equipo y el personal de los Estados Miembros en la zona y el momento en cuestión, así como sobre su implicación en el Congo y la región y su relación con las Naciones Unidas, se tienen que haber creado registros de las comunicaciones interceptadas o escuchadas. Inmediatamente después de darse cuenta de que el avión del Secretario General se había estrellado, se tienen que haber generado informes clasificados sobre la base de la información recibida de activos y fuentes de inteligencia. Pese a ello, no se ha proporcionado información alguna de ese tipo; con la excepción de un único documento de una sola página que se menciona en mi informe, ninguno de esos Estados Miembros aportó otra información en 2018 o 2019 en respuesta a lo dispuesto en la resolución [72/252](#).

El tipo de información solicitada es el eslabón que falta y lo que hace que la visión actual sea incompleta, y su notoria ausencia en la documentación lleva a que no se pueda llegar todavía a conclusiones sobre las causas del accidente. El hecho de que debe existir información que sigue estando clasificada solo contribuye a alimentar teorías de la conspiración sobre lo ocurrido. He considerado que formaba parte de mi función refutar esas teorías en la medida de lo posible. Puesto que las interacciones con los Estados Miembros mencionados anteriormente siguen inconclusas, he adjuntado a modo de información complementaria una última carta a cada uno de ellos en la que se reseñan las esferas pendientes de aclaración. Cabe señalar que esta práctica es similar a la adoptada por el Grupo de Expertos Independiente en 2015.

En cuanto a la divulgación de información sensible, se reconoce expresamente, por supuesto, que los Estados Miembros tienen legítimos intereses de seguridad que les obligan a tratar la información de seguridad, inteligencia y defensa con el máximo cuidado. Sin embargo, tanto las investigaciones de los propios Estados Miembros como las declaraciones de antiguos miembros de los servicios de inteligencia han confirmado públicamente que tenían personal y activos de inteligencia y de otro tipo en África Central para apoyar sus objetivos políticos en las décadas posteriores al fin de la Segunda Guerra Mundial.

Las circunstancias del accidente aéreo en el que murieron el Secretario General Dag Hammarskjöld y las personas que lo acompañaban hace casi 60 años fueron únicas y corresponden a un contexto mundial que hace tiempo que ha cambiado. Por consiguiente, no es razonable aducir que el proceso actual crea un precedente para el futuro ni que el cumplimiento de lo solicitado pone en peligro la seguridad. Además, si tras una revisión transparente se demuestra que los archivos no contienen información pertinente, de acuerdo con la definición amplia y no técnica de “pertinente” que he propuesto en mi informe, se podrá dar por concluido este proceso haciendo una evaluación de la información que exista.

Tras el considerable esfuerzo realizado y la información nueva y pertinente que se ha ido obteniendo desde el histórico informe publicado en 2013 por la Comisión Hammarskjöld, sigue habiendo razones de peso que obligan a la comunidad internacional a no permitir que la búsqueda de la verdad caiga en el olvido o se abandone. Por el contrario, hay indicios reveladores de lagunas identificables en la información disponible que son pertinentes para el esclarecimiento de las circunstancias y condiciones del trágico suceso y de sus causas probables, y que se podrían delimitar o explicar razonablemente y de forma satisfactoria mediante la información potencialmente pertinente en posesión de los Estados Miembros que no se ha divulgado todavía.

Por consiguiente, sin perjuicio de sus prerrogativas como Secretario General y de la decisión que en última instancia adopte la Asamblea General, sobre la base de las consideraciones expuestas anteriormente he formulado en mi informe cuatro recomendaciones compatibles que se refuerzan entre sí. Estas recomendaciones son: a) que las Naciones Unidas nombren a una persona independiente para que continúe la labor emprendida en el marco del mandato actual de la Persona Eminente; b) que se inste una vez más a los Estados Miembros clave a que mantengan en sus funciones o nombren a un funcionario de alto rango e independiente (Encargado Independiente) para determinar si existe información pertinente en sus archivos de seguridad, inteligencia y defensa. Lo ideal sería que esa labor continuara incluso antes del nombramiento de una persona independiente por las Naciones Unidas, de conformidad con lo expuesto en la correspondencia que se adjunta al presente informe a modo de información complementaria; c) que se solicite a la persona independiente que se nombre que, al final de su mandato, determine si los Estados Miembros han cumplido con el proceso establecido por la Asamblea General, incluso formulando observaciones sobre cualquier conclusión que se pueda extraer como resultado del posible incumplimiento; y d) que las Naciones Unidas sigan trabajando para que los documentos clave producto de las investigaciones recientes se pongan a disposición del público en un archivo especial en línea.

Deseo señalar una vez más que en el informe de 2017 se llegaba a la conclusión de que era plausible que la causa del accidente hubiera sido un ataque o amenaza externos y que la carga de la prueba había pasado a los Estados Miembros, a los que correspondía demostrar que habían llevado a cabo un examen completo de los registros y archivos que obraban en su poder o estaban bajo su custodia. Mi labor durante el mandato actual no proporciona motivos para cuestionar ninguna de las dos conclusiones, ya que la carga de la prueba descrita aún no se ha asumido plenamente. Opino con el debido respeto que esa carga debe seguir recayendo sobre los Estados Miembros hasta que la Asamblea General considere que se han satisfecho plenamente sus condiciones mediante la divulgación de la información pertinente sobre la causa o causas probables del trágico suceso.

Reitero una vez más que se ha avanzado mucho en 2018 y 2019. En esta etapa no es necesario determinar si se debe inferir que la falta de cooperación se puede considerar como un acto de ocultación. No obstante, teniendo en cuenta el contexto, en el que la carga de la prueba está repartida asimétricamente entre ciertos Estados Miembros, y el hecho de que parece altamente probable que exista información específica y crucial que no se ha revelado, es sumamente importante que se aliente a todas las partes a que actúen con transparencia. Si no se ofrecen garantías de que toda la información pertinente ha sido revelada o consultada, no se podrá llegar a una conclusión firme; esa es la situación que se ha mantenido durante 58 años.

Cabe señalar que Suecia es una nación muy afectada por los trágicos sucesos de septiembre de 1961, ya que Dag Hammarskjöld y otras 8 de las 16 personas que murieron en el desastre eran suecos, incluida la tripulación del avión, el cual era propiedad de una empresa sueca. Al igual que muchos otros países, Suecia era un

contribuyente importante a las operaciones de mantenimiento de la paz de las Naciones Unidas en aquel momento, y en particular a la Operación de las Naciones Unidas en el Congo. Sin embargo, como bien señaló el propio Secretario General Dag Hammarskjöld, él no representaba a un Estado Miembro, ni a un bloque regional o político, ni a una ideología concreta. Por el contrario, declaró y encarnó la convicción de que, independientemente de su poder relativo, todas las naciones, ya fueran grandes o pequeñas, debían rendir cuentas de acuerdo con ciertos principios fundamentales aplicados por igual. Tenemos el deber de recordar el servicio de nuestro querido segundo Secretario General y de las personas que lo acompañaban, así como el sacrificio de sus familias, y de defender la idea de unas Naciones Unidas fuertes e independientes, algo que solo podremos cumplir de verdad si redoblamos nuestros esfuerzos y nos dedicamos plenamente a la búsqueda de la verdad sobre lo ocurrido en Ndola en septiembre de 1961.

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

Resumen

A. Introducción

1. En la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, un avión DC-6 fletado, con el registro de vuelo SE-BDY, se estrelló poco después de la medianoche cerca de Ndola, en territorio de la antigua Rhodesia del Norte. Dag Hammarskjöld, el segundo Secretario General de las Naciones Unidas, 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. Durante los 58 años transcurridos desde el accidente, se hicieron pesquisas sucesivas en las que se examinaron varias hipótesis sobre el accidente, entre otras la posibilidad de un ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa (“ataque o amenaza externos”), de un sabotaje, de un secuestro y de un error humano. Tras las dos investigaciones 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.

2. En 2013 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, elaboró un informe que 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. El Grupo de Expertos Independiente, del cual fui Presidente, logró descartar ciertas hipótesis sobre la causa del accidente, pero en última instancia recomendó que se hicieran nuevas pesquisas o investigaciones. En 2017 fui nombrado Persona Eminente y elaboré un informe sobre las novedades relacionadas con el caso (el informe de 2017), y en 2018 se renovó mi nombramiento en el cargo. De conformidad con lo dispuesto en la resolución [72/252](#) de la Asamblea General, el alcance de mi mandato como Persona Eminente en 2018/19 ha incluido el examen de la posible nueva información y la evaluación de su valor probatorio. Mi mandato también ha incluido determinar el alcance que debería tener toda nueva pesquisa o investigación y, de ser posible, sacar conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas. En el presente resumen se describe la información clave que figura en mi informe de 2019 al Secretario General (el informe de 2019).

B. Mandato actual e informe de 2019

3. En el informe de 2017 se incluyeron ciertas conclusiones, pero se indicó también que no se podía responder a la pregunta principal de cuál había sido la causa del accidente aéreo porque estaba claro que no se había revelado todo el material pertinente y, por lo tanto, no se podía llegar a una conclusión firme. En él se señalaba además que la carga de la prueba había pasado a los Estados Miembros, a los que correspondía demostrar que habían llevado a cabo un examen completo de los registros y archivos que obraban en su poder o estaban bajo su custodia. En cumplimiento de lo dispuesto expresamente en la resolución [72/252](#), en 2018 pedí a 14 Estados Miembros que nombraran a un funcionario independiente y de alto rango (Encargado Independiente) para que realizara un examen interno específico de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. Esos 14 Estados Miembros eran: Alemania, Angola, Bélgica, el Canadá, los Estados Unidos de América, la Federación de Rusia, Francia, Portugal, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Democrática del Congo, Sudáfrica, Suecia, Zambia y Zimbabwe. Las

interacciones con ellos se detallan en su totalidad en el informe de 2019, al que se adjunta a modo de información complementaria un cuadro en el que se muestra el estado de los nombramientos de los Encargados Independientes.

4. El proceso de interacción con los Estados Miembros y sus Encargados Independientes en 2018/19 resultó en buena medida exitoso. La mayoría de los Estados Miembros participaron en el proceso conforme a lo solicitado por la Asamblea General. Se recibió nueva información importante, tanto de los Estados Miembros como de fuentes no estatales, y se amplió el cúmulo de conocimientos sobre el tema, sobre todo en las siguientes esferas: la probable interceptación de comunicaciones pertinentes por determinados Estados Miembros, la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga para organizar un posible ataque contra el avión del Secretario General, la presencia en la zona de personal paramilitar y de inteligencia extranjero, y otros aspectos relativos al contexto de los acontecimientos de 1961.

5. Aunque por lo general se recibió una cooperación sustantiva, algunos Estados Miembros clave la denegaron, como se detalla en el informe de 2019. Si no se ofrecen garantías de que se ha examinado toda la información pertinente sobre la causa o las causas del accidente, no se podrá llegar a una conclusión firme al respecto.

C. Cuestiones que se consideran probadas

6. A fin de proporcionar una referencia consolidada, incluyo a continuación un resumen de las cuestiones que parecen haber quedado probadas sobre la base del material examinado en el informe de 2019 y previamente. Esta lista no exhaustiva de cuestiones merece quedar registrada por su posible pertinencia para cualquier examen futuro del tema. A este respecto, deseo señalar que, cuando en el informe de 2017 se había llegado a una conclusión sobre un acto atribuible a un Estado Miembro, se dio al Estado Miembro concernido la oportunidad de responder a dicha conclusión en 2018/19. Algunos Estados Miembros respondieron a esas cuestiones, algo que he tenido en cuenta en el informe de 2019. En los casos en que no se formuló ninguna aclaración ni se proporcionó información adicional alguna sobre algún acto atribuible a un Estado Miembro según el informe de 2017, he considerado que dicha conclusión se veía reforzada.

7. El presente resumen no tiene por objeto examinar toda la información pertinente, sino señalar las esferas de investigación en las que es necesario seguir trabajando. En aras de la brevedad, se enumeran a continuación las cuestiones que parecen haber quedado probadas sobre la base de la información actual, sin hacer referencia detallada al material de apoyo. Para tener una visión completa, se deben consultar íntegramente los informes de 2017 y 2019 y el material analizado en ellos.

1. Antecedentes

8. Las investigaciones realizadas en 1961/62 aportaron contribuciones sustanciales al registro histórico, pero estuvieron marcadas por importantes deficiencias. En particular, en ellas se desperdició una buena oportunidad al no prestar la debida atención a los testimonios de testigos locales. Durante las primeras pesquisas se hizo un examen incompleto de las posibles hipótesis, sobre todo la de que un ataque o una amenaza de carácter externo pudiera haber sido la causa del accidente. Entre otras cosas, esas investigaciones no tuvieron debidamente en cuenta el contexto de los acontecimientos de septiembre de 1961, incluido el hecho de que había un conflicto armado activo en el que estaban involucradas varias partes, entre ellas las Naciones Unidas. La zona a la que se dirigía el vuelo SE-BDY se encontraba, por tanto, en una situación altamente militarizada, con operaciones militares a ambos lados de la

frontera entre el Congo y Rhodesia del Norte. En ella había concentrados numerosos efectivos preparados y listos para el combate.

9. Otro problema con las investigaciones iniciales de 1961/62 es que parece haber quedado probado que hubo intentos por parte de oficiales británicos y de Rhodesia del Norte de influir en esas investigaciones para que se llegara a la conclusión de que el accidente había sido consecuencia de un error del piloto y no el resultado de algún tipo de interferencia externa.

2. Conclusiones sobre la causa del accidente

10. En cada una de las etapas del proceso reciente se han encontrado pruebas que se ocultaron en las primeras investigaciones o que de otro modo no se tuvieron en cuenta en ellas. Si se considera el conjunto de la información disponible, parece verosímil que la causa del accidente pudiera haber sido un ataque o amenaza externos, en forma de un ataque directo que habría hecho que el SE-BDY se estrellara o de una distracción momentánea de los pilotos. Las condiciones y los recursos eran tales que bien se podría haber organizado un ataque y, además, se sabía de antemano que Hammarskjöld viajaría a Ndola aquella noche. Numerosos testigos oculares (incluidos 9 de los 12 testigos “nuevos” examinados por el Grupo de Expertos Independiente) declararon que habían observado más de un avión en el aire, que la otra aeronave podía haber sido un reactor, que el SE-BDY se había incendiado antes de estrellarse y que había sido blanco de disparos o había sufrido alguna otra interferencia activa causada por otro avión. Dadas las circunstancias imperantes, habría sido difícil, pero no imposible, llevar a cabo un ataque contra el vuelo SE-BDY.

11. No se ha podido determinar si la causa del accidente pudo haber sido un sabotaje, en parte debido a las dificultades para obtener acceso a la documentación pertinente en Sudáfrica.

12. Teniendo en cuenta las conclusiones de los expertos médicos, parece que la causa de la muerte de todos los ocupantes del vuelo SE-BDY fue debidamente explicada en su momento. En consecuencia, es lógico concluir que otras afirmaciones sobre la causa de la muerte, en particular que Dag Hammarskjöld fue asesinado antes del accidente o tras haber sobrevivido a este, se pueden descartar.

13. Por lo que respecta al factor humano, en un análisis contemporáneo de los hechos se indicaba que el piloto, Hallonquist, parecía haber tenido suficientes oportunidades para descansar antes del vuelo SE-BDY, pero que en el caso de los otros tres o cuatro miembros de la tripulación no había sido así. En consecuencia, considero que es verosímil que la fatiga hubiera afectado a la capacidad del copiloto y el ingeniero de vuelo del SE-BDY, incluida su capacidad de reaccionar en caso de circunstancias imprevistas. Sobre la base de los informes médicos, incluidos los resultados toxicológicos iniciales y los dictámenes de expertos independientes solicitados en 2017, no hay pruebas de que ninguno de los pilotos o de los miembros de la tripulación hubiera consumido drogas o alcohol.

14. A lo largo de los años, se han formulado hipótesis sobre fallos mecánicos o de algún otro dispositivo, como los altímetros, sobre el reglaje incorrecto del altímetro o la utilización de mapas equivocados para el aterrizaje, o sobre una fuga de combustible. Esas hipótesis parecen haber sido descartadas con suficiente certeza.

15. Sigue siendo posible, por supuesto, que el accidente se debiera 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, cosa que no ha ocurrido todavía. Sería ilógico concluir que no hubo ningún ataque o amenaza externos cuando está claro que no se han revelado todas las pruebas

pertinentes. No sería sensato ni responsable proponer una conclusión definitiva a sabiendas de que no se han visto todas las posibles pruebas materiales.

3. Interceptación de comunicaciones

16. En septiembre de 1961, había una serie de Estados Miembros que estaban vigilando e interceptando las comunicaciones en la zona en cuestión, incluidas las comunicaciones de las Naciones Unidas. Algunos Estados Miembros, como el Reino Unido y los Estados Unidos, recibieron interceptaciones de comunicaciones de la Operación de las Naciones Unidas en el Congo (ONUC) a lo largo de 1961, incluidas comunicaciones cifradas de carácter sensible sobre aspectos militares. Esas interceptaciones fueron examinadas a alto nivel, entre otros, por el Alto Comisionado Británico, Lord Alport, el Cónsul de los Estados Unidos en Elisabethville, William C. Canup, y el Primer Ministro de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia, Sir Roy Welensky, así como en las capitales respectivas.

17. Al menos un Estado Miembro, los Estados Unidos, disponía de sofisticados equipos de comunicación en Ndola y sus alrededores la noche del accidente, incluidos equipos militares móviles. Las aeronaves presentes en el lugar tenían equipos de comunicación que les permitían interceptar, transmitir y recibir comunicaciones a larga distancia, incluso intercontinentales.

18. Las comunicaciones enviadas desde la máquina criptográfica CX-52 utilizada por Hammarskjöld parecen haber sido interceptadas por los organismos de inteligencia y comunicaciones del Reino Unido y de los Estados Unidos gracias a los métodos secretos de interceptación y descifrado de que disponían, que les permitían interceptar los mensajes subrepticamente.

19. Dos agentes de los Estados Unidos que, según se ha confirmado, habían trabajado para el Organismo Nacional de Seguridad de los Estados Unidos o prestado apoyo a sus actividades declararon que habían escuchado personalmente una transmisión o grabación sobre un ataque contra el vuelo SE-BDY la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. En 2018 ambos habían fallecido sin que los Estados Unidos hubieran respondido a sus alegaciones de forma sustantiva, pese a las repetidas solicitudes de aclaración formuladas desde 2015.

4. Fuerzas armadas que se encontraban en el lugar del accidente o en los alrededores en septiembre de 1961

20. La fuerza aérea de Katanga (Avikat) había lanzado operaciones eficaces contra las fuerzas y la población civil congoleesas y contra las fuerzas de la ONUC. Contaba con una flota de aviones, suministrados para fines comerciales, que en 1961 incluía modelos Douglas DC-3, Dornier DO-28, De Havilland Dove, Fouga Magister y varios Piper. La Avikat utilizaba aeródromos en una gran extensión de territorios congoleeses e internacionales, incluidos aeródromos ubicados en Katanga, Rhodesia del Norte, Angola y la República del Congo. Todas las pruebas apuntan a que entre los aviones de la Avikat con capacidad ofensiva que estaban operativos en septiembre de 1961 había un Fouga Magister, un Dornier DO-28 y varios De Havilland Dove. La Avikat había modificado esas aeronaves para su uso en ataques y bombardeos aéreos, y llevaba a cabo operaciones diurnas y nocturnas contra objetivos terrestres y aéreos de la ONUC y del Congo. La Avikat parece haber utilizado en sus operaciones armas compradas y armas fabricadas localmente con la colaboración de la empresa minera Union Minière du Haut Katanga (UMHK).

21. Contrariamente al testimonio del Mayor Joseph Delin de la Avikat, quien declaró en las primeras investigaciones que solo había un piloto en Katanga que pudiera haber pilotado un avión en un ataque contra el vuelo SE-BDY, la Avikat tenía múltiples pilotos a su servicio. Asimismo, había numerosas personas de interés, aparte

de los pilotos, que colaboraban con las fuerzas armadas de Katanga y estaban presentes en la zona en aquella época. Con la información que se conoce en la actualidad, no es posible compilar una lista definitiva de todas esas personas de interés que se encontraban en Katanga o en otros lugares cerca de Ndola la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Sin embargo, en el momento de los hechos, había muchas más personas que participaban activamente en los combates contra las Naciones Unidas de las que se habían considerado en las primeras investigaciones.

22. Es posible que el mercenario belga y piloto de la Avikat, Jan Van Risseghem, estuviera de vuelta en Katanga el 17 de septiembre de 1961. Según los extractos de sus propios cuadernos de vuelo, entre los meses de julio y septiembre de 1961, Van Risseghem había pilotado para la Avikat, acompañado de diversos copilotos, los siguientes modelos de avión: Douglas DC-3, Dornier DO-28, De Havilland Dove, Fouga Magister y Piper.

23. No se ha determinado de manera concluyente que no hubiera ningún otro avión en el aire aquella noche. Además de los aviones de la Avikat, había otras aeronaves en Ndola o en los alrededores, incluidos 18 cazabombarderos Canberra, 30 cazabombarderos Vampire y 12 cazas ligeros Provost de la Real Fuerza Aérea de Rhodesia.

5. Servicios de inteligencia extranjeros

24. En 1961 había una importante presencia en la región de agentes de los servicios de inteligencia extranjeros, algo que no se mencionó en absoluto en las primeras investigaciones. A pesar de las solicitudes formuladas, los registros creados por esos agentes no han sido facilitados para esta investigación por los Estados Miembros concernidos, aunque algunos documentos oficiales han salido a la luz como consecuencia de investigaciones independientes o de otras pesquisas no relacionadas con el caso. Además, algunos antiguos agentes de inteligencia han hecho declaraciones públicas sobre sus actividades en la región en aquella época.

25. Las operaciones de la inteligencia británica desempeñaron un papel clave en los sucesos inmediatamente anteriores al accidente aéreo. El agente del Servicio Secreto de Inteligencia (MI6) Neil Ritchie, junto con otras personas, entre ellas el Cónsul Británico en Katanga, Denzil Dunnett, y el Alto Comisionado Británico en Salisbury, Lord Alport, se encargaron en septiembre de 1961 de hacer los arreglos necesarios para la reunión con Moïse Tshombe en Ndola, a la que se dirigían Hammarskjöld y su grupo cuando se estrelló el vuelo SE-BDY. Para organizar la reunión, el personal diplomático y de inteligencia del Reino Unido y otros ciudadanos británicos del mundo de los negocios habían utilizado las instalaciones de la UMHK y otros locales para comunicarse entre sí y con las autoridades belgas y de Katanga. Los Estados Unidos parecen haber tenido conocimiento de algunas de las interacciones entre el Reino Unido y la UMHK y de los vínculos entre personas clave, como Jean Cassart y Manfred "Freddy" Loeb, y la empresa fabricante de aeronaves Dornier.

26. En 1961, la Agencia Central de Inteligencia (CIA) parece haber tenido una presencia significativa en el Congo. Sus estaciones en Leopoldville y Elisabethville tenían operaciones que incluían operaciones aéreas (entre otras las de los agentes "WIROGUE" y "QJWIN" bajo la coordinación del jefe de la estación Larry Devlin) y actividades que incluían asesinatos planificados, como las realizadas en el marco del programa "ZRRIFLE" y otros programas. Los agentes de la CIA pueden haber adquirido aviones Dornier y Helio para las operaciones en la región.

27. Los registros de la CIA también apuntan a la existencia de operaciones de Alemania Occidental en el Congo, llevadas a cabo, entre otros, por el agente STAHL (Wolf Meister) y el agente del servicio de inteligencia alemán (Bundesnachrichtendienst, BND) Hans Germani.

6. Otras cuestiones

28. La torre de control del tráfico aéreo del aeropuerto de Ndola realizó un registro incompleto de las comunicaciones finales del vuelo SE-BDY y posiblemente omitió elementos significativos. El controlador aéreo, Arundel Campbell Martin, destruyó al parecer sus notas originales, a pesar de que, según admitió, sabía que la aeronave y sus pasajeros eran de excepcional importancia y que no había grabaciones de las interacciones con la torre de control de Ndola.

29. En cuanto a la hipótesis del sabotaje, parece que en las décadas de 1980 y 1990 existió en Sudáfrica una organización paramilitar llamada South African Institute for Maritime Research (SAIMR). Puesto que hasta la fecha no se ha tenido acceso a la información pertinente en los archivos de Sudáfrica, no se ha podido confirmar si el SAIMR existía en 1961 ni si había estado implicado en la llamada “Operación Celeste”, cuyo objetivo era presuntamente “eliminar” a Hammarskjöld.

30. La versión oficial de las autoridades de Rhodesia fue que los restos del avión no se descubrieron hasta alrededor de las 15.00 horas del 18 de septiembre de 1961, unas 15 horas después de que el vuelo SE-BDY no hubiera aterrizado. Sin embargo, hay información de múltiples fuentes (tanto locales como extranjeras) que indica que los restos se descubrieron antes de esa hora.

D. Conclusiones y recomendaciones

31. Por las razones que se exponen en el informe de 2019, la información histórica permite afirmar con confianza que algunos Estados Miembros deben haber creado o puesto bajo su custodia registros pertinentes que no han sido revelados a las Naciones Unidas. Por ejemplo, hay informes y declaraciones de agentes de los servicios de inteligencia de ciertos Estados Miembros que se han publicado o se han encontrado en archivos privados, así como correspondencia diplomática, en que se afirma que se había enviado información a los servicios de inteligencia para su seguimiento posterior. Teniendo en cuenta las políticas, los activos, el equipo y el personal de los Estados Miembros en la zona y en el momento en cuestión, así como su implicación en el Congo y la región y su relación con las Naciones Unidas, se tienen que haber creado registros de las comunicaciones interceptadas o escuchadas. Inmediatamente después de darse cuenta de que el avión del Secretario General se había estrellado, se tienen que haber generado informes clasificados sobre la base de la información recibida de los activos y fuentes de inteligencia. Esa información no ha sido revelada, a pesar de que es claramente pertinente para establecer la causa o las causas del accidente.

32. El enfoque adoptado por la Asamblea General en su resolución [72/252](#) ha dado, en general, buenos resultados, y la mayoría de los Estados Miembros han participado de manera significativa en ese proceso que, en muchos sentidos, no tiene precedentes. No obstante, aunque se realizaron progresos alentadores en 2018/19, las búsquedas no fueron exhaustivas en todos los Estados Miembros. A pesar de que una clara mayoría de miembros de la Asamblea General expresó su deseo de que se levantara el velo de opacidad, los que tienen más probabilidades de poseer información importante no se han mostrado dispuestos a compartirla, ni siquiera en condiciones de confidencialidad adecuadas.

33. Dado que algunos Estados Miembros clave no han respondido de manera sustantiva a las preguntas o parecen haber concluido que sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa no pueden contener información “pertinente”, ya que normalmente sus marcos jurídicos no permiten que se consulten dichos archivos, aún queda trabajo por hacer. En el informe de 2019 se afirma, por tanto, que no hay motivos para cuestionar las conclusiones a las que se había llegado previamente de

que resultaba verosímil que la causa del accidente hubiera sido un ataque o amenaza externos y que la carga de la prueba había pasado a los Estados Miembros, a los que correspondía demostrar que habían llevado a cabo un examen completo de los registros y archivos que obraban en su poder o estaban bajo su custodia. Opino con el debido respeto que esa carga debe seguir recayendo sobre los Estados Miembros hasta que la Asamblea General considere que se han satisfecho plenamente sus condiciones mediante la divulgación de la información pertinente sobre la causa o causas probables del trágico suceso.

34. También he señalado cuestiones específicas para su seguimiento, entre otras: el examen balístico de las fotografías proporcionadas por el Encargado Independiente de Suecia que parecen mostrar agujeros de bala en lo que podrían ser restos del avión DC-6; la búsqueda de cualquier registro existente sobre las entradas y salidas de aviones de los aeropuertos de Brazzaville y sus alrededores en septiembre de 1961; el análisis de los materiales relacionados con Van Risseghem, incluidos los cuadernos de vuelo; la solicitud de información específica de los archivos de inteligencia de los Estados Unidos y del Reino Unido; la solicitud a Sudáfrica de acceso a los materiales sobre el SAIMR; la búsqueda de más información sobre los agentes de inteligencia extranjeros; y otros asuntos mencionados en el cuerpo de mi informe.

35. Sin perjuicio de las prerrogativas del Secretario General y de la Asamblea General, en el informe de 2019 formulo cuatro recomendaciones compatibles que se refuerzan mutuamente. Estas recomendaciones son: a) que las Naciones Unidas nombren a una persona independiente para que continúe la labor emprendida en el marco del mandato actual de la Persona Eminente; b) que se inste una vez más a los Estados Miembros clave a que mantengan en sus funciones o nombren a un funcionario de alto rango e independiente (Encargado Independiente) para determinar si existe información pertinente en sus archivos de seguridad, inteligencia y defensa; c) que se solicite a la persona independiente que se nombre que, al final de su mandato, determine si los Estados Miembros han cumplido con el proceso establecido por la Asamblea General, incluso formulando observaciones sobre cualquier conclusión que se pueda extraer como resultado del posible incumplimiento; y d) que las Naciones Unidas sigan trabajando para que los documentos clave producto de las investigaciones recientes se pongan a disposición del público en un archivo especial en línea.

36. Para concluir, deseo subrayar que un incidente como el que nos ocupa, que pudo haber sido provocado por un acto hostil contra el Secretario General de las Naciones Unidas, es claramente una cuestión de máximo interés público. En el informe de 2019 se reitera una vez más la importancia de seguir colaborando en la búsqueda de la verdad. No se trata solo de una cuestión fundamental que afecta al papel de las Naciones Unidas y a su relación con los Estados Miembros, sino también de saldar nuestra deuda con las familias y contar la verdad de lo ocurrido. Se ha avanzado significativamente en la comprensión de las condiciones y circunstancias en las que se produjo el accidente del vuelo SE-BDY. Se debe alentar a los Estados Miembros a redoblar su participación activa, que sigue siendo necesaria para poder identificar finalmente la información que permita concluir la investigación del trágico incidente.

Informe de la Persona Eminente nombrada de conformidad con la resolución 72/252 de la Asamblea General

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	18
A. Cuestiones preliminares	18
B. Resumen de las conclusiones	20
C. Antecedentes: investigaciones y pesquisas anteriores	20
D. Mandato y definiciones	22
E. Metodología y actividades	23
II. Búsquedas ampliadas de información: solicitud enviada a ciertos Estados Miembros para que nombraran a un funcionario de alto rango e independiente que se encargara de hacer un examen interno específico de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa	25
A. Introducción	25
B. Respuestas de los Estados Miembros	26
C. Archivos de las Naciones Unidas	32
D. Observaciones sobre las respuestas de los Estados Miembros y las limitaciones de las búsquedas	32
III. Información nueva sobre las posibles causas del accidente aéreo	33
A. Ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa	33
B. Sabotaje: Operación Celeste/South African Institute for Maritime Research	73
IV. Información nueva de otro tipo	78
A. Actuación de las autoridades locales y extranjeras	78
B. Otros asuntos	87
V. Observaciones y conclusiones	93
A. Causa o causas del accidente	94
B. Otros asuntos	100
VI. Recomendaciones y conclusión	105
A. Fundamentación de las recomendaciones	105
B. Recomendaciones	106
Anexos	109

I. Introducción

A. Cuestiones preliminares

1. Tal como se indicaba en el informe de 2017, en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, un avión DC-6 fletado con la 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 el 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 Naciones Unidas, recientemente fundadas, perdieron a su segundo Secretario General, quien 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 58 años transcurridos desde el accidente, se hicieron pesquisas sucesivas en las que se examinaron varias hipótesis sobre las causas, entre otras la posibilidad de un ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa (“ataque o amenaza externos”), de un sabotaje, de un secuestro y de un error humano. Hasta la fecha, esas pesquisas no han dado resultados concluyentes. Tras las dos investigaciones 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 Independiente descartó de hecho algunas teorías, en última instancia recomendó que se hicieran nuevas pesquisas o investigaciones. Para ello, fui nombrado por el Secretario General en 2017 como Persona Eminente encargada de examinar la posible nueva información, evaluar su valor probatorio, determinar el alcance que debería tener cualquier nueva pesquisa o investigación y, de ser posible, sacar conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas. En el curso de mi labor, pude descartar ciertas hipótesis y encontrar apoyo para otras sobre la base de la nueva información proporcionada tanto por los Estados Miembros como por particulares. En julio de 2017 presenté mi informe al Secretario General.

3. En 2018 mi nombramiento como Persona Eminente fue renovado. De conformidad con las instrucciones impartidas por la Asamblea General en su resolución [72/252](#), una parte fundamental de mi labor consistió en mantener contactos por correspondencia con los Estados Miembros clave para pedirles que designaran a un funcionario independiente y de alto rango (Encargado Independiente) que se encargara de realizar un examen interno específico de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. En el presente informe se describen mis interacciones con esos Estados Miembros y se incluye también una evaluación de la información proporcionada tanto por ellos como por particulares.

4. El presente informe representa la continuación del proceso reanudado bajo los auspicios de las Naciones Unidas por el Grupo de Expertos Independiente en 2015, y que prosiguió en 2017, utilizando como base el análisis y las conclusiones que figuran en los respectivos informes. Para facilitar la consulta, el presente informe incluye un resumen de los resultados, que es una síntesis de las conclusiones provisionales a las

que se puede llegar sobre la base de la información obtenida entre 2015 y 2019. En las secciones III y V se presentan un resumen y una evaluación del valor probatorio de la nueva información pertinente recibida en el período transcurrido desde la presentación del informe de 2017, así como ciertas cuestiones que se deberían someter a una investigación adicional. En la sección V se presentan las constataciones y conclusiones de la presente investigación. En la sección VI figuran mis recomendaciones y observaciones finales.

5. Al igual que en los informes anteriores, la nueva información se presenta en subtítulos que se corresponden, en general, con los utilizados en los informes previos. 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.

6. Es importante señalar desde el principio que, como dejé claro en mi correspondencia con los Estados Miembros, para garantizar que se ha identificado toda la información pertinente, la definición de lo que es “pertinente” en el contexto de este proceso se debe interpretar en un sentido amplio y no excluyente, y no en un sentido técnico o jurídico. Por ejemplo, no se puede considerar que una pieza de información no es “pertinente” solo porque existe un marco jurídico o de otro tipo que no exige o no permite que se revele. Para satisfacer esa condición, se solicitó a los Estados Miembros que especificaran con precisión el carácter y la ubicación de sus búsquedas y que se aseguraran de que las personas que designaran fueran de un nivel suficientemente alto e independientes y de que sus exámenes se llevaran a cabo sin restricciones ni obstáculos y fueran exhaustivos.

7. También deseo señalar que, como mi mandato no fue estructurado como una investigación ni dotado de los recursos para ello, no se debe entender que yo mismo haya realizado una investigación exhaustiva. Por el contrario, la información analizada es la que presentaron los Estados Miembros, los particulares o los expertos con conocimientos técnicos o especializados, o la que se puede obtener de fuentes públicas o consultar en plataformas electrónicas. El proceso avanza constantemente hacia una mayor transparencia y, en ese sentido, la labor de muchos Gobiernos y de los Encargados Independientes que nombraron para realizar sus exámenes de conformidad con lo dispuesto en la resolución [72/252](#) ha sido ejemplar.

8. Doy las gracias a los Estados Miembros y sus Encargados Independientes por su cooperación, así como a las numerosas personas que me han ayudado en mi labor. Al igual que siempre, agradezco el apoyo incondicional 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. El personal de estas dos entidades me prestó asesoramiento y asistencia con dedicación y profesionalidad, a menudo bajo considerable presión debido a las limitaciones de tiempo. Agradezco también el excelente apoyo prestado por mi asistente Simon Thomas.

9. Al igual que hice en años anteriores, reconozco que este proceso no se habría reiniciado o llevado a cabo de manera tan exitosa sin los esfuerzos cruciales de todas las personas que con generosidad y sin reservas han aportado su experiencia e información. En mi informe examino información específica, pero deseo expresar mi agradecimiento por la información o la asistencia recibida de las siguientes personas (mencionadas en orden alfabético): Mandy Banton, el equipo del documental *Cold Case Hammar skjöld*, Hans Corell, Mary Curry, el Coronel Raoul da Costa, Elisabeth de Kemoularia, Jan Eliasson, Manuel Fröhlich, Richard Goldstone, Torben Gülstorff, Sven Hammarberg, Lord David Lea of Crondall, Henning Melber, John Mussell, Maurin Picard, Anna Roosevelt, Victor Rosez, Victor Schonfeld, Sir Stephen Sedley,

Hans Kristian Simensen, Christelle Terreblanche, Björn Virving, David Wardrop y Mark Wolf. Tanto por razones históricas como por la asistencia continua que me ha brindado, deseo expresar una vez más a título individual mi profundo agradecimiento a Susan Williams. Asimismo, recibí asistencia de otras personas que no desean ser mencionadas; hago extensivo mi agradecimiento a ellas también.

B. Resumen de las conclusiones

10. El resumen que forma parte del presente informe se puede considerar una exposición sucinta del estado actual de los conocimientos que se tienen sobre cuestiones clave. En él se utilizan como punto de partida el informe del Grupo de Expertos Independiente, de 2015, y el informe de la Persona Eminente, de 2017, y se añade información sobre ciertas conclusiones que se basan en la labor realizada en 2018 y 2019, como se describe en mayor detalle más adelante. Al igual que ocurre con otros asuntos de este tipo, esas conclusiones están sujetas a cambios en función de cómo vaya evolucionando el proceso en el futuro.

C. Antecedentes: investigaciones y pesquisas anteriores

11. Tal como se resume en el informe de 2017, las anteriores investigaciones y pesquisas oficiales sobre los trágicos sucesos se llevaron a cabo como sigue. El accidente 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 Investigación de 1955, se estableció una comisión federal de investigación (la Comisión de Investigación 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. 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 cualquier nuevo elemento de prueba que llegase a su conocimiento.

12. En 2013, la Comisión Hammarskjöld, un órgano de carácter privado y voluntario, publicó su informe en el que llegaba a la conclusión de que las Naciones Unidas tenían motivos justificados para reanudar el examen del trágico suceso. La Comisión Hammarskjöld estaba integrada por cuatro renombrados juristas internacionales que examinaron un gran volumen de material, incluido el importante trabajo realizado 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, y presentaron un informe al respecto. La conclusión de la Comisión Hammarskjöld de que las Naciones Unidas tenían motivos justificados para reabrir la investigación de la Comisión de 1961 estaba basada en su constatación de que había pruebas suficientes para investigar más a fondo si el avión había sido obligado a descender mediante algún tipo de acción hostil.

13. 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 [A/68/800/Add.1](#)). A raíz de ello, 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.

14. El 16 de marzo de 2015, el Secretario General anunció que había nombrado al Grupo de Expertos Independiente 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 Independiente, que estaría integrado además por una especialista en seguridad aérea, Kerryn Macaulay (Australia), y un experto en balística, Henrik Larsen (Dinamarca). El Grupo de Expertos solo contó con un corto período de aproximadamente 10 semanas para completar su labor y el 12 de junio de 2015 presentó su informe al Secretario General. Tras recibir ese informe, el Secretario General dio seguimiento en 2016 a algunas de las solicitudes de información que el Grupo de Expertos había formulado a determinados Estados Miembros y cuyas respuestas no se habían recibido en el momento de presentar el informe. El 16 de agosto de 2016, el Secretario General informó a la Asamblea General sobre esas gestiones (A/70/1017), tras lo cual la Asamblea aprobó la resolución 71/260 el 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, 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.

15. En marzo de 2017, fui nombrado Persona Eminente, de conformidad con la resolución 71/260 de la Asamblea General, y en julio de ese año concluí la elaboración del informe de 2017, que fue transmitido por el Secretario General a la Asamblea General en septiembre de 2017 (para hacer un examen completo de las alegaciones examinadas en 2015 y 2017, es imprescindible remitirse al informe del Grupo de Expertos Independiente y al informe de 2017). Ese informe incluía ciertas conclusiones, entre otras, la de que la carga de la prueba había pasado a los Estados Miembros, a los que correspondía demostrar que habían llevado a cabo un examen completo de los registros y archivos que obraban en su poder o estaban bajo su custodia, incluidos los documentos que seguían estando clasificados, con el fin de encontrar información que pudiera ser pertinente.

16. Tras haber examinado el informe de 2017, la Asamblea General, en su resolución 72/252, solicitó que se renovara el nombramiento de la Persona Eminente con un mandato que reflejara el encomendado en la resolución 71/260, lo que dio lugar al proceso en curso. Entre otras cosas, en esa resolución la Asamblea instaba a los Estados Miembros a que facilitaran información, los alentaba a que desclasificaran o facilitaran de otro modo los registros clasificados y, por primera vez, alentaba también a los Estados Miembros a que nombraran sin demora a un funcionario independiente y de alto rango para que llevara a cabo un examen interno específico de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa a fin de determinar si existía información pertinente, tras lo cual debería transmitir un resumen de los resultados de ese examen acogiéndose a los arreglos de confidencialidad que fueran necesarios.

17. A la hora de describir las primeras investigaciones, es importante señalar que en ellas no se menciona casi nada del contexto en el que se produjo el accidente. Por ejemplo, la Junta de Investigación de Rhodesia no menciona el propósito del vuelo SE-BDY en relación con la secesión de Katanga, y la Comisión de Investigación de Rhodesia menciona brevemente que se había propuesto una reunión con Moïse Tshombe, pero sin dar más detalles. Ciertamente, ninguna de las dos deja claro que el accidente se produjo en el contexto de un conflicto activo en el que estaban

envueltas las Naciones Unidas. El informe de la Comisión de 1961 proporciona algunos antecedentes sobre el contexto operacional de la Operación de las Naciones Unidas en el Congo (ONUC) y el propósito de la visita del Secretario General, pero, como ya se ha señalado, gran parte de su análisis clave se basó en el trabajo realizado por las entidades de Rhodesia. Por ejemplo, excepto en las páginas introductorias, no menciona las actividades de mercenarios en Katanga, y restringe casi exclusivamente su análisis a cuestiones técnicas, como las relacionadas con el accidente. El hecho de que el vuelo SE-BDY se planificara y llevara a cabo sin éxito en una situación política y militar altamente volátil en 1961, en el contexto álgido de la descolonización y la Guerra Fría, apenas se mencionaba, lo que significa que en esas investigaciones no se tuvo en cuenta una gran variedad de información potencialmente importante.

18. A ese respecto, en el informe del Encargado Independiente de Suecia, que se examina más adelante, figura la siguiente cita del Coronel Jonas Waern, comandante del contingente sueco en el Congo en 1961/62: “No se pueden formular hipótesis razonables sobre las circunstancias de la muerte de Hammarskjöld si no se deja claro que había una situación de guerra y que nuestros enemigos procuraban en todo momento matar a personal de las Naciones Unidas y derribar nuestros aviones. Sin ese telón de fondo de la realidad, toda especulación resulta un sinsentido”. No se debe ignorar la importancia del contexto político y militar, que a su vez pone de relieve la importancia de la presencia en la región en 1960/61 de entidades y personal de inteligencia extranjeros, algo que se examina con mayor detalle en el presente informe.

19. La evolución en la interpretación del contexto hizo que en 2017 se solicitara a los Estados Miembros que realizaran búsquedas específicas y que se hicieran búsquedas también en los archivos de las Naciones Unidas centradas en las esferas clave señaladas por el Grupo de Expertos Independiente, con el fin de comprender mejor el contexto en que se produjo el accidente y encontrar información nueva y pertinente. Este enfoque resultó fructífero a la hora de establecer los hechos en ciertos ámbitos, por ejemplo, en relación con la interceptación de las comunicaciones de las Naciones Unidas y la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga. En la labor realizada en 2018/19 se ha considerado importante una vez más tener un conocimiento adecuado del contexto.

20. Como cuestión preliminar, deseo señalar que, en los casos en que en el informe de 2017 se llegaba a una conclusión sobre un acto atribuible a un Estado Miembro y el Estado Miembro concernido facilitó información para aclararlo, dicha información se ha tenido en cuenta. En los casos en que en el informe de 2017 se llegaba a una conclusión de ese tipo y no se proporcionó aclaración ni información adicional alguna, he considerado que ello reforzaba la conclusión en cuestión, a menos que se reciba información adicional que justifique su reconsideración.

D. Mandato y definiciones

21. El cometido que se me asignó al ser nombrado Persona Eminente en 2017 y de nuevo en 2018/19 era utilizar como punto de partida la labor realizada por el Grupo de Expertos Independiente y continuarla. De conformidad con las resoluciones [71/260](#) y [72/252](#) de la Asamblea General, el mandato asignado a la Persona Eminente 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. A ese respecto, deseo precisar que, al igual que en el caso del Grupo de Expertos Independiente, el mandato de la Persona Eminente no contempla la realización de una investigación o una pesquisa completa sobre el trágico suceso.

22. El Grupo de Expertos Independiente consideró que la definición de “nueva información” se ajustaba en términos generales a dos categorías: la que no estaba a disposición de la Comisión de 1961 y la que estaba a disposición de la Comisión de 1961, pero que podía considerarse desde una nueva perspectiva debido a la aparición de nuevos materiales, avances científicos o técnicos o mejores prácticas. He adoptado un enfoque similar con respecto a estas definiciones y, en caso necesario, he reconsiderado la información analizada previamente a la luz de la nueva información que ha surgido.

23. La definición de “valor probatorio” utilizada por el Grupo de Expertos Independiente, y que yo he seguido aplicando, consistía en determinar 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 (incluida 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. 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 haya 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. Además, la evaluación de un elemento de información puede cambiar, ya que, a medida que va surgiendo otra información, se puede determinar que su valor probatorio ha aumentado o disminuido.

24. Por lo que respecta a las definiciones, es importante señalar también que la definición de “pertinente” en el contexto de este proceso se debe interpretar en un sentido amplio y no excluyente, en vez de en uno técnico o jurídico. Por ejemplo, no se puede considerar que una pieza de información no es “pertinente” solo porque existe un marco jurídico o de otro tipo que no exige o no permite que se revele.

E. Metodología y actividades

1. Descripción de la metodología y las actividades

25. Como se desprende del mandato descrito anteriormente, la función de la Persona Eminente ha incluido el examen y la evaluación de la información obtenida de los Estados Miembros y los particulares, la celebración de consultas con representantes de los Gobiernos y de fuentes privadas de información, y la realización de entrevista a testigos, incluidos expertos. La información obtenida se ha evaluado en relación con la ya existente.

26. Una vez más, he vuelto a clasificar el valor probatorio de la nueva información en cuatro categorías: nulo, bajo, moderado y alto. He señalado los casos en los que no resultaba útil o no era posible evaluar el valor probatorio de un elemento de información de forma aislada, pero que tal vez fuera conveniente hacerlo en investigaciones posteriores.

27. En el presente informe confirmo de nuevo que no hay base potencial para apoyar afirmaciones elementales o disparatadas. Una parte clave de mi función ha sido descartar teorías o alegaciones que no están respaldadas por pruebas, a fin de poder centrar la búsqueda en las restantes. A este respecto, solo he considerado los elementos de información presuntamente nuevos que tuvieran alguna base fáctica, legal, circunstancial o ilativa y que, por consiguiente, justificaran un examen ulterior.

28. Deseo señalar de nuevo que hemos seguido ampliando nuestros conocimientos sobre la situación existente en el Congo y en la región a principios de la década de 1960, en la medida en que estos pueden facilitar la comprensión cabal del trágico incidente. Es particularmente importante que conozcamos el contexto en el que los hechos en cuestión ocurrieron porque ello nos permite determinar si una hipótesis se puede descartar o respaldar sobre la base, por ejemplo, de si una persona o un determinado aparato o equipo se encontraba presente o no en la zona en aquel momento. Cuantas más búsquedas se han realizado y más documentos se han hecho públicos, más información nueva y posiblemente pertinente ha ido apareciendo. Como resultado de ello, también ha sido necesario ampliar las solicitudes de información y de búsqueda en ciertos ámbitos. En las secciones III y IV del presente informe examino las novedades en la comprensión del contexto de los hechos.

29. En cuanto a la metodología para las solicitudes de información de los Estados Miembros, de conformidad con lo dispuesto por la Asamblea General en las resoluciones [69/246](#), [71/260](#) y [72/252](#), en marzo de 2018 envié solicitudes de información a los siguientes Estados Miembros: Alemania, Bélgica, el Canadá, los Estados Unidos de América, la Federación de Rusia, Francia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Sudáfrica y Suecia. Posteriormente ese mismo año, amplié mis solicitudes específicas de información para incluir a Angola, Portugal, la República Democrática del Congo, Zambia y Zimbabwe. Esas solicitudes y sus resultados se examinan más adelante en las secciones II a V.

30. También se ha seguido recibiendo información de particulares. He mantenido contactos por correspondencia con esas personas y analizado la información pertinente que recibí de ellas, así como de otros particulares que facilitaron información de forma voluntaria. A veces esa información se había hecho pública, como en el caso de las obras cinematográficas y literarias que se estrenaron o publicaron durante mi mandato actual, y en otras ocasiones recibí información de forma privada. La información recibida de particulares también se examina más adelante en las secciones III y IV. Para la elaboración de mi informe, conté con la asistencia de los dictámenes periciales y la evaluaciones técnicas de 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 el caso de las evaluaciones de expertos en aeronaves, recibí de nuevo 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

31. El Grupo de Expertos Independiente en 2015 y la Persona Eminente en 2017 solo tuvieron unas semanas o unos pocos meses, respectivamente, para analizar una gran cantidad de información, evaluar su autenticidad y credibilidad, y sintetizar sus conclusiones en un informe. El mandato actual ha tenido una duración más larga, lo que ha sido de gran utilidad para permitir interacciones más complejas. No obstante, mi función como Persona Eminente ha seguido estando sujeta a limitaciones, como el hecho de que mi mandato no incluya la realización de una investigación completa y de que no se hayan asignado los recursos necesarios para una labor de ese tipo. A pesar de ello, la mayor duración del mandato ha sido particularmente útil en lo que respecta a las interacciones con los Estados Miembros, los cuales necesitan a menudo disponer de un plazo considerable para poder adherirse a sus protocolos internos, así como para realizar búsquedas e indagaciones intensivas. Se han logrado mejoras notables en cuanto a la cooperación brindada por ciertos Estados Miembros, de conformidad con lo dispuesto en la resolución [72/252](#). Lamentablemente, no todos los Estados Miembros han aprovechado la oportunidad de disponer de más tiempo

para llevar a cabo una labor significativa, una cuestión que volveré a tratar más adelante.

32. Debo señalar que puede parecer de nuevo que las búsquedas se han centrado en determinados Estados Miembros. Se trata de un consecuencia lógica porque algunos Estados Miembros tenían una presencia más importante que otros en el Congo y sus alrededores en aquel momento y porque ha habido personas e instituciones de esos Estados Miembros que han seguido investigando las circunstancias desde entonces. Por lo tanto, no se debe interpretar ese planteamiento en el sentido de que no existe información pertinente en otros Estados Miembros o en otras fuentes privadas.

33. El presente informe, incluso aunque se lea con los que lo precedieron, no es ni pretende ser un estudio completo del tema. Al igual que los informes anteriores, forma parte del proceso de búsqueda de la verdad y añade contenido a un relato en constante evolución. En cuanto a la interrogante fundamental, es decir, cuál fue la causa de que el avión se estrellase, no creo que hayamos visto todo el material pertinente que existe al respecto. Ahora estoy casi seguro de ello, algo que también volveré a tratar más adelante. Pese a todo, sobre la base de la información existente, es posible formular con confianza ciertas constataciones y conclusiones, como se indica en la sección V.

II. Búsquedas ampliadas de información: solicitud enviada a ciertos Estados Miembros para que nombraran a un funcionario de alto rango e independiente que se encargara de hacer un examen interno específico de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa

A. Introducción

34. 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 suceso. En 2017, solicité a varios Estados Miembros y a las Naciones Unidas que ampliaran sus búsquedas dentro de una serie de esferas temáticas concretas en un intento de encontrar nueva información que pudiera ayudar a comprender el contexto en el que se produjo el accidente. Esas solicitudes de nuevas búsquedas se enviaron 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. Decidí solicitar la asistencia de esos Estados Miembros, ya que, según se desprendía de los datos conocidos, eran los que tenían más probabilidades de poseer información altamente pertinente, teniendo en cuenta el proceso de descolonización y otros aspectos de la situación geopolítica en el Congo y sus alrededores en la década de 1960. No obstante, deseo señalar que puede haber otros Estados Miembros que también tengan información pertinente y que la Asamblea General ha solicitado la colaboración y asistencia de todos los Estados Miembros.

35. Agradezco la cooperación recibida de los Estados Miembros en 2017, gracias a la cual se obtuvo una gran cantidad de información nueva, importante y pertinente. La información recibida en 2017 se examina en el informe de 2017, y sus elementos clave se reseñan también más adelante. Se ha generado mucha información nueva e importante; no obstante, casi toda ella procede exclusivamente de archivos diplomáticos o políticos.

36. En marzo de 2018, en el marco del proceso descrito en la resolución [72/252](#) de la Asamblea General, pedí a los ocho Estados Miembros mencionados anteriormente y a Suecia que nombraran a un funcionario independiente y de alto rango para que realizara un examen interno de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. Tras

haber considerado en qué otros lugares se podría encontrar información pertinente, en junio de 2018 solicité lo mismo a otros cinco Estados Miembros. Esos Estados Miembros eran Angola, Portugal, la República Democrática del Congo, Zambia y Zimbabwe. Por primera vez y siguiendo las instrucciones expresas de la Asamblea General, se pidió a los Estados Miembros que se aseguraran específicamente de que incluyeran en sus búsquedas los archivos de inteligencia, seguridad y defensa.

B. Respuestas de los Estados Miembros

Resumen de las respuestas

37. A continuación se resumen las respuestas de los Estados Miembros a la solicitud de que nombraran a un funcionario independiente y de alto rango (Encargado Independiente) para que realizara un examen interno específico de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. En el resumen, indico la posición de los Encargados Independientes, el momento de su nombramiento y la fecha en que se recibió su informe, en caso de que lo presentaran, e indico también si han confirmado que tuvieron acceso sin restricción alguna a los archivos de inteligencia, seguridad y defensa. En las conclusiones que figuran en la sección V se formulan observaciones adicionales sobre el proceso seguido por cada uno de los Estados Miembros.

Angola

38. En abril de 2019, Angola me informó de que en septiembre de 1961, es decir, en el momento de los hechos, el país era una colonia portuguesa. Por ello, el actual Gobierno de Angola no tenía acceso a la documentación clasificada creada o conservada durante el período colonial. En consecuencia, remití el asunto a Portugal, cuya respuesta se examina más adelante.

39. Dada la respuesta de Angola, parece improbable que se pueda obtener nueva información mediante pesquisas adicionales en ese país. Agradezco la respuesta recibida de Angola.

Bélgica

40. En mayo de 2018, Bélgica me informó de que había nombrado Encargados Independientes a Guy Rapaille, Presidente del Comité Permanente de Control de los Servicios de Inteligencia y Seguridad (Comité R) y Fiscal del Tribunal de Apelación de Lieja, y a Kris Quanten, Teniente Coronel, Instructor Militar y Catedrático de Historia Militar en la Real Escuela Militar. Los Encargados Independientes de Bélgica presentaron un informe provisional amplio en el que se reseñaba la importante labor que habían realizado hasta octubre de 2018 en cumplimiento de lo solicitado. En mayo de 2019, tras la jubilación del Sr. Rapaille, se me informó de que había sido sustituido como Encargado Independiente por Serge Lipszyc, y de que el Sr. Quanten seguía en sus funciones.

41. En junio de 2019 recibí el informe final de los Encargados Independientes de Bélgica. En él el Sr. Lipszyc y el Sr. Quanten afirman que Bélgica les otorgó pleno acceso a todos los expedientes y archivos del Ministerio de Defensa, el Servicio de Seguridad del Estado y el Servicio General de Inteligencia y Seguridad (el servicio de inteligencia militar). En el informe se indica que el mandato no abarcaba el examen de los archivos de agentes no estatales o de organizaciones privadas.

42. Doy las gracias al Sr. Rapaille, el Sr. Quanten y el Sr. Lipszyc y a sus respectivos equipos por sus esfuerzos y su importante trabajo. La información clave recibida del Gobierno de Bélgica como resultado de su labor se examina en las esferas temáticas pertinentes que figuran más adelante.

Canadá

43. En octubre de 2018, el Canadá me informó de que había nombrado Encargado Independiente a Jeffrey Marder, Director de la División de las Naciones Unidas del Departamento de Asuntos Mundiales del Canadá. El Sr. Marder presentó un informe final amplio en abril de 2019, en el que confirmó que había recibido acceso a todos los registros y archivos que se consideraban potencialmente pertinentes para la investigación. Eso había incluido el pleno acceso a los archivos y registros centrales del Gobierno del Canadá, la Biblioteca y los Archivos del Canadá (incluidos los de Asuntos Exteriores, la entidad predecesora del Departamento de Asuntos Mundiales del Canadá) y los archivos militares, gestionados por el Departamento de Defensa Nacional y la Oficina del Consejo Privado, así como a archivos privados. Los investigadores que ayudaron al Sr. Marder también recibieron asistencia de Kevin Spooner, profesor y experto canadiense en el tema de la implicación del Canadá en el Congo durante el período en cuestión.

44. Doy las gracias al Sr. Marder y su equipo por sus esfuerzos y su importante trabajo. La información clave recibida del Gobierno del Canadá como resultado de su labor se examina en las esferas temáticas pertinentes que figuran más adelante.

República Democrática del Congo

45. En octubre de 2018, se me informó de que la República Democrática del Congo había nombrado Encargado Independiente a Daniel Felix Thabizé Yengolas Elemani, Asesor Político y Estratégico de la Oficina de Inteligencia Militar.

46. En julio de 2019, el Encargado Independiente de la República Democrática del Congo presentó un informe provisional en el que indicaba que su trabajo se había retrasado y seguía su curso. En él confirmaba también que se le había concedido acceso a todos los documentos y archivos, tanto clasificados como desclasificados, y públicos o privados. Por otro lado, había establecido contactos con los servicios de seguridad, inteligencia y justicia para obtener acceso a los expedientes y documentos que figuraban en sus archivos correspondientes al período de 1960 a 1961. También indicaba que estaba colaborando con la Organización Internacional de Policía Criminal (INTERPOL) a través de su Oficina Central Nacional de Kinshasa, que había solicitado información a la Fiscalía General del Tribunal de Casación de la República.

47. Doy las gracias al Sr. Thabizé Yengolas Elemani por sus esfuerzos y su importante labor, que son alentadores. También tomo nota de que Bélgica y la República Democrática del Congo se han prestado asistencia y facilitación mutuamente.

Francia

48. En mayo de 2018, se me informó de que Francia había nombrado Encargado Independiente a Maurice Vaïsse, Profesor Emérito de la universidad Sciences Po y Editor de *Documents diplomatiques français* (Documentos Diplomáticos Franceses).

49. El Encargado Independiente de Francia presentó un informe provisional amplio en el que se reseñaba la importante labor que había realizado hasta octubre de 2018 en cumplimiento de lo solicitado. En junio de 2019 presentó un informe final, en el que confirmaba que había tenido acceso a los archivos, incluidos los de inteligencia, seguridad y defensa, gracias a que en 2019 se le había concedido la autorización de seguridad de *secret défense* (secreto de defensa) para consultar los documentos pertinentes. Esos archivos incluían los del Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Cultura, los Archivos Nacionales, el Ministerio de Defensa (y las Fuerzas Armadas), la Secretaría General de Defensa y Seguridad Nacional, y el

Servicio de Documentación Exterior y Contraespionaje (SDECE), así como archivos privados, entre ellos los del Centro de Historia de Sciences Po y la Dirección General de Aviación Civil.

50. Doy las gracias al Sr. Vaïsse por sus esfuerzos y su importante trabajo. La información clave recibida del Gobierno de Francia como resultado de su labor se examina en las esferas temáticas pertinentes que figuran más adelante.

Alemania

51. En mayo de 2018, se me informó de que Alemania había nombrado Encargado Independiente a Hans Vorbeck, Subsecretario y Comisionado responsable de procesar los documentos históricos del Servicio Federal de Inteligencia (Bundesnachrichtendienst, BND) de la Cancillería, quien ocupó el cargo desde mayo de 2018 hasta su jubilación en junio de 2018. En agosto de 2018, fue nombrado Encargado Independiente Thomas Fitschen, Embajador y Representante Especial para Política Cibernética Exterior y Ciberseguridad del Ministerio Federal de Relaciones Exteriores.

52. El Encargado Independiente de Alemania presentó un informe provisional amplio en el que se reseñaba la importante labor que había realizado hasta octubre de 2018 en cumplimiento de lo solicitado. En junio de 2019 presentó un informe final en el que confirmaba que Alemania le había dado pleno acceso a todos los expedientes y archivos del Ministerio Federal de Relaciones Exteriores, el Ministerio Federal de Defensa, el Ministerio Federal de Economía y Energía, el Servicio Federal de Inteligencia (Bundesnachrichtendienst), la unidad de investigación aduanera del aeropuerto de Múnich (Zollfahndungsstelle München), y los archivos de la República Democrática Alemana (anteriormente denominada “Alemania del Este”), incluidos los archivos de su servicio de inteligencia (Staatssicherheitsdienst der DDR). Asimismo, añadió que todavía estaba siguiendo el rastro de cierta información en un archivo privado.

53. Doy las gracias al Sr. Fitschen por sus esfuerzos y su importante trabajo. La información clave recibida del Gobierno de Alemania como resultado de su labor se examina en las esferas temáticas pertinentes que figuran más adelante.

Portugal

54. En febrero de 2019 se me informó de que Portugal había nombrado Encargado Independiente al Embajador José Júlio Pereira Gomes.

55. En mayo de 2019, el Encargado Independiente de Portugal presentó un informe final amplio en el que reseñaba la importante labor que había llevado a cabo. En ese informe confirmaba que se le había concedido acceso pleno y sin restricciones a todos los expedientes y archivos con independencia de su nivel de clasificación, entre ellos el archivo diplomático (incluido el de la Oficina de Asuntos Políticos del Ministerio de Ultramar), el archivo histórico militar, el archivo nacional de defensa, el archivo histórico de la fuerza aérea, el archivo nacional de “Torre do Tombo”, el archivo de los servicios de inteligencia (Policía Internacional y de Defensa del Estado/Dirección General de Seguridad) y el archivo histórico de ultramar.

56. Doy las gracias al Sr. Pereira Gomes por sus esfuerzos y su importante trabajo. La información clave recibida del Gobierno de Portugal como resultado de su labor se examina en las esferas temáticas pertinentes que figuran más adelante.

Federación de Rusia

57. En mayo de 2018, en respuesta a mis solicitudes, se me informó mediante una nota verbal de la Federación de Rusia que las autoridades competentes de la

Federación estaban realizando un examen de los archivos de inteligencia, seguridad y defensa para determinar si existía en ellos información pertinente para la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld.

58. En marzo de 2019, escribí a la Federación de Rusia para pedirle una mayor colaboración en el proceso de nombramiento de un Encargado Independiente, conforme al mandato de la Asamblea General. En la información complementaria que se adjunta al presente informe figura una copia de esa correspondencia.

Sudáfrica

59. Por lo que respecta a Sudáfrica, no se recibió respuesta a las solicitudes de asistencia que formulé en 2017. En 2018 y 2019, mantuve numerosos contactos, tanto de carácter oficial como oficioso, con Sudáfrica. También solicité al Secretario General que hiciera gestiones de alto nivel ante el Gobierno de Sudáfrica y le pedí lo mismo al fallecido ex Secretario General, Kofi Annan.

60. En mayo de 2019, 15 meses después de mi solicitud inicial y una vez vencido el plazo para la presentación de los informes finales de los demás Encargados Independientes, Sudáfrica informó de que había nombrado coordinador a Mxolisi Nkosi, Embajador y Vicedirector General para Asuntos de Gobernanza Global y la Agenda Continental del Departamento de Relaciones Internacionales y Cooperación.

61. A pesar de los contactos mantenidos con el Sr. Nkosi en junio de 2019, no se recibió información actualizada sustantiva sobre su labor. En marzo de 2019, escribí a Sudáfrica para pedirle una mayor colaboración en el proceso de nombramiento de un Encargado Independiente, conforme al mandato de la Asamblea General. En la información complementaria que se adjunta al presente informe figura una copia de esa correspondencia.

Suecia

62. En abril de 2018, se me informó de que Suecia había nombrado Encargado Independiente al ex-Embajador Mathias Mossberg. Deseo expresar mi especial agradecimiento al Sr. Mossberg por su liderazgo y sus denodados esfuerzos personales durante este proceso, que se detallan más adelante.

63. El Encargado Independiente de Suecia presentó un informe provisional amplio en el que se reseñaba la importante labor que había realizado hasta octubre de 2018 en cumplimiento de lo solicitado. En mayo de 2019 presentó un informe final, en el que confirmaba que el Ministerio de Relaciones Exteriores había adoptado una decisión el 9 de septiembre de 2018 por la que se le concedía acceso pleno y sin restricciones a todos los archivos. Había realizado búsquedas sin limitaciones en todos los archivos y registros, entre ellos los del Ministerio de Relaciones Exteriores (incluidos los expedientes trasladados de la Oficina de Asuntos Exteriores), los Archivos Nacionales de Suecia (incluidos los de la Real Junta de Aviación Civil de Suecia y la policía criminal estatal de Suecia), los Archivos de Dag Hammarskjöld (colección de la Biblioteca Nacional de Suecia), la Real Junta de Aviación Civil de Suecia, los Archivos Militares, el Servicio de Inteligencia Militar de Suecia, el Servicio de Radio de Defensa Nacional, el Servicio de Seguridad de Suecia y diversos archivos privados (incluidos los de la familia Wallenberg, Atlas Copco, Transair, y las familias Virving y Hellstrom).

64. Suecia tomó medidas concretas para asegurar que su Encargado Independiente tuviera pleno acceso a toda la información que pudiera ser pertinente, incluso a la información sensible conservada en sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. El Encargado Independiente contó con recursos adecuados para poder realizar búsquedas manuales y electrónicas y se le brindó la asistencia necesaria para poder

manejar una gran cantidad de materiales. Aunque el Encargado Independiente desempeñó sus funciones sin limitación alguna, la información clasificada reunida solo se compartirá con las Naciones Unidas con arreglo a los términos que se acuerden. Ese es precisamente el tipo de arreglo que se había sugerido en las recomendaciones del informe de 2017, y deseo agradecer también a Suecia el liderazgo demostrado en este sentido.

65. El Encargado Independiente de Suecia realizó búsquedas en archivos que se habían consultado previamente, incluidos archivos políticos y diplomáticos, así como en otras fuentes potencialmente pertinentes que no se habían consultado antes, incluidos los archivos de particulares y empresas. Estos tipos de búsqueda también son importantes y necesarios, ya que, a medida que se van conociendo más datos, van surgiendo personas, equipos y otros hechos que antes no se creía que eran importantes y que posteriormente se ha demostrado que sí lo son. Doy las gracias al Sr. Mossberg por sus esfuerzos, su importante trabajo y su liderazgo. La información clave recibida del Gobierno de Suecia como resultado de su labor se examina en las esferas temáticas pertinentes que figuran más adelante.

Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

66. Por lo que respecta al Reino Unido, en 2018 y 2019 mantuve numerosos contactos, tanto de carácter oficial como oficioso, con las autoridades de ese país. También solicité al Secretario General que hiciera gestiones de alto nivel ante el Gobierno del Reino Unido. El 9 de noviembre de 2018, después de la fecha inicial para la elaboración de mi informe provisional, recibí respuesta del Reino Unido a mi solicitud de marzo de 2018. En dicha respuesta me informaba de que no tenía la intención de nombrar a un funcionario independiente y de alto rango porque el Reino Unido ya había proporcionado en años anteriores toda la información directamente relacionada con la investigación o esta había sido desclasificada y estaba a disposición del público. En mi respuesta al Reino Unido hice hincapié en que, en mi opinión, era muy probable que existiera información adicional pertinente en otros archivos.

67. En mayo de 2019, 15 meses después de mi solicitud inicial y una vez vencido el plazo para la presentación de los informes finales de los demás Encargados Independientes, el Reino Unido informó de que había nombrado revisor a Graham Hand, Revisor Superior de Material Sensible del Ministerio de Relaciones Exteriores y Asuntos del Commonwealth. En junio de 2019, el Sr. Hand me informó de que tenía las autorizaciones de seguridad necesarias y pleno conocimiento del tipo de documentación del Gobierno británico que podría resultar de interés para la investigación. También añadió que se habían identificado todos los archivos pertinentes y se habían puesto a su plena disposición, que los expedientes habían sido examinados exhaustivamente para buscar cualquier información pertinente, y que solo se habían hecho algunas ediciones de seguridad de poca importancia que estaban justificadas y eran intrascendentes. Asimismo, reafirmó la posición del Reino Unido de que todos los documentos en posesión del Gobierno que contenían información pertinente para la investigación sobre la muerte del ex Secretario General se habían identificado en su totalidad y ya se habían presentado en respuesta a solicitudes previas.

68. Doy las gracias al Sr. Hand por sus esfuerzos. Como ya he indicado, no se recibió información del Gobierno del Reino Unido. Por las razones que se exponen más adelante, incluyo en la información complementaria que se adjunta al presente informe una copia de mi correspondencia con el Reino Unido en marzo de 2019, ya que las cuestiones planteadas en ella no han recibido una respuesta específica y pueden servir de base para nuevas diligencias en el futuro.

Estados Unidos de América

69. En abril de 2018 se me informó de que los Estados Unidos habían nombrado Encargado Independiente a Eric Gaudiosi, Subsecretario de Estado Adjunto en Funciones para Asuntos de Organizaciones Internacionales de la Oficina de Organizaciones Internacionales del Departamento de Estado de los Estados Unidos (de marzo a septiembre de 2018), y a Joseph Manso, Subsecretario Adjunto Principal en Funciones de la Oficina de Organizaciones Internacionales del Departamento de Estado de los Estados Unidos (a partir de octubre de 2018).

70. El Encargado Independiente de los Estados Unidos no presentó un informe provisional ni un informe final sobre cuestiones sustantivas. En su carta de 29 de abril de 2019 afirmaba que las búsquedas habían sido exhaustivas y habían incluido los archivos de inteligencia, seguridad y defensa. También me adjuntaba un solo documento (que se examina más adelante).

71. Doy las gracias al Sr. Manso por sus esfuerzos. Por las razones que se exponen más adelante, incluyo en la información complementaria que se adjunta al presente informe una copia de mi correspondencia con los Estados Unidos en marzo de 2019, ya que las cuestiones planteadas en ella no han recibido una respuesta específica y pueden servir de base para nuevas diligencias en el futuro. En su comunicación el Sr. Manso indicó lo siguiente: “En respuesta a sus solicitudes ampliadas, incluidas las que figuran en el anexo de su carta de 24 de marzo de 2019, he ampliado nuestras labores de búsqueda para incluir a otros organismos de inteligencia de Estados Unidos. Aunque estas búsquedas no se completarán a tiempo para su informe final, esperamos poder seguir colaborando con usted en el futuro”.

Zambia

72. En febrero de 2019, se me informó de que Zambia había nombrado Encargado Independiente a John Zulu, Director de la Oficina del Presidente.

73. En junio de 2019, el Encargado Independiente de Zambia presentó un informe final en el que reseñaba la importante labor que había llevado a cabo. En ese informe, firmado conjuntamente por el Ministro de Relaciones Exteriores, confirmaba que había tenido acceso sin restricción alguna a todos los registros y archivos, incluidos los de inteligencia, defensa y seguridad, con independencia de su nivel de clasificación. Sus búsquedas no habían incluido los archivos privados.

74. Doy las gracias al Sr. Zulu por sus esfuerzos y su importante trabajo. Los resultados de su labor se examinan más adelante en las esferas temáticas pertinentes.

Zimbabwe

75. En octubre de 2018, se me informó de que Zimbabwe había nombrado Encargado Independiente a Sydney Sekeramayi, Senador y ex Ministro de Defensa y Seguridad Nacional y Secretario de Estado, quien contaría con la asistencia del General de Brigada Tapfumaneyi y su equipo.

76. En mayo de 2019, el Encargado Independiente de Zimbabwe presentó un informe amplio en el que reseñaba la importante labor que había llevado a cabo. En ese informe confirmaba que Zimbabwe había concedido pleno acceso al Encargado Independiente a todos los expedientes y archivos, con independencia de su nivel de clasificación, incluidos los archivos de inteligencia, seguridad y defensa, entre ellos todos los archivos y registros de las Fuerzas de Defensa de Zimbabwe (sucesoras del Real Ejército de Rhodesia), el Ejército Nacional de Zimbabwe, la Fuerza Aérea de Zimbabwe (sucesora de la Real Fuerza Aérea de Rhodesia), la Organización Central de Inteligencia (sucesora de la Dependencia Especial de Rhodesia), la Policía de la República de Zimbabwe (sucesora de las antiguas organizaciones policiales de

Rhodesia y de la Policía Británica de Sudáfrica), la Autoridad de Aviación Civil de Zimbabwe (sucesora del Departamento de Aviación Civil de Rhodesia) y los Archivos Nacionales de Zimbabwe. El Sr. Sekeramayi y su equipo prosiguieron su labor después de remitirme su informe y me presentaron posteriormente actualizaciones útiles hasta el momento de concluir la redacción del presente informe.

77. El Encargado Independiente de Zimbabwe señaló que el material para la realización de búsquedas sobre el tema era limitado ya que, antes de la independencia de Zimbabwe, las autoridades de Rhodesia habían “eliminado meticulosamente casi todos los registros o archivos relacionados con el accidente en que había muerto Dag Hammarskjöld”.

78. Doy las gracias al Sr. Sekeramayi y su equipo por sus esfuerzos y su importante trabajo. Aunque comenzaron su labor en una etapa tardía, el Sr. Sekeramayi y su equipo llevaron a cabo un gran volumen de trabajo e identificaron gran cantidad de información importante. La información clave recibida del Gobierno de Zimbabwe como resultado de su labor se examina en las esferas temáticas pertinentes que figuran más adelante.

C. Archivos de las Naciones Unidas

79. Una vez más, se me concedió acceso sin restricciones a todos los archivos de las Naciones Unidas y recibí asistencia prioritaria muy útil del personal de la Sección de Gestión de Archivos y Expedientes de la Secretaría. En 2018/19 volví a examinar numerosos expedientes de las Naciones Unidas a fin de buscar o verificar información. El Secretario General me informó de que todos los archivos de la ONU estaban abiertos al público sin restricciones, con la excepción de 23 expedientes. Esos expedientes conservaban un carácter “estrictamente confidencial”, en consonancia con las políticas establecidas de las Naciones Unidas. Puedo confirmar que solicité acceso a esos 23 expedientes y los examiné íntegramente y que ninguno de ellos contiene información pertinente para la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld, de conformidad con la misma definición de “pertinencia” que pedí que aplicaran los Estados Miembros, tal como se indica en el presente documento. También se me informó de que, en aras de la transparencia, las Naciones Unidas habían emprendido una amplia labor de desclasificación y habían desclasificado miles de expedientes adicionales relativos al Congo. La nueva información recibida de las Naciones Unidas se examina más adelante en los epígrafes pertinentes.

D. Observaciones sobre las respuestas de los Estados Miembros y las limitaciones de las búsquedas

80. Es preciso señalar que no se puede afirmar que el proceso de búsqueda haya concluido. Algunas de las limitaciones obedecen a la falta de voluntad de los Estados Miembros y otras a cuestiones operacionales.

81. En cuanto a la primera categoría, la limitación más grave para la exhaustividad del proceso de búsqueda sigue siendo el hecho de que algunos Estados Miembros no han brindado una cooperación plena, genuina y proactiva, de conformidad con la solicitud de la Asamblea General. Deseo agradecer la asistencia prestada por la mayoría de los Estados Miembros a los que se solicitó que participaran en el proceso de búsqueda de información. Algunos Estados Miembros, entre ellos Alemania, Bélgica, el Canadá, Francia, Portugal, la República Democrática del Congo, Suecia, Zambia y Zimbabwe, han confirmado explícitamente que han realizado búsquedas en lo que parecen ser sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. Es más, algunos de esos Estados Miembros han indicado que su proceso de búsqueda continúa.

82. Varios otros Estados Miembros, entre ellos los Estados Unidos, la Federación de Rusia, el Reino Unido y Sudáfrica, tal vez tengan trabajo pendiente para garantizar que han hecho búsquedas exhaustivas con un nivel de transparencia suficiente antes de poder afirmar con plena certeza que se ha identificado toda la información potencialmente pertinente.

83. Por lo que respecta a las cuestiones operacionales, como ya indiqué en 2017, hay ciertas limitaciones que afectan a la labor de la Persona Eminente, los Estados Miembros, las Naciones Unidas y los particulares debido a la naturaleza de las búsquedas que se están realizando. Por ejemplo, la mayoría de los archivos de la época no están digitalizados, lo que significa que, por lo general, no es posible realizar búsquedas exhaustivas utilizando palabras clave; normalmente solo se ve el nombre (a menudo de carácter general) de la carpeta. 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, a la enorme cantidad de variantes de los nombres o apodos de los mercenarios) o a que los aparatos lectores no reconocen bien los documentos antiguos escritos a máquina o a mano.

III. Información nueva sobre las posibles causas del accidente aéreo

84. 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. Dependiendo de la naturaleza y el tipo de la información, se evalúa su valor probatorio o se examina dónde puede encajar en el marco de una posible investigación adicional.

85. Como se puede observar en el análisis que figura a continuación, se han hecho avances en lo que respecta al conjunto de conocimientos sobre este subtema, especialmente en los ámbitos de la probable interceptación de comunicaciones pertinentes por Estados Miembros y de la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga u otros elementos para organizar un posible ataque contra el avión del Secretario General. También queda claro en las siguientes secciones que cierta información se desprende de la obtenida de diversas fuentes en 2017 y fechas anteriores, mientras que otros aspectos se basan en la nueva información recibida en 2018/19. Esta última categoría incluye parte de la información recibida de los Encargados Independientes, de Victor Rosez (testigo presencial de los acontecimientos contextuales de septiembre de 1961) y del equipo del documental *Cold Case Hammar skjöld*, entre otros.

A. Ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa

86. Desde las investigaciones realizadas en 1961/62, ha salido a la luz nueva información significativa sobre la posibilidad de que otra aeronave derribara o amenazara de otro modo al SE-BDY y provocara su colisión. En el informe de 2017 también se consideraba la posibilidad de alguna acción de hostigamiento o distracción de los pilotos del SE-BDY que, de haber ocurrido en el momento crítico de la aproximación para el aterrizaje, podría haber sido la causa del accidente sin que dejara ninguna prueba física adicional, como agujeros de bala. Después de que el Grupo de Expertos Independiente concluyera su labor, se recibió nueva información pertinente de particulares y Estados Miembros en 2017, y también en 2018/19.

87. Entre la información que se examinó en el informe de 2017 bajo este epígrafe y se consideró que tenía valor probatorio se encontraba la siguiente:

- Paul Henry Abram, quien declaró que la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 había escuchado por casualidad transmisiones de radio sobre un ataque al avión mientras trabajaba en un puesto de escucha del Organismo Nacional de Seguridad de los Estados Unidos (NSA) en Irakleio/Heraklion (Grecia), proporcionó información adicional relacionada con su servicio. Los Estados Unidos cuestionaron la exactitud de algunas partes de su relato.
- En 2015 los Estados Unidos respondieron a una pregunta formulada por el Grupo de Expertos Independiente y afirmaron que no tenían conocimiento de que en 1961 “los franceses” hubieran entregado aviones Fouga Magister a Katanga con “la asistencia de la CIA”. Sin embargo, en 2017 declararon que en febrero de 1961 una empresa comercial de transportes de los Estados Unidos había realizado la entrega en cuestión. También facilitaron más información sobre los detalles de la entrega.
- Era posible que el piloto mercenario belga Jan Van Risseghem hubiera regresado a Katanga el 17 de septiembre de 1961. Aunque la información sobre su fecha de regreso a Katanga era contradictoria, Van Risseghem no era, en cualquier caso, el único piloto mercenario que se encontraba en Katanga en esa fecha, ni el único que podía pilotar el avión Fouga Magister.
- Claude de Kemoularia, antiguo asistente personal de Hammarskjöld (1957-1961), quien más tarde fue un destacado diplomático y empresario francés, conoció a finales de la década de 1960 a dos hombres que se identificaron como “De Troye” y “Beukels”, el último de los cuales afirmó haber estado implicado en un ataque aéreo contra el SE-BDY. De Kemoularia parece haber transmitido esta información de buena fe a las autoridades francesas y suecas en los años sesenta, no en los ochenta como se pensaba anteriormente.
- Por lo que respecta al avión Fouga Magister utilizado con gran éxito por la fuerza aérea de Katanga en los ataques contra las fuerzas de las Naciones Unidas en 1961, las pruebas son contradictorias en cuanto a si había más de un Fouga Magister que estuviera operativo en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. El Fouga era capaz de realizar un ataque aire-aire y había atacado también a aviones de los Estados Unidos (no solo de las Naciones Unidas) en Katanga.
- En cuanto a los aviones Dornier DO-28 utilizados por la fuerza aérea de Katanga, esos aparatos fueron suministrados a Katanga por Alemania Occidental en 1961 para uso comercial y al menos uno de ellos estaba presente en el Congo antes de septiembre de 1961. La aeronave, que pudo haber sido modificada para realizar ataques y bombardeos aéreos, había llevado a cabo operaciones de bombardeo diurnas y nocturnas contra las Naciones Unidas, y parece haber intentado un ataque aire-aire. Las ubicaciones desde las que operaban los DO-28 se encontraban tanto en Katanga como en Rhodesia del Norte (aproximadamente a 1.000 km de distancia entre sí, en Kaniama y Ndola).
- Había más aeródromos disponibles en Ndola y sus alrededores de los que se habían considerado inicialmente en las primeras investigaciones, y las fuerzas aéreas de Katanga utilizaban aeródromos tanto en Katanga como en Rhodesia del Norte.
- Basándose en el testimonio del Mayor Joseph Delin de la fuerza aérea de Katanga (Avikat), en las primeras investigaciones se llegó a la conclusión de que solo había un piloto en Katanga que pudiera haber pilotado un avión en un ataque contra el SE-BDY. Según las pruebas obtenidas posteriormente, había más de un piloto que podía haberlo hecho, aunque no se pudo establecer de forma concluyente quién o quiénes de esas personas se encontraban en Katanga el 17 y 18 de septiembre.

88. La información recibida en 2018/19 amplía la información analizada en 2017 y contiene elementos nuevos, como se indica a continuación.

1. Interceptación de las comunicaciones de radio

a) Paul Henry Abram

89. En 2015, Paul Henry Abram informó al Grupo de Expertos Independiente de 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 (NSA) en Irakleio/Heraklion, en la isla de Creta (Grecia), había escuchado personalmente transmisiones de radio relacionadas con el derribo de una aeronave en el Congo o cerca de su territorio. Abram se identificó como un antiguo oficial de los Servicios de Seguridad de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y presentó varios documentos que, en su opinión, confirmaban su historial de servicio.

90. En una entrevista con el Grupo de Expertos Independiente en 2015, Abram proporcionó más detalles y dijo que, unos días antes del 17 de septiembre de 1961, había recibido el plan de vuelo previsto del 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 una frecuencia de radio diferente oyó a otra persona, que por su acento no era estadounidense, que decía: “los americanos acaban de derribar un avión de las Naciones Unidas”, todo seguido por una considerable intensificación de las conversaciones de radio en distintas frecuencias y varios idiomas. En su opinión, la interceptación se había escuchado en tiempo real y había quedado grabada en una cinta, la cual se habría compartido con la sede del NSA en Fort Meade, Maryland, y con el Cuartel General de Comunicaciones del Gobierno (GCHQ), el organismo británico de inteligencia y seguridad, en el soporte original y por fax. Abram añadió que había informado a sus colegas sobre lo que había escuchado, tras lo cual otros agentes presentes habían escuchado una repetición de la grabación. Dijo que en aquel momento sus supervisores del NSA estaban en Heraklion 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. Deseo señalar que Abram formuló posteriormente declaraciones similares que se corresponden con la información que facilitó al Grupo de Expertos Independiente en 2015.

91. En 2015, Abram también facilitó al Grupo de Expertos copias de su hoja de licenciamiento, así como un documento sobre su “programa de entrenamiento para el servicio” en Heraklion. En 2016 y 2017, Abram entregó a las Naciones Unidas y a la Persona Eminente nuevos documentos que supuestamente demostraban su servicio, incluido su código de identificación, “AbelBaker”.

92. En 2015, 2016 y 2017 se pidió a los Estados Unidos información relacionada con las alegaciones de Abram, incluida información sobre su historial de servicio, sobre si había estado alistado en la Fuerza Aérea de los Estados Unidos o empleado en otras dependencias del Gobierno de los Estados Unidos en aquella época, sobre si había estado destinado en Grecia y sobre si había trabajado para el NSA y en qué capacidad. En 2015 no se recibió ninguna respuesta de los Estados Unidos en relación con Abram. En 2016 se recibió una respuesta en la que se afirmaba que la Fuerza Aérea de los Estados Unidos no tenía información sobre él. En junio de 2017, después de haber transmitido la información adicional que había recibido de Abram, los Estados Unidos respondieron lo siguiente: “Somos incapaces de localizar más información sobre el Sr. Abram. No podemos verificar la autenticidad de 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”.

93. Sin embargo, a mediados de julio de 2017, recibí otra comunicación de los Estados Unidos varios días antes de finalizar el informe de 2017. Se trataba de un formulario de cinco páginas, la primera de las cuales se correspondía con la hoja de servicios presentada por Abram. En las demás páginas figuraba lo que parecía ser un expediente administrativo sobre cuestiones relativas a su servicio, entre ellas su especialización como “especialista en procedimientos de interceptación de comunicaciones orales”, reconocimientos, autorizaciones de seguridad, un registro de sus nombramientos y la anotación de su servicio en el exterior. Esa información iba acompañada por otra comunicación en la que se indicaba que “en los registros de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos ... se establece que Paul Abram fue destinado 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 fue el 7 de abril de 1961. Por tanto, ello parece indicar que Paul Abram no se encontraba en Creta en septiembre de 1961”.

94. Cuando le pedí a Abram que respondiera a la alegación de que no se encontraba en Creta en el momento en cuestión, confirmó su versión original y dijo que las fechas indicadas en el formulario no podían ser correctas. Basó su afirmación en los recuerdos que tenía de otros importantes acontecimientos de su vida ocurridos en aquel momento o alrededor del período en cuestión, y confirmó definitivamente que estaba en Creta en septiembre de 1961 desempeñando las funciones descritas y añadió que, a su juicio, los Estados Unidos habían tergiversado el expediente.

95. En abril de 2018, escribí a la Representante Permanente de los Estados Unidos ante las Naciones Unidas, Nikki Haley, en un intento de aclarar la aparente discrepancia. En esa comunicación, entre otras cosas, decía lo siguiente: “Observo que en el momento de redactar mi informe de 2017 seguía habiendo información contradictoria sobre todos los detalles de los expedientes de servicio del Sr. Paul Abram y el Sr. Charles Southall. Sigue siendo necesario confirmar con certeza todos esos detalles, incluida la capacidad en que prestaron servicios los dos oficiales durante el período en cuestión en 1961, las fechas exactas en que estuvieron presentes en determinados lugares de destino durante ese período, y sus respectivas afirmaciones de que se habían hecho y conservado cintas u otros registros de lo que dijeron haber escuchado. Asimismo, si los Estados Unidos desean formular alguna otra aclaración o aportar información adicional sobre las cuestiones planteadas en mi informe de 2017 o en su adición, le agradecería que me las hiciera llegar”. Con posterioridad al envío de esa carta escribí también a los Encargados Independientes de los Estados Unidos para que hicieran un seguimiento de la misma cuestión.

96. No se recibió ninguna respuesta de los Estados Unidos en relación con mis preguntas sobre el testimonio de Abram. En 2019, se me informó de que Abram había fallecido a finales de 2018 a la edad de 77 años.

97. De ser ciertas, las afirmaciones de Abram son claramente de suma importancia en este asunto. Durante varios años, se pidió a Estados Unidos que proporcionaran información que corroborara estas afirmaciones o las refutara. Entre 2015 y 2017, los Estados Unidos sostuvieron que no tenían información sobre Abram, pese a que se les habían transmitido para que los verificasen detalles importantes sobre él, como su ubicación durante el período de servicio, sus funciones y el número del expediente de servicio. Sin aportar explicaciones sobre el motivo del cambio de posición, en julio de 2017 los Estados Unidos confirmaron por fin que las declaraciones de Abram respecto de su servicio como especialista en procedimientos de interceptación destinado en Creta estaban fundadas, aunque afirmaron que no se encontraba en Creta en septiembre de 1961. Cuando su declaración en sentido contrario fue enviada a los

Estados Unidos entre 2017 y 2019 para que proporcionaran aclaraciones adicionales, esta quedó una vez más sin respuesta.

98. En 2015, el Grupo de Expertos Independiente calificó de moderado el valor probatorio de la información proporcionada por Abram de que el vuelo SE-BDY había sido blanco de un ataque, y yo mismo confirmé esa valoración provisionalmente en 2017. Es importante señalar que, durante varios años, los Estados Unidos tuvieron numerosas oportunidades de contradecir o aclarar las declaraciones reiteradas por Abram. Tras su fallecimiento, ya no es posible recurrir a él en 2019 para que formule observaciones adicionales sobre la cuestión crucial relativa al período exacto de su servicio en el puesto de escucha de Creta y la secuencia de los hechos. Como ello repercute directamente en la determinación del tiempo exacto de su asignación en Creta, que se puede verificar a partir del expediente de servicio de Abram con el Gobierno de los Estados Unidos y de otras pruebas corroborativas o demostrables, no resulta del todo descaminado en una investigación de este tipo que se señale este asunto como candidato para un seguimiento ulterior, aunque una de las partes esenciales no pueda ya defender su posición en esta cuestión en disputa.

99. Teniendo en cuenta la información en su conjunto, a saber, la reafirmación final por parte de Abram en julio de 2017 de su presencia en Creta en las fechas en cuestión, su especialización en interceptación de comunicaciones orales con la necesaria autorización de seguridad de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos y la naturaleza de las funciones que se le asignaron en el puesto de escucha del NSA, considero que las afirmaciones de Abram tienen un alto valor probatorio de que los Estados Unidos estaban vigilando las comunicaciones radiofónicas y es muy probable que hubieran creado registros pertinentes de las transcripciones. En cuanto a la información proporcionada por Abram sobre un ataque al vuelo SE-BDY, reafirmo la evaluación anterior de su valor probatorio como moderado. Estas evaluaciones pueden cambiar dependiendo de la nueva información que se reciba y del curso del proceso, sobre todo teniendo en cuenta su relación con otros hechos o materiales.

b) Charles Southall

100. En 2015, el Grupo de Expertos Independiente examinó la información proporcionada por el Comandante Charles Southall de que había escuchado personalmente transmisiones relacionadas con un ataque a un avión DC-6 de Transair la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 cuando estaba destacado en una oficina de comunicaciones navales del NSA ubicada cerca de Nicosia. Esa información había sido presentada por la Comisión Hammarskjöld y estaba basada en la investigación realizada por Williams.

101. Según Southall, en aquel momento trabajaba como oficial del NSA encargado de “procesar datos e informar al respecto”. En sus declaraciones hechas a lo largo de los años, sostuvo constantemente que en la noche de los hechos había escuchado o leído lo siguiente: “Veo un avión de transporte que se acerca a baja altitud. Todas las luces están 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 dijo que la comunicación se había interceptado en unas instalaciones de la Agencia Central de Inteligencia (CIA) y se había pasado al área de trabajo del NSA, donde él se encontraba en compañía de otros cuatro o cinco oficiales cuando escuchó la grabación o leyó la transcripción. Southall añadió que su Oficial de Vigilancia de Comunicaciones u otro oficial presente en ese momento le había dicho 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 debía “estar esperando el avión de Hammarskjöld” (cabe recordar que el Embajador de los Estados Unidos en Leopoldville, Edmund A. Gullion, también se refirió a

“Lone Ranger” y al Fouga Magister, al igual que lo hizo Victor Rosez, cuyo testimonio se examina más adelante).

102. En respuesta a las preguntas formuladas por el Grupo de Expertos Independiente en 2015, los Estados Unidos confirmaron que Southall había ingresado en la Armada en 1955, había sido licenciado del servicio activo en 1969 y se había jubilado como comandante de la reserva naval en 1978. No se recibió más información de los Estados Unidos en relación con las afirmaciones de Southall ni respuesta alguna a las preguntas sobre el lugar donde había estado destinado, sobre si había prestado apoyo al NSA, ni sobre la existencia de las transcripciones de los registros que según él se habían creado. En 2016, 2017, 2018 y 2019, se pidió a los Estados Unidos que corroboraran esas cuestiones pero no se recibió confirmación alguna al respecto.

103. En 2017, se me informó de que Southall había fallecido después de que el Grupo de Expertos Independiente concluyera su labor. En 2018, Victor Schonfeld y la empresa Beyond the Frame me proporcionaron nueva información sobre las entrevistas en vídeo que habían realizado con Southall en Londres varios años antes de su muerte. Esas entrevistas no habían sido vistas ni escuchadas antes y Schonfeld y Beyond the Frame estaban dispuestos a ponerlas a disposición de esta investigación. Por consiguiente, procedí a revisar el nuevo material sobre las entrevistas de Southall. Incluye una serie de archivos con varias tomas de las entrevistas en las que Southall recuerda su experiencia en relación con el accidente aéreo, tanto en la noche en cuestión como en sus interacciones posteriores con funcionarios del Gobierno y personas del sector privado. En general, las declaraciones de Southall son muy similares a las que había examinado el Grupo de Expertos Independiente. Hay pequeñas variaciones, por ejemplo, en las frases o en el orden preciso de las palabras, como es de esperar si se le pide a uno que cuente una historia varias veces sin valerse de un guión. No obstante, esas variaciones no afectan a los hechos sustanciales.

104. En resumen, Southall hace las siguientes afirmaciones en la entrevista en vídeo. En 1961 estaba destinado en un puesto de interceptación de comunicaciones que la Marina de los Estados Unidos tenía cerca de Nicosia. Su sección trabajaba para el NSA o le prestaba apoyo y se encargaba de procesar las interceptaciones del día anterior y de informar al respecto (los operadores de interceptación trabajaban ininterrumpidamente, pero las interceptaciones se solían procesar durante el día). Recibían y descifraban (y también traducían, en caso necesario) las interceptaciones, y determinaban a qué organismo gubernamental (incluido el NSA) se debían remitir. Describió el edificio en el que estaban situados como una casa de bloques de cemento cuya planta baja ocupaba la CIA y la planta superior el personal de la Marina, que trabajaba en una habitación de gran tamaño en la que los operadores interceptaban comunicaciones militares y navales y comunicaciones ilícitas o diplomáticas, las cuales se compartían también con los británicos, que tenían su base de operaciones en Chipre en la localidad de Famagusta. El puesto funcionaba también como importante estación de retransmisión de comunicaciones a Washington D.C. desde toda la zona.

105. Por lo que respecta a la retransmisión de comunicaciones, el Grupo de Expertos Independiente había señalado que, según le habían informado los expertos, para poder recibir en Chipre transmisiones por radio de frecuencia muy alta (VHF) se habría necesitado una estación intermedia de recepción y retransmisión desde la que se pudiera enviar una grabación o una transcripción de las comunicaciones originadas cerca de Ndola a los puestos de escucha situados en Europa. En ese sentido, deseo señalar que, tal como se examina más adelante, en el momento de los hechos había en Ndola varios aviones Dakota de los Estados Unidos dotados de sofisticados equipos de comunicaciones que les permitían interceptar, transmitir y recibir comunicaciones a larga distancia, incluso intercontinentales. En consecuencia, en el análisis realizado en 2017 se llegó a la conclusión de que esas aeronaves podían haber

desempeñado las funciones de retransmisión. Por el contrario, si las comunicaciones se habían hecho en alta frecuencia (HF), se hubieran podido interceptar en Chipre y Creta sin necesidad de una estación de retransmisión.

106. Volviendo al relato de Southall en las entrevistas en vídeo, este dice que una noche se le pidió que fuera a las instalaciones alrededor de la medianoche porque iba a suceder algo importante. Fue a la sección de comunicaciones alrededor de esa hora y, justo después de la medianoche, se recibió una grabación clara a través de un puesto secundario en África en la que una voz decía: “Veo un avión de transporte que se acerca a baja altitud. Voy a bajar. Sí. Es el DC-6 de Transair. Voy a dar una pasada”. Después de eso se oyeron disparos y la voz dijo: “Lo alcancé. Veo llamas saliendo de él; se ha estrellado”. Ese fue el final de la grabación. No sabía de qué avión se trataba. Después se habló en la sala sobre el “Lone Ranger”.

107. La grabación había llegado aproximadamente siete minutos después de la hora real del derribo del vuelo SE-BDY, según le informó a Southall un colega que estaba en la sala. Alrededor de cinco colegas más también la habían escuchado, uno de ellos de nombre “Wat Tyler Cluverius IV” (no se especifica la grafía correcta). En aquella época, Southall hablaba francés con fluidez (además de tener un conocimiento intermedio de árabe) y creía recordar que el idioma utilizado por el piloto era el francés. Él y sus colegas procesaron rápidamente la grabación, la introdujeron en otra máquina y la enviaron a Washington D.C. Southall declaró que, sobre la base de otros materiales que había leído después de los hechos, había asumido que el avión era un Fouga Magister. Más tarde se enteró de que era el avión de Hammarskjöld.

108. A principios de la década de 1990, Southall recibió una carta de una tal “Karen Enstrom” (no se especifica la grafía correcta) del Departamento de Estado de los Estados Unidos, que le fue remitida por conducto de la Marina. Según él, había hablado con ella para comunicarle la información anterior, pero su respuesta había sido que el Gobierno de los Estados Unidos no deseaba seguir hablando de la cuestión. Southall se había ofrecido a reincorporarse al servicio activo temporalmente para ubicar la grabación u otros registros. Sin embargo, se tropezó con lo que describió como una falta de entusiasmo para llevar a cabo cualquier búsqueda. Describió el hecho de haber escuchado esa grabación como algo único en su larga experiencia en el mundo de la inteligencia. También dijo que, tiempo después, había llamado a Wat Tyler Cluverius para hablar del asunto, cuando Cluverius estaba destinado como representante diplomático de los Estados Unidos, pero que este le había dicho “No puedo hablar de eso” porque la llamada había sido a través de una línea telefónica no segura. Luego, Cluverius había fallecido antes de que Southall pudiera reunirse con él en persona para hablar del asunto.

109. El Encargado Independiente de Suecia también proporcionó información según la cual Southall habría informado en 1967 a un diplomático sueco destinado en Rabat sobre la comunicación que había escuchado en Nicosia en 1961. En aquel momento, esa información se había remitido al Ministerio de Asuntos Exteriores de Suecia, donde aparentemente se malinterpretó como una referencia a un presunto ataque antiaéreo lanzado desde tierra. Como no se tenía noticia de que hubiera ninguna batería antiaérea posicionada a lo largo del trayecto final del vuelo SE-BDY, Suecia no había tomado ninguna otra medida en respuesta a dicha información en aquel momento.

110. Según el informe correspondiente de 1967, el Agregado Militar Adjunto de la Fuerza Aérea de Suecia había entendido que Southall había escuchado o visto un mensaje interceptado por los Estados Unidos que había sido transmitido por un mercenario belga en Ndola. Ese mercenario habría estado en su puesto al mando de un arma o un cañón antiaéreo y habría visto acercarse el avión de Hammarskjöld al aeropuerto de Ndola. Convencido de que no era uno de sus propios aviones, habría

disparado contra él y, debido a la satisfacción y la emoción del momento, habría gritado al micrófono cuando el avión se estrelló. Aparentemente, la respuesta de Edelstam, Director Adjunto del Ministerio de Asuntos Exteriores, al Agregado Militar Adjunto de la Fuerza Aérea en Rabat había sido que nadie había sostenido nunca que el avión hubiera sido derribado desde tierra, y que eso habría sido muy difícil desde el punto de vista técnico.

111. Posteriormente, a principios de la década de 1980, Southall se reunió en privado en los Estados Unidos con un académico escandinavo, Sten Thore, y le habló de las circunstancias que rodearon el derribo del avión de Hammarskjöld. En una carta de 21 de octubre de 1992 dirigida al Embajador Bengt Rösiö, Thore afirmaba que Southall “había declarado categóricamente que todas las circunstancias eran conocidas en detalle por la CIA, y había dicho que él mismo había escuchado una grabación de la conversación entre el piloto belga y sus contactos, en la que el piloto belga describía momento por momento el derribo del avión al tiempo que ocurría”.

112. En 2015 el Grupo de Expertos Independiente calificó de moderado el valor probatorio de la información proporcionada por Southall de que el vuelo SE-BDY había sido blanco de un ataque, y en 2017 no encontré motivo para revisar dicha calificación. Deseo señalar que, al igual que en el caso de Abram, los Estados Unidos tuvieron sobradas oportunidades para contradecir o aclarar las afirmaciones de Southall antes de que este falleciera. No obstante, esas oportunidades no se aprovecharon. Sin embargo, eso no extingue la obligación, que sigue existiendo, de establecer la fiabilidad y credibilidad de las afirmaciones de Southall y de realizar búsquedas exhaustivas en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa. La nueva información recibida en 2019 coincide con sus declaraciones anteriores y las respalda, así como con la correspondencia examinada por la Comisión Hammarskjöld. Tal como indicó el Encargado Independiente de Suecia, “De hecho, Southall había estado intentando transmitir esta información desde hacía décadas”.

113. Hay que tener en cuenta todas las circunstancias: la posición indiscutible que ocupó Southall en la Marina de los Estados Unidos, de la que se jubiló como comandante de la reserva naval; su especialización como oficial de “procesamiento e información”; su asignación en un centro de comunicaciones navales situado cerca de Nicosia en 1961; y la coherencia de sus afirmaciones no solo a numerosas personas, sino también durante un período de tiempo significativo, desde al menos 1967 hasta 2013. Resulta razonable considerar que sus afirmaciones tienen un alto valor probatorio de que los Estados Unidos estaban vigilando las comunicaciones radiofónicas y es muy probable que hubieran creado registros pertinentes de las transcripciones. En cuanto a la información proporcionada por Southall sobre un ataque al vuelo SE-BDY, reafirmo la evaluación anterior de su valor probatorio como moderado. Estas evaluaciones pueden cambiar dependiendo de la nueva información que se reciba y del curso del proceso, sobre todo teniendo en cuenta su relación con otros hechos o materiales.

c) Interceptación de comunicaciones por oficiales de Rhodesia

114. En 2018/19 recibí nueva información sobre la interceptación de comunicaciones de las Naciones Unidas por oficiales de Rhodesia. Tal como se indicaba en el informe de 2017, los documentos recibidos del Reino Unido y de los Estados Unidos mostraban que ambos Estados Miembros habían recibido comunicaciones interceptadas de la ONU, incluidas comunicaciones cifradas relativas a cuestiones sensibles de carácter militar. Estas interceptaciones se habían producido a lo largo de 1961 (tanto antes como después de septiembre de 1961) y habían sido examinadas a alto nivel, incluso por el Alto Comisionado Británico, Lord Alport, el Cónsul de los Estados Unidos en Elisabethville, William C. Canup, y el Primer Ministro de la

Federación de Rhodesia y Nyasalandia, Sir Roy Welensky, así como en las capitales respectivas.

115. En 2018/19 el Encargado Independiente de Zimbabwe, tras examinar los archivos de los servicios de seguridad (en particular los de las Fuerzas de Defensa de Zimbabwe), señaló que era evidente que “las autoridades federales de Rhodesia tenían la capacidad para interceptar señales de radio en aquel momento y estaban vigilando las comunicaciones en la zona de Katanga”. Sobre la base de la confirmación adicional recibida de Zimbabwe, considero que las conclusiones expuestas en 2017 se ven reforzadas.

d) Otras interceptaciones

116. Tore Meijer era un instructor de vuelo sueco que prestaba servicios en la Fuerza Aérea Imperial de Etiopía. Según las declaraciones que hizo en 1994, en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 estaba usando una radio de onda corta alrededor de la medianoche, hora de Ndola, para escuchar transmisiones. Dijo que había oído la palabra “Ndola” y a un operador de la torre de control del aeropuerto que decía en inglés: “Se aproxima al aeropuerto. Está virando. Se está nivelando. Otro avión se está acercando por detrás ... ¿qué es eso?”, y entonces se había interrumpido la transmisión. Meijer dijo que había intentado sin éxito informar de lo que había oído al Jefe de la Fuerza Aérea de Etiopía, a los estadounidenses que conocía y a Bo Virving, el ingeniero jefe de Transair en el Congo.

117. En el informe de 2017 se indicaba que cualquier otro registro que Meijer pudiera haber conservado podía ser pertinente para pesquisas futuras. Björn Virving, hijo de Bo Virving y autor de un libro sobre el tema del accidente, además de ser el Encargado Independiente de Suecia, me facilitó amablemente la información de contacto con la viuda de Meijer. Lamentablemente, la Sra. Meijer no pudo proporcionar más información sobre el asunto.

2. Papel de la torre de control del tráfico aéreo en Ndola

118. En las primeras investigaciones se observó que el registro de las comunicaciones finales del vuelo SE-BDY realizado por la torre de control del tráfico aéreo del aeropuerto de Ndola era incompleto y posiblemente omitía elementos significativos. A pesar de ello, esas investigaciones se basaron en él y lo consideraron un registro válido. Los registros de Ndola son cruciales, ya que en ellos se consignaron las últimas comunicaciones confirmadas oficialmente con el vuelo SE-BDY y porque la torre de control había tenido la responsabilidad de guiar el avión para su aterrizaje en el aeropuerto de Ndola y posteriormente había participado en los procedimientos de notificación y en las labores de búsqueda y salvamento al comprobarse que no había llegado.

119. En 2018/19, se plantearon nuevas preguntas en el documental *Cold Case Hammar skjöld* sobre si el registro había sido manipulado intencionadamente. En ese documental, el equipo de filmación observa que las notas de la torre de control de Ndola fueron destruidas, por lo que es necesario verificar si esa afirmación está respaldada por los hechos o por otra nueva información.

120. Recordemos que las circunstancias fueron las siguientes: en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, la responsabilidad de las comunicaciones con el vuelo SE-BDY fue transferida del centro de información de vuelo de Salisbury (por el controlador aéreo Leslie Thorogood) a la torre de Ndola (al controlador aéreo Arundel Campbell Martin) a las 23.31 horas. Como se estableció a partir del testimonio, la torre de control de Ndola debería haber grabado en una cinta las transmisiones con el vuelo SE-BDY pero no lo hizo por falta de medios (a ese respecto, tomo nota de que el Encargado Independiente de Zimbabwe informó en 2019 de que la política de

utilizar grabadoras se había promulgado en 1958, pero al parecer no se había aplicado). Inicialmente, Martin hizo una breve declaración ante la Junta de Investigación de Rhodesia en la que resumió sus interacciones con el vuelo SE-BDY desde la torre de control de Ndola y lo que había hecho después de darse cuenta de que el avión estaba en paradero desconocido. Su declaración sobre ambos temas no ocupaba más que una página y media.

121. Cuando Martin hizo sus declaraciones por escrito y oralmente no tenía en su poder las notas que había tomado en el momento de los hechos. La Comisión de 1961 confirmó con Martin que había “dicho a la Comisión Federal que había destruido [sus] notas”. Martin no lo negó ni proporcionó más aclaraciones. Aunque en las actas literales de la Comisión de Investigación de Rhodesia no se indica expresamente que las notas fueran “destruidas”, cuando se le preguntó a Martin si había notas que se pudieran consultar este respondió “me temo que no” y confirmó que solo había tomado “notas imprecisas” a partir de las tiras sobre el progreso del vuelo y posteriormente admitió que no contenían todos los elementos esenciales de su conversación con la tripulación del avión. Thorogood, de la torre de control de Salisbury, también confirmó a la Comisión de Rhodesia que el registro del vuelo era “un documento sintetizado y que habían sucedido muchas más cosas que no figuraban en él”. Otros numerosos aspectos de la conversación con el vuelo SE-BDY, como la pregunta de Martin sobre si la aeronave iba a dirigirse a Salisbury después de Ndola, no aparecían en sus notas, sino que formaban parte de su declaración a la Comisión de Rhodesia y se basaban en su recuerdo de los hechos. Él mismo admitió que algunas de las horas que escribió eran aproximaciones que había hecho de memoria; a pesar de ello, se han citado desde entonces como hechos acreditados. Las últimas palabras que Martin intercambió con el vuelo SE-BDY también fueron consignadas en su declaración de memoria, sin que hubiera tomado ninguna nota en su momento, casi 36 horas después de su último contacto con el avión y cuando ya sabía que se había estrellado.

122. Sobre la base de lo anterior, parece quedar demostrado que Martin destruyó sus notas originales, a pesar de que admitió que sabía que la aeronave y sus pasajeros eran de excepcional importancia y de que era consciente de que no había grabaciones de las interacciones con la torre de control de Ndola.

123. A este respecto, cabe señalar una vez más que la Comisión Hammarskjöld identificó en 2013 otros elementos que confirmaban la deficiencia de los registros de la torre de control de Ndola. En sus memorias, Sir Ronald Prain dijo que en la noche en cuestión de 1961 se encontraba en el Copperbelt y que “uno de nuestros geólogos había venido a decirnos que había cierta actividad inusual en el aire. Era un radioaficionado y había estado escuchando conversaciones entre la torre de control del aeropuerto de Ndola y varias unidades en el aire y en tierra, de las que había deducido que un avión se había estrellado en algún lugar cercano”. Tal como observó la Comisión Hammarskjöld en relación con este subtema, de ser cierta, esa afirmación indicaba que el registro de la torre de control era muy deficiente, que las transmisiones del vuelo SE-BDY debían haber dejado claro que tenía problemas y estaba a punto de estrellarse, y que el radioaficionado también podía haber captado el diálogo entre el vuelo SE-BDY y otras aeronaves.

124. El vuelo SE-BDY era excepcionalmente importante. Es evidente que los registros realizados por la torre de control de Ndola sobre las comunicaciones en los momentos finales del vuelo eran extremadamente inadecuados. También plantea preguntas el hecho de que Martin destruyera las notas en las que se había basado para hacer la breve e incompleta declaración que presentó unas 36 horas después de que el vuelo SE-BDY no hubiera aterrizado, momento en el que ya sabía que se había estrellado. Puesto que varios testigos, incluido el propio Martin, mencionaron el hecho de que una aeronave de los Estados Unidos pudiera haber estado vigilando el

tráfico radiofónico y posiblemente manteniéndose en comunicación con el vuelo SE-BDY desde Ndola, las extrañas circunstancias del incompleto registro de la torre de control ponen de relieve la importancia de encontrar cualquier otro rastro de las comunicaciones que se mantuvieron en aquella trágica noche.

125. En otro asunto relacionado, el Encargado Independiente de Portugal me facilitó una copia de un cable fechado el 22 de septiembre de 1961, escrito por L. Fonseca, de la Embajada de Portugal en Leopoldville, y dirigido al Ministerio de Asuntos Exteriores en Lisboa, según el cual las Naciones Unidas tenían la impresión de que el accidente había sido causado intencionadamente por la “torre de control” del aeropuerto de Ndola al proporcionar “información errónea” durante el aterrizaje. En las primeras investigaciones no se encontró ninguna prueba de que la torre de control de Ndola hubiera transmitido información errónea al vuelo SE-BDY como se afirmaba en el cable y se desconoce cuáles pueden haber sido las fuentes de esa alegación. A pesar de ello, la información contemporánea que proporciona sobre el trágico suceso y la atención que se presta a la torre de control de Ndola resultan esclarecedoras.

126. No es necesario evaluar el valor probatorio de la información acerca de que los registros contemporáneos de la torre de control de Ndola fueron destruidos. Sin embargo, esa información es importante y, a efectos de seguimiento, pone de manifiesto la necesidad de intensificar la búsqueda de todas las comunicaciones, por radio o de otro tipo, realizadas antes, durante e inmediatamente después del accidente.

3. Nuevas fotografías de las pruebas realizadas en 1961

127. El Encargado Independiente de Suecia me informó en 2019 de que había recibido información de los descendientes del Superintendente Adjunto de la Policía de Rhodesia del Norte, Michael Cary, incluidos varios documentos, entre ellos fotografías, que guardaban relación con el accidente. Cary había sido uno de los primeros en llegar al lugar donde se estrelló el avión y había participado en la investigación inicial.

128. Algunas de las fotografías no parecen figurar en los registros que he visto de las primeras investigaciones. Entre ellas hay fotografías de lo que parecen ser partes metálicas que podrían ser restos del avión. Esas fotografías muestran lo siguiente: piezas metálicas que tienen uno o más agujeros redondos de un tamaño aproximadamente igual, con un diámetro ligeramente inferior a un centímetro; un trozo de metal con tres agujeros aparentemente idénticos, posiblemente separados entre tres y cinco centímetros uno de otro y distribuidos irregularmente (se ve una mano que sostiene el fragmento contra una mesa y la pieza parece tener adherida una etiqueta de identificación; en el reverso de la fotografía hay un sello de la Policía de Rhodesia del Norte con la fecha “28 Nov 1961” y la anotación “pw 361/61” escrita a lápiz); una membrana en un marco con un agujero similar casi en el centro (también hay una mano que sostiene esa pieza y la fotografía tiene el mismo sello y fecha que la anterior); una larga pieza de metal y una mano que apunta a lo que parece ser un agujero muy similar a los de las otras dos fotografías (en el reverso de esta foto dice “parte del sistema de refrigeración de apoyo del motor núm. 3”, “334/61” y tiene el mismo sello con la fecha “20 Oct 1961”); y parte de un ala en la que se aprecia lo que podría ser un agujero similar a los otros (en el reverso de esta foto dice “ala de estribor”, “pw 334/61” y tiene la misma fecha y sello que la anterior).

129. Según un análisis oficioso realizado por la policía y el Centro Forense Nacional de Suecia, los agujeros que se ven en las fotografías podrían ser agujeros de bala de un arma de pequeño calibre, lo que justifica la realización de una investigación más a fondo por expertos en balística.

130. El encargado Independiente de Suecia señaló que los expertos suecos habían pedido en repetidas ocasiones en 1961 que se hicieran pruebas de disparos contra las placas de metal recogidas de los restos del avión, a fin de determinar el efecto de los impactos de bala sobre el metal desde distintos ángulos. Finalmente se había otorgado el permiso para ello y, el 25 de octubre de 1961, se realizaron pruebas con placas de metal de una composición similar en presencia de una serie de personas, entre ellas Cary, Evans, Landin y Danielsson, utilizando un rifle del ejército inglés de calibre .303 (7,7 mm) y una pistola (Luger) de calibre 9 mm. Según Danielsson, las pruebas “dejaron confundido a Evans” y “mostraban daños bastante peculiares en el metal, en función del ángulo desde el que se había disparado. En realidad era difícil, por no decir imposible, determinar a simple vista si el daño había sido causado por una bala o por otro objeto”. Se suponía que Cary iba a redactar un informe sobre las pruebas, pero aparentemente esto no se hizo.

131. Las pruebas descritas se realizaron el 25 de octubre de 1961; no obstante, dos de las fotografías fueron selladas el 20 de octubre de 1961 y otras dos el 28 de noviembre de 1961. El Encargado Independiente de Suecia dijo que era posible que el agujero que se podía observar en una de las fotografías fuera examinado durante la investigación de 1961 y se hubiera desestimado al creer que había sido causado por un tornillo que había salido despedido. Sin embargo, el agujero que aparece en esa fotografía, al igual que los otros, no parece haber sido tenido en cuenta en las primeras investigaciones y no se puede descartar la posibilidad de que haya sido el resultado de un impacto de bala.

132. En última instancia, la determinación de la relevancia de las fotografías recibidas de la familia de Cary es una cuestión que merece ser sometida a un examen balístico ulterior, por lo que he procedido a depositarlas bajo la custodia de las Naciones Unidas.

4. Posible participación de pilotos mercenarios u otros agentes

133. A continuación se reseña la nueva información recibida en 2018/19, que amplía la información analizada en el informe de 2017 sobre la posible participación de algunas personas que han sido identificadas en un ataque contra el vuelo SE-BDY.

a) Van Risseghem

134. En 2015, el Grupo de Expertos Independiente recibió información de que un piloto belga llamado Van Risseghem (identificado también como “Van Reisseghem”, “Van Rysseghem”, “Van Reisenhan”, “Van Riesegehel” y otras variantes) podía haber pilotado un avión que derribara el vuelo SE-BDY. Concretamente, en una comunicación de los Estados Unidos enviada el 18 de septiembre de 1961 desde Leopoldville a Washington D.C., Gullion afirmaba: “Existe la posibilidad de que [el vuelo SE-BDY] haya sido derribado por el piloto que ha hostigado las operaciones de las Naciones Unidas y que fue identificado por una fuente usualmente fiable como Vam (rpt VAK) Riesegehel, de nacionalidad belga, quien participó en sesiones de 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”. Esta información no se reveló ni analizó en las investigaciones de 1961/62.

135. El Grupo de Expertos Independiente, basándose sobre todo en otra información proporcionada por Bélgica, llegó a la conclusión de que las autoridades belgas habían determinado que Van Risseghem no podía haber estado en Katanga el 17 de septiembre de 1961 porque no había salido de Bruselas antes del 16 de septiembre de 1961. 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”; no obstante, el Gobierno de Bélgica apuntó que el documento firmado consistía en una autorización para que otra persona cobrara en su nombre dinero proveniente del “Fondo de Solidaridad Sabina”, y que era posible que todavía se encontrara en Bruselas en esa fecha o que ya estuviera en París de camino hacia el Congo.

136. En 2017, las Naciones Unidas y los Estados Unidos proporcionaron información adicional sobre Van Risseghem en la que se planteaba la posibilidad de que, de hecho, podría haber estado en Katanga el 17 de septiembre de 1961. Esa información incluía una comunicación de 15 de septiembre de 1961 en la que Gullion informaba de que había tenido noticias 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”, y otra comunicación de 16 de septiembre de 1961 en la que Gullion decía que un “piloto comercial informó ayer de que un reactor de Katanga había volado muy cerca de su avión brevemente y había reconocido al piloto como un individuo corpulento y barbudo que conocemos como Van Reisseghem, 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”. En esa misma fecha, Hammarskjöld había pedido asistencia a Bélgica para poner fin a los actos delictivos de Van Risseghem contra las Naciones Unidas y a los ataques contra la población civil. Así pues, en el informe de 2017 se llegó a la conclusión de que, dada la información contradictoria de que se disponía en aquel momento, no era posible determinar con certeza si Van Risseghem estaba presente en Katanga el 17 de septiembre de 1961.

137. En 2018/19 se recibió más información sobre Van Risseghem de varias fuentes. Según los Encargados Independientes de Bélgica, Jan Van Risseghem de Sautiernon de Saint Clement era un ciudadano belga nacido en Alemania de padre belga y madre británica. Había prestado servicio activo en la Sección Belga de la Fuerza Aérea del Reino Unido durante la Segunda Guerra Mundial y se había casado con una mujer inglesa, Marion Fowkes. Después de trabajar como piloto para la aerolínea Sabena, en marzo o abril de 1961 había sido reclutado por la Avikat (Aviation Katangaise, también conocida como Force Aérienne Katangaise). En agosto de 1961, tras haber sido detenido por las fuerzas de las Naciones Unidas, Van Risseghem fue repatriado a Bélgica y había llegado a Zaventem el 8 de septiembre de 1961 y permanecido en el país hasta el 16 de septiembre de 1961. No había registro de su partida desde Zaventem, por lo que era probable que hubiera regresado a Katanga por París, y los Encargados Independientes de Bélgica reiteraron la opinión expresada en 2017, basada en el mismo material de archivo, de que Van Risseghem no podía haber estado de vuelta en Katanga el 17 de septiembre de 1961.

138. Los Encargados Independientes de Bélgica también examinaron el cuaderno de vuelo original firmado por Van Risseghem, que habían obtenido de los archivos de la familia (el equipo del documental *Cold Case Hammarskjöld* también me proporcionó una copia de extractos de ese cuaderno de vuelo aparentemente sacados del original). En dicho cuaderno hay entradas correspondientes a los vuelos que Van Risseghem realizó para la Avikat hasta el 27 de agosto de 1961, fecha que corresponde con el comienzo de la Operación Rumpunch durante la cual fue detenido por la ONU y repatriado. Según los registros que figuran en el cuaderno, reanudó sus vuelos para la Avikat el 20 de septiembre de 1961. Durante los meses de julio y agosto, Van Risseghem pilotó los siguientes tipos de aviones: Dove, Piper, DC-3 y Fouga Magister. Todos los vuelos con el modelo Fouga fueron en la aeronave registrada como “KAT93” y había hecho cuatro vuelos en ese avión en julio y otros cuatro en agosto. Los copilotos mencionados habían sido Delcourt, Wickstead, Pieret, De L(o)uigi y Bracco

(en el cuaderno también se mencionan vuelos nocturnos con los modelos Fouga Magister, DC-3 y Dove, que se examinan más adelante).

139. Según sus anotaciones, los vuelos que Van Risseghem realizó para la Avikat en septiembre de 1961 fueron con un avión “Dornier-28” (presumiblemente el Dornier DO-28 del que se habla más adelante) y con el “Coronel John Cassart” como copiloto. Se entiende que Cassart es Jean Cassart (nacido el “02/07/1906”), voluntario de guerra durante la Segunda Guerra Mundial y oficial del ejército belga hasta mediados de la década de 1950. Después de dejar el servicio, los informes señalan que Cassart se convirtió en director gerente de la empresa congoleña Mitraco, que actuó como intermediaria en la compra de aviones Dornier para el gobierno de Katanga en 1961. Debo señalar que no está claro si Van Risseghem sabía pilotar el modelo Dornier DO-28 antes de septiembre de 1961.

140. En 2018/19 también se recibió nueva información sobre Van Risseghem de varias fuentes privadas. Según una entrevista con Pierre Coppens que aparece en el documental *Cold Case Hammarskjöld*, Van Risseghem habría admitido en 1965 haber atacado el avión de Hammarskjöld. Coppens, antiguo paracaidista y amigo de Van Risseghem, declaró que conocía a Van Risseghem desde principios de los años sesenta, cuando este último trabajaba como piloto en un centro de entrenamiento de paracaidistas en Bélgica. Van Risseghem le había contado en 1965 que había derribado el DC-6 de Hammarskjöld usando el Fouga, a pesar de las dificultades para ello, pero que no sabía quiénes eran los pasajeros. Van Risseghem declaró presuntamente que el ataque había sido lanzado desde el aeródromo de Kipushi, y que había volado con tanques de combustible adicionales. Según el equipo del documental *Cold Case Hammarskjöld*, en la década de 1980 Coppens había mencionado por primera vez lo que Van Risseghem le había contado a otro mercenario que también había estado en el Congo, Edouarde Dinant.

141. En un artículo publicado en marzo de 2019 en *De Morgen*, el periodista Bruno Struys dice haber mantenido una entrevista en 2019 con Marion Fowkes, la viuda de Van Risseghem. En ella Fowkes había declarado que Van Risseghem había sido reclutado para trabajar en Katanga por su amigo Jean Cassart, el propietario belga de Mitraco, una empresa que suministraba equipos militares a Katanga. Fowkes había enseñado a Struys el diario de la madre de Van Risseghem, en el que decía que su hijo había sido nombrado “jefe” de la Avikat. Según la información que figuraba en ese diario, Van Risseghem habría aterrizado en Bélgica el 8 de septiembre de 1961, lo que coincide con la información proporcionada por Bélgica, y su “organización secreta” le habría pedido que partiera inmediatamente, tras lo cual su madre recibió una carta suya escrita desde París que le había llegado el 19 de septiembre de 1961. No se indicaba cuándo había llegado a Katanga ni cuándo se había enviado la carta. Fowkes tenía en su posesión los cuadernos de vuelo de Van Risseghem.

142. Según Víctor Rosez, testigo presencial de los acontecimientos de septiembre de 1961 quien me proporcionó una declaración por escrito, este había visto personalmente a Van Risseghem en Katanga en agosto o septiembre de 1961, aunque no mencionó fechas precisas. Afirmó que había visto personalmente a Van Risseghem pilotar un avión Dove que despegó del aeropuerto Luano de Elisabethville, y que había oído decir que lo había pilotado en diferentes ocasiones acompañado de Jerry Puren (como bombardero) y Bob Denard. Rosez declaró que en años posteriores (después de 1961) también se había encontrado con Van Risseghem en varias ocasiones. Eso había ocurrido, entre otros lugares, en el aeropuerto Deurne de Amberes y en 1982/83 en el restaurante colonial Karibu de Bruselas. El propietario del Karibu, un tal Jean-Claude Wavreille, se había casado con una de las hijas de Tshombe y era un antiguo compañero de estudios de Rosez. En el Karibu, Rosez había escuchado a Van Risseghem contar a unos belgas que había vivido en Katanga y que había sido el comandante de las operaciones de la Avikat contra los baluba de Katanga.

En otra ocasión, Van Risseghem había hablado de experiencias anteriores, como su alistamiento en la Fuerza Aérea del Reino Unido durante la Segunda Guerra Mundial. En aquella época, en la década de 1980, Van Risseghem seguía trabajando en la compraventa de aviones y había hablado a Rosez de un avión monomotor Fokker bastante raro que era propiedad de Jacques Dheere, un amigo de Rosez. Van Risseghem le había dicho a Rosez que no quería hablar abiertamente de las operaciones de combate en Katanga porque no quería meterse en problemas como Jean Schramme, quien había sido investigado por cosas que habían sucedido cuando era mercenario en el Congo. Rosez declaró que nunca había escuchado a Van Risseghem hablar de Dag Hammarskjöld específicamente.

143. He analizado la nueva información recibida en 2018/19 sobre Van Risseghem. En primer lugar, por lo que respecta a los cuadernos de vuelo en poder de su familia, debo decir que no he tenido la oportunidad de examinar los originales en su totalidad ni de solicitar que lo haga un experto, lo que supone una grave limitación para poder llegar a una conclusión definitiva en esta etapa. Sin embargo, a modo de introducción, es inmediatamente evidente que los extractos de los cuadernos de vuelo que he examinado correspondientes al mes de septiembre de 1961 difieren notablemente de los correspondientes a los meses de junio, julio y agosto de 1961. Por ejemplo, en los otros meses las entradas incluyen información escrita completa sobre el tipo de aeronave, el número de matrícula y el nombre del piloto y el copiloto, incluso en los casos en que se realizaron múltiples vuelos el mismo día. Solo en el mes de septiembre se utilizan las comillas (“ ”) para indicar que la información es la misma que la de la fila superior. Por otra parte, parece haber diferencias en la caligrafía utilizada en septiembre si se la compara con la de los otros meses en cuanto a su aspecto general, detalles específicos de la forma de las letras (incluido su aspecto y proporciones) y variaciones en el uso de las mayúsculas y la letra cursiva. El registro de los detalles también es incoherente: por ejemplo, en septiembre es el único mes en el que solo se registran (aunque en todas las ocasiones) los puntos de despegue y aterrizaje (en los cuales también hay ciertos detalles incoherentes). Asimismo, parece que se han utilizado sellos y firmas diferentes. Estas y otras discrepancias apuntan a que los registros del mes de septiembre pueden haber sido creados de una manera diferente a los de los otros meses, o posiblemente por otra persona. Una vez más, observo que lo anterior requeriría la verificación con los originales completos, una corroboración independiente de las presuntas diferencias en la caligrafía, las firmas y los sellos que figuran en los cuadernos de vuelo, y el análisis y la opinión de expertos en la materia antes de poder llegar a constataciones o conclusiones definitivas.

144. En 2019, Maurin Picard, autor del libro *Ils ont tué Monsieur H* (Han matado al Sr. H), también me proporcionó un extracto del cuaderno de vuelo del expiloto de la Avikat Roger Bracco, que había obtenido durante una entrevista con Bracco en 2018. Ese extracto parece estar firmado el 30 de septiembre de 1961 y contiene una sola entrada para el 24 de septiembre de 1961, según la cual Bracco habría volado en esa fecha como copiloto en un avión “Dornier 28” de la Avikat, con la matrícula KA19, que pilotaba Van Risseghem. En el cuaderno de vuelo de Van Risseghem mencionado anteriormente también figura una entrada para esa fecha sobre un vuelo en un avión “DO-28”, pero en ella se indica que el copiloto era un tal “De Louygy” y que la aeronave tenía la matrícula KA016 o KA3016 (como se ha dicho, Bracco figura como copiloto en los cuadernos de Van Risseghem, pero en un vuelo con el modelo Fouga en agosto, no en un Dornier en septiembre). Dadas las contradicciones existentes en los extractos de los cuadernos de vuelo de Van Risseghem y entre sus cuadernos y los de Bracco, no se puede entender que los dos sean registros verdaderos y completos. Tampoco se puede descartar que ambos sean falsos.

145. Tanto Picard como el equipo del documental *Cold Case Hammar skjöld* entrevistaron a Bracco. Según esas entrevistas, Bracco no parece creer que los extractos del cuaderno de vuelo de Van Risseghem sean auténticos. Entre otras cosas, Bracco afirma que nunca ha oído hablar de ciertos copilotos que figuran en los registros de Van Risseghem, a pesar de que conocía a todos los pilotos que trabajaban para la Avikat en aquella época. Por supuesto, estos comentarios por sí solos distan mucho de cumplir las normas necesarias para que puedan ser considerados una prueba fiable. No obstante, a la luz del análisis anterior, parecen apoyar la idea de que se debería seguir cuestionando la credibilidad de los cuadernos de vuelo de Van Risseghem.

146. Los propios extractos del cuaderno de vuelo de Van Risseghem lo muestran volando el DO-28 desde un lugar desconocido el 20 de septiembre de 1961, y luego desde Brazzaville de regreso a Katanga en un viaje de dos días, partiendo de Brazzaville el 21 de septiembre de 1961. Ese escenario significa que otra persona tendría que haber pilotado el Dornier desde Katanga a la República del Congo alrededor del 18 o 19 de septiembre de 1961. Tal como se indica más adelante, la aparente confluencia de una serie de personas en Brazzaville justo después del accidente del vuelo SE-BDY es un asunto que se debe someter a más investigación. El paradero de Heinrich Schäfer y Jean Cassart en aquel momento es una cuestión crítica, al igual que lo es cualquier registro que pueda haber sobre el desplazamiento de Van Risseghem a y desde Brazzaville.

147. A ese respecto, escribí a la República del Congo en 2018/19 para tratar de determinar si existía algún registro pertinente de las entradas y salidas de sus aeropuertos, pero no recibí respuesta alguna. Mi correspondencia sobre este tema se incluye en la información complementaria que se adjunta al presente informe y representa un asunto que debería ser objeto de seguimiento.

148. La nueva información recibida en 2018/19 sobre Van Risseghem es significativa. Por una parte, el análisis adicional realizado por los Encargados Independientes de Bélgica reconfirma la información disponible en Bélgica, principalmente en los archivos del Servicio de Seguridad del Estado, que apunta a que Van Risseghem no podía haber estado en Katanga ni Ndola el 17 de septiembre de 1961. Eso coincidiría con la negación de cualquier implicación hecha por el propio Van Risseghem a Bengt Rösiö en la década de 1990. Sin embargo, los Encargados Independientes de Bélgica también manifestaron su sorpresa por el hecho de que en los archivos del servicio de inteligencia militar (Servicio General de Inteligencia y Seguridad) y del Ministerio de Defensa hubiera tan poca información sobre las actividades de los mercenarios en África Central en la década de 1960, pese a que esos mercenarios eran a menudo exsoldados belgas.

149. Por otro lado, hay nueva información aportada por Rosez, Bracco y Coppens, así como por los cuadernos de vuelo. De esa información, hay partes que se refuerzan mutuamente y otras que se contradicen. La información de esas fuentes, junto con los registros de los Estados Unidos y las Naciones Unidas examinados previamente, permiten establecer ciertos detalles sobre Van Risseghem que no se conocían en las primeras investigaciones, como que ocupaba una posición de autoridad en la Avikat en 1961 y que pilotaba distintos tipos de aviones para esa entidad en 1961. También parece haber estado vinculado con Jean Cassart, quien suministraba armas a Katanga.

150. Con todo, la pregunta más importante, a saber, cuál era el paradero exacto de Van Risseghem durante el período clave de dos semanas a mediados de septiembre de 1961, no se puede responder concluyentemente sobre la base de la información de que se dispone en la actualidad, aunque hay buenas razones para intentar resolver dicha cuestión. Entre ellas se encuentran las sospechas sobre la autenticidad e integridad de los cuadernos de vuelo, teniendo en cuenta que según Rosez, por un

lado, Van Risseghem negó estar involucrado y, por otro, dijo que no quería tener los mismos problemas que Jean Schramme por su papel como mercenario en el Congo. Si Van Risseghem hubiera querido limpiar su nombre de forma concluyente cuando se le planteó el asunto entre las décadas de 1960 y 2000 (incluidas las entrevistas con Rösiö que se analizan más adelante), probablemente habría podido presentar documentación que probara que se encontraba en Europa o en tránsito en el momento en cuestión. Sin embargo, no soy consciente de que hiciera ningún intento de este tipo, aunque pudieran existir pruebas de lo contrario. También queda la cuestión de la tardía alegación hecha por Coppens tras la muerte de Van Risseghem de que este había confesado haber atacado el vuelo SE-BDY.

151. Consideradas en conjunto, las piezas de información sobre Van Risseghem aportan un impulso cada vez mayor para la búsqueda de más información. Teniendo en cuenta su ascendencia, sus relaciones familiares y su historial de servicio en las fuerzas armadas británicas, así como la información que muestra que los Estados Unidos habían considerado la posibilidad de que hubiera atacado el vuelo SE-BDY, solicité información sobre Van Risseghem a los Estados Miembros concernidos, pero no recibí una respuesta sustantiva. Es un asunto que debería someterse un seguimiento posterior.

152. La nueva información procedente de diversas fuentes no permite determinar si Van Risseghem podría haber estado en Katanga o en los alrededores la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Por consiguiente, en estos momentos no se puede llegar a una conclusión al respecto. Considero que no hay motivos para modificar la evaluación anterior del valor probatorio asignado a la información de que un piloto mercenario belga de nombre Van Risseghem estuvo involucrado en un ataque aéreo contra el vuelo SE-BDY. Mi evaluación en la coyuntura actual sigue siendo que el valor probatorio de esa información es bajo.

b) Beukels

153. En 2017, se recibió nueva información sobre un presunto ataque aéreo realizado por un piloto mercenario belga llamado “Beukels”. Esas alegaciones habían sido examinadas inicialmente por los exfuncionarios de las Naciones Unidas De Kemoularia y George Ivan Smith, Manuel Fröhlich, Williams y otros. Supuestamente, Beukels 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 de cuyo piloto no se conoce la identidad. Los dos pilotos habían recibido 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, instrucciones 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. Cuando no obedecieron sus instrucciones, Beukels disparó las ametralladoras del Fouga desde atrás del SE-BDY e 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 del Grupo de Expertos Independiente figura una descripción más detallada de las afirmaciones de Beukels).

154. La hipótesis sobre Beukels salió a la luz cuando unos hombres que se describieron a sí mismos como antiguos mercenarios contaron la historia en 1967 a De Kemoularia. Los originales de las agendas de De Kemoularia correspondientes a los períodos comprendidos entre 1951 y 1992 y entre 2006 y 2012 fueron puestos a mi disposición en 2017 por su hija, así como aproximadamente 20 cajas de sus archivos personales. A partir de esta información, se comprobó que, de hecho, De

Kemoularia había acudido a las autoridades para informar sobre las alegaciones de Beukels en los años sesenta y setenta, es decir, mucho antes de 1993, que era el año en que eso había ocurrido según la Comisión Hammarskjöld. Sin embargo, en el informe de 2017 se llegó a la conclusión de que, por sí misma, la nueva información sobre el momento en que había informado a las autoridades no hacía que esa pretendida versión de los hechos fuera más o menos probable. En general, se calificó de bajo el valor probatorio de la nueva información sobre la hipótesis de Beukels.

155. En 2018 recibí nueva información de la hija de De Kemoularia. Consistía en dos páginas de notas manuscritas que parecían haber sido tomadas en el mismo momento. Las notas parecen referirse a una reunión que De Kemoularia celebró en su casa el 16 de junio de 1993 con el exmercenario francés Robert (Bob) Denard (alias de Gilbert Bourgeaud), quien también había estado en Katanga en la época en cuestión. Las notas están tomadas en forma abreviada en francés y, debido a su carácter abreviado, el significado de ciertos aspectos de las anotaciones no está del todo claro. Además, se observan algunos pequeños errores, como la grafía de “Develine”, quien parece ser “Devlin”, el jefe de estación de la CIA en el Congo mencionado más adelante, y las referencias a septiembre de “1962”, cuando probablemente quisiera decir “1961”, o a un “DC-7” en lugar de a un “DC-6”. En las notas también figuran datos de contacto sobre los mercenarios Bracco y Lamouline. Más adelante se examinan los aspectos de esas notas relacionados con otros pilotos, equipos y aeródromos.

156. En las dos páginas de notas manuscritas por De Kemoularia en 1993, este indica que obtuvo la siguiente información de Denard:

- El jefe de la CIA en Leopoldville en 1962, “Develin”, había dicho lo mismo, que Bracco era el piloto del Fouga Magister. El otro piloto, Magain, no había dicho nada. Delin era el jefe de la Avikat, pero no un piloto.
- Tres belgas Bracco, Magain, Delin.
- Bracco (belga) fue reclutado en 1961, especialista para pilotar los 3 Fougas de los 6 proporcionados. Pero un Fouga se había estrellado en el tendido eléctrico y el piloto, Daggonier, había muerto.
- En aquel momento Bracco estaba en Kolwezi.
- Solo 1 Fouga estaba en estado operativo en septiembre de 1962. No estaba operativo por la noche.
- Bracco cree que los pilotos suecos confundieron Ndolo y Ndola.
- Devlin había dicho que el DC-7 que había sido reparado tenía un problema con el motor al despegar de Leopoldville.
- Michel Declarey (ahora de 80 años) era el capitán de la Gendarmería de Katanga en Jadotville y había tomado a los prisioneros irlandeses.
- El jefe de las fuerzas de Katanga era el General Muke.
- De los 8 comprados, 3 habían llegado. Solo había 3 Fougas.
- Bracco: no había soporte para la navegación nocturna. Solo había 1 Fouga operativo.
- Ignorancia sobre África. Ndolo/Ndola, en realidad cerca de Kinshasa. Gráfico/libro.
- Los tanques suplementarios nunca fueron suministrados.
- No había sistema de avistamiento.
- Kamina estaba bajo control de las Naciones Unidas.

157. Esas notas forman parte de los constantes intentos que hizo De Kemoularia para averiguar la verdad de lo que había ocurrido con el vuelo SE-BDY. En particular, a la luz del análisis previo de otros materiales recibidos de De Kemoularia, no parece haber ningún motivo para dudar que la reunión a la que se refieren las notas tuviera lugar o que la información que contienen fuera transmitida a De Kemoularia. Sin embargo, hay que señalar que en esas notas sobre la reunión de 1993 con Denard no se menciona el nombre de Beukels.

158. En 2018 solicité a los Encargados Independientes de Bélgica que incluyeran en su labor búsquedas específicas en relación con la hipótesis sobre la implicación de Beukels. En su informe final indicaron que en los archivos militares de Bélgica no había ninguna referencia a un piloto llamado Beukels; tampoco había ninguna información en otros archivos que se refiriera a nadie con ese nombre y que estuviera involucrado con la Avikat.

159. El documental *Cold Case Hammar skjöld* también incluye entrevistas con dos personas que dicen ser un sobrino y un amigo de un tal Roger “Beuckels”, quien había sido mercenario en Katanga. Ambos entrevistados afirman que Beuckels no era piloto (en cuanto a la discrepancia en la grafía, debo señalar que la versión “Beukels” parece provenir originalmente de De Kemoularia, quien probablemente transcribió el nombre fonéticamente después de haberlo escuchado presuntamente en una conversación).

160. Sobre la base del análisis previo de la hipótesis relativa a Beukels, así como de la nueva información recibida, no parece que pueda ser cierta la historia tal como se le había contado originalmente a De Kemoularia. Si solo había un avión Fouga operativo en el momento en cuestión (algo que se examina más adelante), ello se contradice con los presuntos hechos en que se sustenta la hipótesis sobre Beukels, a saber, que dos Fougas habían participado en el ataque. Además, según los archivos de la ONU, las fuerzas de las Naciones Unidas controlaban Kamina el 17 de septiembre de 1961, algo que también constató Denard en su reunión con De Kemoularia. Eso implica que no queda claro por qué Beukels iba a querer desviar el avión del Secretario General a Kamina.

161. Mi evaluación de la nueva información sobre la hipótesis de que alguien llamado Beukels (o Beuckels) lanzó un ataque contra el avión del Secretario General es que lleva a refutar esa versión de los hechos. Por supuesto, si se localizaran las notas originales de De Kemoularia o cualquier grabación original de su conversación con Beukels, estas tendrían que ser analizadas. No obstante, el peso de la información que ha salido a la luz desde 2015 indica que hay aspectos de la hipótesis sobre Beukels que parecen ser insostenibles. Con todo, es posible que algunas partes de la historia sean verdaderas y otras falsas; por ejemplo, “Beukels” podría haberse atribuido a sí mismo la autoría de los actos de otra persona con el fin de obtener posteriormente algún beneficio financiero o de otro tipo. Dado que esa hipótesis no se puede refutar por completo en esta etapa, tampoco se debe descartar. Sin embargo, sigo considerando que la información sobre un presunto ataque contra el vuelo SE-BDY en la manera descrita por Beukels tiene un valor probatorio bajo.

c) Contexto general

162. Tal como se ha indicado anteriormente, en las primeras investigaciones no se hacía prácticamente ninguna mención del contexto en el que había ocurrido el accidente. Las búsquedas de información pertinente emprendidas en los últimos años se han ampliado para incluir en ellas información sobre el contexto general en el que había tenido lugar el vuelo SE-BDY, en particular sobre la inestable situación militar y geopolítica del momento. En 2018/19, tanto los Encargados Independientes como particulares proporcionaron nueva información sobre el contexto de los hechos.

163. El Encargado Independiente de Francia indicó que en los archivos franceses, incluidos los de inteligencia, seguridad, defensa y navegación aérea, no había ninguna revelación sobre las circunstancias que rodearon la muerte de Dag Hammarskjöld y que contenían pocas menciones del suceso en sí. Declaró que había realizado una investigación muy exhaustiva en esos archivos y no había encontrado nada que pudiera arrojar luz sobre las circunstancias que rodearon la muerte de Hammarskjöld, y afirmó con certeza que en los archivos franceses no había ningún indicio que apuntara específicamente a un intento de asesinato. Había centrado su investigación en particular en la cuestión de los “mercenarios franceses” en Katanga, pero en sus búsquedas no había encontrado ningún vínculo entre su presencia en la zona y la muerte del Secretario General.

164. Sin embargo, la búsqueda en los archivos franceses había revelado más detalles sobre el contexto general y sobre las relaciones entre Francia y el Secretario General en el momento de la crisis de Katanga. Aunque ese contexto histórico no estaba relacionado directamente con el accidente del vuelo SE-BDY, el Encargado Independiente de Francia presentó la información reunida de buena fe, ya que ayudaba a arrojar luz sobre ciertos aspectos de la política francesa en aquel momento. En su opinión, había cierta dualidad en la política francesa con respecto a Katanga. Por un lado, estaba la política expresa del Ministerio de Relaciones Exteriores, que sostenía que Katanga debía reintegrarse en el Congo sin recurrir a la fuerza. Por otro lado, los servicios de inteligencia (SDECE) y de defensa en el exterior tenían como objetivo proteger y resguardar las antiguas posesiones coloniales francesas de la injerencia extranjera y, en la medida de lo posible, ampliar su radio de acción a otros países africanos francófonos. Según el Encargado Independiente, eso había creado tensiones entre las “dos políticas africanas de Francia”, promovidas de forma separada por el Ministro de Relaciones Exteriores, Maurice Couve de Murville, y por el Primer Ministro, Michel Debré, y complicadas por la posición de Jacques Foccart, el Secretario General para Asuntos Africanos y Malgaches de Francia.

165. En cuanto al Ministerio de Relaciones Exteriores, Couve de Murville consideraba que el asunto de Katanga estaba bajo su jurisdicción y defendía la legalidad internacional. Sin embargo, Debré consideraba los asuntos africanos como una de las principales esferas de acción y tenía un gran interés personal en los servicios secretos (SDECE), que fueron puestos, bajo su autoridad, al mando del General Grossin. Debré había denunciado la “postura blanda” adoptada por el Ministerio de Relaciones Exteriores y quería proteger al continente de la amenaza comunista y apoyar la secesión de Katanga, una posición ideológica que, en su opinión, justificaba el envío de armas y “mercenarios”, como se indica más adelante. El Encargado Independiente afirma que las tensiones causadas por esas posiciones contrarias en Francia habían dado lugar a un “juego del escondite con múltiples participantes, por ejemplo, entre el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Primer Ministro (bajo cuya autoridad se encontraba el SDECE en aquel momento) y las Fuerzas Armadas; entre el Departamento y la embajada en Leopoldville; entre esta última y el consulado en Elisabethville; y entre las autoridades francesas y los representantes de las Naciones Unidas”.

166. Con respecto a la presencia del SDECE, el Encargado Independiente informó de que, en la primavera y el verano de 1961, había funcionarios consulares en Stanleyville y Elisabethville, pero no había un puesto del SDECE en Leopoldville. Un tal Sr. Bistos había visitado Katanga como representante del SDECE y se había tenido conocimiento a alto nivel en Francia de esa visita: según el Encargado Independiente, “parece desprenderse de ello que el SDECE, bajo la responsabilidad del Primer Ministro Michel Debré, estaba implicado directamente en la intervención en Katanga, pese a la clara oposición del Ministerio de Relaciones Exteriores”.

167. El Encargado Independiente de Francia señaló que la respuesta francesa a la secesión de Katanga había estado influenciada por: a) la situación interna y colonial de Francia; y b) la preocupación de Francia por lo que consideraba intervencionismo por parte de las Naciones Unidas en África. En relación con el primer punto, el contexto interno y colonial de Francia, el Encargado Independiente observó que había que tener presente que Francia se encontraba en una situación de guerra civil en aquel momento. Debido a la política del Presidente De Gaulle en Argelia, muchos oficiales franceses se habían salido o habían sido expulsados del ejército en 1960 y 1961. La situación se complicó aún más después del verano de 1961. Según el Encargado Independiente, la posición defendida por Francia era que las Naciones Unidas no tenían derecho a intervenir en los asuntos internos y ello incluía las conversaciones sobre la independencia de Argelia de la administración colonial francesa.

168. En relación con el segundo punto, la preocupación de Francia por lo que consideraba intervencionismo por parte de las Naciones Unidas en África, el Encargado Independiente observó que las autoridades francesas, incluido el Presidente De Gaulle, consideraban que la intervención de las Naciones Unidas en África era una intrusión en la zona de influencia de Francia y que Hammarskjöld quería “asumir personalmente el papel que desempeñaban las potencias europeas en África”. Las relaciones entre las Naciones Unidas y Francia eran tirantes en aquel momento, tras la negativa inicial de De Gaulle a reunirse con el Secretario General en la Sede de las Naciones Unidas en abril de 1960, y se tensaron aún más durante la crisis de Bizerte en los meses de junio y julio de 1961. Francia “adoptó una postura de distanciamiento” y se negó a contribuir para sufragar los gastos resultantes de la intervención de las Naciones Unidas.

169. Picard proporcionó más información sobre el contexto en su reseña de la entrevista que había mantenido con Paul Ropagnol, quien al parecer era el último sobreviviente de los 22 mercenarios franceses que habían estado en Katanga en aquella época. Según las memorias de Bob Denard, Ropagnol era el soldado mercenario que estaba al frente de las fuerzas de Katanga que habían cercado durante la Operación Morthor a una sección de soldados irlandeses de las fuerzas de mantenimiento de la paz de la ONU; en los documentos de las Naciones Unidas se constata también que Ropagnol se encontraba en Katanga en aquel momento. En cuanto a su reclutamiento, Ropagnol declaró que había hablado al respecto en París con el asesor del Presidente De Gaulle, Pierre Lefranc. Posteriormente, él y su amigo Robin Wrenacre habían sido enviados, con los gastos pagados y utilizando su nombre real, a Katanga para entrenar a sus fuerzas armadas. Wrenacre, de origen británico, había sido oficial de la Legión Extranjera con experiencia en Argelia y había muerto en Katanga en lo que Ropagnol describió como circunstancias sospechosas.

170. Ropagnol también declaró a Picard que en 1961 había estado reclutando mercenarios para el Ministerio de Defensa de Katanga, con sede en Elisabethville, entre otros lugares en Toulouse en diciembre de 1961, lo que había llevado a su posterior detención por las autoridades francesas.

171. La nueva información sobre el contexto sigue siendo pertinente como medio para detectar otras esferas en las que se deben hacer investigaciones adicionales y para comprender la información existente. A este respecto y debido a su objetivo secundario, no es específicamente necesario que se evalúe su valor probatorio sobre las causas del accidente.

d) Otras personas de interés

172. Tal como se indicó en el informe de 2017, en las primeras investigaciones, sobre la base del testimonio de Delin, se había llegado a la conclusión de que solo había un piloto de la Avikat en Katanga que pudiera haber pilotado un avión en un ataque

contra el vuelo SE-BDY. Sin embargo, la información examinada en 2017 (y anteriormente) dejaba claro que había habido muchos más pilotos potenciales, así como mercenarios y personal de otro tipo, que se debían considerar en el contexto de las diversas hipótesis. La nueva información examinada incluía documentos de las Naciones Unidas, en los que figuraba una lista de al menos 32 empleados de la Avikat (14 pilotos, además de operadores de radio y técnicos) en enero de 1961, y un expediente de inteligencia aérea, según el cual había 11 pilotos mercenarios presentes en Kolwezi (el principal aeródromo bajo el control de Katanga) en abril de 1962. Entre los mercenarios presentes en Katanga a finales de 1961 y principios de 1962 y mencionados en los documentos de las Naciones Unidas por tener la capacidad de trabajar como pilotos se encontraban Delin, Gelen, Glaspole, Hirsch, Magain, Puren, Van Risseghem, Verloo y Wicksteed (como ya se ha observado anteriormente, se han utilizado múltiples variantes en la grafía de sus nombres).

173. En cuanto a la cuestión del personal militar, paramilitar o irregular extranjero (incluidos los mercenarios) que prestaba servicios en Katanga, en 2017 Bélgica proporcionó información sobre Charles “Carlos” Huyghe y Jerry Puren. En relación con Huyghe, indicó que había sido repatriado desde Katanga por las Naciones Unidas el 3 de agosto de 1961. En cuanto a Puren (también conocido como “Purren” y “Pureh” y por el apodo “Du Plessis”), aportó información sin fechar y expurgada en parte en la que indicaba que este seguía estando en Katanga en el momento de redactar el informe.

174. En 2018/19 se recibió más información nueva y pertinente. El Encargado Independiente del Canadá proporcionó notas sobre un informe de la Misión Permanente del Canadá ante las Naciones Unidas en Nueva York enviado el 16 de octubre de 1961 a la “sede central” en el que se comunicaba que el 23 de septiembre de 1961 había sido avistado en Ndola un avión Dove de la Avikat que, sobre la base de las observaciones realizadas y las conversaciones escuchadas, se creía que estaba en ruta hacia Kolwezi (Katanga) desde Sudáfrica y transportaba a tres mercenarios que habían sido expulsados previamente de Katanga. Cuando se les había preguntado al respecto, las autoridades de Rhodesia habían dado información presuntamente falsa sobre los pasajeros. En esa correspondencia también se mencionaba la información proporcionada por las Naciones Unidas de que el mercenario Huyghe se encontraba en Ndola en aquel momento, así como la posibilidad de que un segundo avión Dove de la Avikat que transportaba a otro mercenario, el Capitán Browne (al parecer mencionado erróneamente como “Brown”), estuviera intentando entrar en Katanga y fuera detenido por las autoridades británicas.

175. El Encargado Independiente de Alemania señaló que, después de entregar el Dornier DO-28 a Katanga a finales de agosto de 1961, se desconocían los movimientos precisos de Heinrich Schäfer, el piloto que había realizado la entrega. En una nota de 2 de octubre de 1961 relativa a una conversación telefónica mantenida entre el representante de Dornier en Bonn y un funcionario del Ministerio Federal de Economía se afirmaba que Schäfer había regresado a Alemania “hacía tiempo”. En la nota no se especificaba la fecha exacta de su llegada, aunque, dado que Schäfer solo había llegado a Katanga aproximadamente un mes antes de la fecha de la nota, la expresión “hacía tiempo” solo podía referirse, como mucho, a unas pocas semanas antes.

176. En relación con el mismo asunto del piloto Schäfer, Gülstorff señaló un detalle adicional sobre la entrega del primer DO-28. En su examen de los registros había constatado que en los archivos de Dornier no se mencionaba que el piloto fuera Schäfer. Alrededor de octubre de 1961, un representante de Dornier, Otto Wien, se había referido a “un piloto alemán que no es empleado de Dornier”, y el Director de Exportaciones de Dornier, un tal Sr. Leander, y un empleado de Dornier, un tal Sr. Sohn, habían mencionado a un piloto alemán que no conocían. No está claro por qué

Dornier no podía o no quería mencionar por su nombre a Heinrich Schäfer, que había sido su principal piloto de pruebas desde mediados de la década de 1950.

177. El Encargado Independiente de Francia calificó la presencia de mercenarios franceses en Katanga como una parte pequeña pero importante de sus fuerzas mercenarias extranjeras. Entre otras cosas, señaló su aparente reputación dentro de Francia como profesionales superiores entre los mercenarios extranjeros que estaban entrenando y supervisando a la gendarmería de Katanga y que estaban pagados por la Union Minière du Haut Katanga (UMHK). La dualidad de la política oficial francesa (que se analiza más adelante) llevó al Encargado Independiente a cuestionar si la presencia de mercenarios franceses en Katanga estaba asociada con el aparato del Gobierno de Francia (y, por lo tanto, si podía considerarse que actuaban como una sección armada de la política oficial francesa), o si esa presencia era meramente conveniente para el Gobierno francés, ya que significaba que esos mercenarios no causarían problemas en Francia ni en otras partes del imperio colonial francés.

178. El Encargado Independiente de Francia confirmó la presencia entre los mercenarios franceses del Coronel Trinquier (un paracaidista que había participado en las guerras de Indochina y Argelia y al que Tshombe había encomendado la misión de organizar el ejército de Katanga y reclutar a unos 20 oficiales), el Comandante Faulques, el Capitán Egé y el Capitán De la Bourdonnaye. Otros habían sido reclutados por el representante de Katanga en París, Dominique Diur, desde el número 30 de la avenida Georges Mandel de París. Cuando el Ministerio de Relaciones Exteriores trató de expulsar a Diur por sus actividades de reclutamiento, el Primer Ministro Debré había neutralizado este esfuerzo de apoyar con hechos la política defendida por el Ministerio de no intervención en Katanga.

179. El Encargado Independiente de Francia señaló que en febrero de 1961 Faulques, Trinquier y otros habían sido autorizados por la oficina del Ministro de las Fuerzas Armadas, Pierre Messmer, para “retirarse” del ejército francés y habían firmado contratos con Katanga. En marzo de 1961, Robert Massé, Primer Secretario de la Embajada de Francia en Leopoldville, informó de que había seis oficiales franceses presentes en Elisabethville y de que Faulques le había contado que había “ido a Katanga con el consentimiento del Gobierno de Francia y que su misión estaba respaldada por una orden firmada por el Ministro de las Fuerzas Armadas” (el Encargado Independiente indicó que Faulques había negado expresamente que hubiera estado implicado en forma alguna en el accidente del vuelo SE-BDY). El Gobierno respondió que esos oficiales actuaban sin autorización o consentimiento del Gobierno y que no estaban en servicio activo.

180. El Encargado Independiente de Francia declaró que Joseph Lambroschini, quien había sido nombrado Cónsul de Francia en Elisabethville en junio de 1961, era probablemente un “corresponsal honorario” del SDECE. Señaló que a Francia le convenía tener a los “golpistas novatos” destinados lejos en África, especialmente después de que Messmer se enterara en septiembre de 1960 de que el Coronel Trinquier estaba estableciendo múltiples contactos para oponerse a la política de De Gaulle en Argelia. El golpe tuvo lugar en Francia en abril de 1961, sin la presencia de esos mercenarios, lo que apoya la conclusión de que el Gobierno francés se benefició de que los mercenarios franceses estuvieran en Katanga. Por último, el Encargado Independiente de Francia señaló que, cuando las fuerzas de la ONU se apoderaron de la oficina de correos y de la emisora de radio el 13 de septiembre de 1961, Tshombe se había refugiado en el consulado británico, no en el francés.

181. The Encargado Independiente de Suecia señaló a mi atención las referencias que hacía Rösiö en su informe de 1994, titulado “Ndola Once Again”, a la entrevista que había mantenido con Van Risseghem. En él indicaba que Van Risseghem le había dado “información detallada sobre los otros pilotos y [que] no veía ninguna razón lógica

por la que tuviera que falsificar los registros u ocultar algo. Los conocía a todos: Fouquet, Pence, De Radiques, De Stoute, Dubois, Melot, Hedges, Puren, Delcors, Mans, Heuckets, Hislier, Boutet, Bertaux, Volont, Pier, Hirsch y Osy”. Algunos de estos nombres aparecen mencionados también en los documentos de las Naciones Unidas, mientras que otros no figuran en ellos.

182. En los archivos de las Naciones Unidas también hay una nota de 3 de marzo de 1962 dirigida al representante de las Naciones Unidas, José Rolz-Bennett, según la cual Charles (Chuck) Cox había estado en Salisbury en febrero de 1962 en conexión con la adquisición de un avión DC-4 y la oficina de aduanas le había aconsejado que se pusiera en contacto con un tal “Capitán Jan van Reisinghan”, un expiloto de Sabena de nacionalidad belga que era el jefe de la Avikat. Al parecer, había mencionado un plan para que los aviones de la Avikat tuvieran su base en el Chad, donde las fuerzas de las Naciones Unidas no tenían autorización para volar. Parece claro que “Van Reisinghan” es una transcripción errónea de Van Risseghem, quien informó a Cox de que varios pilotos de la Avikat se encontraban en aquel momento en Kolwezi, entre ellos “Peter Wickstend”, “Josh Purin”, “Hedges”, “Glasspole” y un húngaro conocido como “Sputnik”. Se cree que esos nombres se refieren probablemente a Peter Wicksteed, Jerry Purin, Jimmy Hedges, Max Glaspole y Sandor Gürkitz, respectivamente, lo que confirmaría que el representante fue informado de que estaban trabajando para la Avikat a principios de 1962 y tenían su base en Kolwezi.

183. Tal como se ha indicado anteriormente, en 2018 recibí nueva información de la hija de Claude de Kemoularia sobre una reunión que este había mantenido en su casa con el exmercenario francés Robert (Bob) Denard el 16 de junio de 1993. En las notas, ya citadas, se menciona que Bracco era el piloto del Fouga, que Magain “no dijo nada” y que Delin era el jefe de la Avikat pero no era piloto.

184. El equipo del documental *Cold Case Hammar skjöld* proporcionó extractos de las transcripciones de las entrevistas que había hecho al exmercenario Carlos Huyghe cuando este tenía 93 años, en los que figuraba nueva información. Huyghe había admitido sus actividades como mercenario en el Congo pero había negado que estuviera en Ndola la noche del accidente, como había dicho Jerry Puren. Dijo que eso no era posible porque no había llegado a África hasta el 18 de septiembre de 1961 (y que había salido de Europa desde París hacia Sudáfrica). Afirmó que, alrededor de una semana después, había volado desde Johannesburgo de vuelta a Katanga, con escala en Ndola, junto con el mercenario “Sputnik” (Gürkitz), quien se encontraba en Johannesburgo en ese momento a la espera de que se reparara un avión. No sabía si “Sputnik” había estado en Ndola los días 17 y 18 de septiembre de 1961.

185. Según informó el equipo del documental *Cold Case Hammar skjöld*, Huyghe había presentado ciertos documentos que según él demostraban que no había estado en Ndola en la noche en cuestión. Por ejemplo, había entregado a los entrevistadores una copia transcrita de los registros del sellado de pasaportes del Consulado de Bélgica en Johannesburgo en cuyas páginas se mostraban las fechas de entrada y salida. El equipo le preguntó sobre las fechas, porque según una de las entradas había salido de Katanga el 3 de agosto de 1961 y según otra había llegado al aeropuerto de Mala Mala el 5 de agosto de 1961. Esto se contradecía con su declaración de que había salido de Katanga para ir a Europa. No obstante, Huyghe declaró que esas fechas tenían que ser erróneas.

186. Asimismo, Huyghe confirmó que Roderick Russell-Cargill trabajaba como reclutador de mercenarios para Katanga, y sostuvo que él mismo no se había dedicado al reclutamiento. Declaró que Russell-Cargill (quien más tarde informó a las Naciones Unidas de que Huyghe había estado involucrado en el asesinato de Patrice Lumumba) había reclutado a Jerry Puren para Katanga, y que Huyghe y Crevecouer, que ya

estaban allí, lo habían aceptado en la Avikat como ayudante de navegación. También declaró que el Gobierno de Francia había enviado a 17 oficiales franceses a Katanga con el conocimiento del Presidente De Gaulle, que Bob Denard había estado involucrado en la inteligencia francesa y que Denard había participado en combates contra la ONU. Asimismo, mencionó que Trinquier, Faulques y Debourdonnaie estaban en Katanga en la época en cuestión. Deseo señalar que la declaración de Huyghe a este respecto tiene aspectos que se superponen con el material analizado por el Encargado Independiente de Francia. Huyghe dijo que deseaba limpiar su nombre de las sospechas de implicación en las historias de Lumumba y Hammarskjöld.

187. Rosez también proporcionó información sobre los mercenarios en su declaración. Dijo que, cuando vivía en Elisabethville, el vecino más próximo de su familia era el general Norbert Muke, comandante en jefe de la gendarmería de Katanga. En 1961, Rosez se había hecho amigo del hijo del General Muke (también llamado Victor) y había establecido una relación cercana con el General Muke porque visitaba a menudo su casa. A veces otras personalidades del mundo de la política venían a visitar al General, como el Ministro Godefroid Munongo y Evariste Kimba con sus dos hijos.

188. Rosez contó que había visto a muchos mercenarios extranjeros en Katanga en agosto y septiembre de 1961; a algunos los conocía personalmente, a otros los había visto luchando contra las fuerzas de la ONU y a otros los había conocido en distintos lugares de Elisabethville (como el "Palace" frente a la oficina de correos, el Hotel Leopold II (bar y alojamiento), y las piscinas municipales y del Lido). Rosez declaró que había conocido a mercenarios en la casa de unos amigos de la familia, los Van Dijk, en la casa del General Muke o en otros lugares de la ciudad. A los que menciona en su declaración los conocía de vista; de algunos de ellos conocía su nombre real y de otros solo el apoyo que tenían en aquella época, pero se había enterado de sus nombres más tarde. Los mercenarios estaban ansiosos por contar sus historias y en una comunidad tan pequeña no era fácil guardar secretos.

189. Entre los mercenarios extranjeros que no trabajaban para la Avikat y que Rosez dijo haber visto personalmente en Elisabethville alrededor de agosto o septiembre de 1961 se encontraban los siguientes: Robert (Bob) Denard (un soldado francés), Jean-Baptiste Dubois (un soldado belga que se estaba quedando en la casa de los Van Dijk), Dislaire Lucien, Jacques Saquet, el Coronel Van DeWalle, el Mayor Weber, el Comandante Lebvebre, Ropagnol (un ciudadano francés, conocido como "le Légionnaire") y Faulques (un ciudadano francés, conocido como "Indo"). Entre los mercenarios extranjeros que trabajaban para la Avikat y que Rosez dijo haber visto personalmente en Elisabethville alrededor de agosto o septiembre de 1961 se encontraban los siguientes: Jimmy Hedges (un ciudadano sudafricano que trabajaba como piloto privado de Tshombe y se estaba quedando en la casa de los Van Dijk con otro sudafricano, un ayudante de navegación al que solo conocía por el nombre de "Fossy"), Jerry Puren (un ciudadano sudafricano que trabajaba como ayudante de navegación y bombardero), Jan Van Risseghem (un piloto belga-británico que estaba a menudo con Puren), Sandor Gürkitz (un piloto húngaro a quien recordaba haber visto un día de camino a la escuela de dibujo técnico, a eso de las 8.00 horas, en la avenida Ruwe), Joseph Delin (un comandante belga), Dubois (un piloto belga de aviones Fouga que también volaba con Tshombe desde el aeródromo de Luano) y Roger Bracco. Rosez no estaba seguro de haber visto a Magain, aunque podría haberlo visto brevemente en el aeródromo de Luano.

190. En cuanto a los acontecimientos concretos que recordaba de aquella época, Rosez declaró que el 15 de septiembre de 1961 el mercenario Denard había regresado a Katanga para ayudar en los combates en el "Radio Collège", en los que había participado una pequeña sección de paracaidistas bajo el mando de algunos "civiles" (entre ellos Denard, Faulques, Ropagnol y otros). Tanto Rosez como su padre habían

estado en el colegio entre el 14 y el 16 de septiembre y habían visto y reconocido a esos mercenarios. Había habido un prolongado tiroteo que continuó hasta la noche del 15 de septiembre. Los soldados irlandeses de la ONU se habían escondido en la casa del “Comisario Soete”. La noche del 15 de septiembre había visto a Denard de lejos con al menos otros cinco mercenarios y el voluntario Jean-Baptiste Dubois (los otros eran probablemente Faulques, Ropagnol y De Saint-Paul, pero no podía confirmarlo en ese momento). Estaban registrando las calles y las casas abandonadas en busca de militares irlandeses. Toda la zona alrededor del “Institut Marie José”, el hospital Elisabeth y el colegio estaba libre de tropas de la ONU en aquel momento. Radio Collège había reanudado las emisiones e incitaba a la población a sumarse a la lucha contra las tropas congoleñas y de la ONU. El General Muke estaba al mando de las fuerzas que quedaban del campamento Massart para defender ese campamento y las instalaciones de la UMHK. Muchos de sus hombres se habían dispersado por la ciudad y le tomó algún tiempo llamarlos de vuelta. También había pedido la intervención de la Avikat, que le había prestado apoyo con el Fouga.

191. En un libro sobre el mercenario Mike Hoare, publicado por su hijo en 2018 con el título “*Mad Mike*” Hoare: *the Legend*, se afirma lo siguiente: “En su vejez, por si sirve de algo, Mike me dijo casualmente un día que, algún tiempo después, había regresado a Katanga por carretera con Phyllis y que, de camino a allí, se habían alojado en el Hotel Rutland de Ndola (Rhodesia del Norte). No podía recordar por qué había regresado pero sí la fecha, el 17 de septiembre de 1961, porque ese día Dag Hammarskjöld, el Secretario General de las Naciones Unidas, iba a volar a Ndola para negociar una tregua con Tshombe y el avión DC6-B que lo transportaba se había estrellado en las cercanías y habían muerto las 16 personas que viajaban a bordo. Mike, que por naturaleza era suspicaz y no se fiaba de las apariencias, creía que la verdadera causa del accidente había sido ocultada y nunca saldría a la luz. Eso sí, me dejó claro que no sabía nada personalmente del accidente y que no había tenido nada que ver él”. Esta parece ser la primera información que se ha hecho pública de que Hoare estuviera en Ndola en el momento del accidente.

192. La nueva información recibida de Simensen en julio de 2019 avivó mi interés en la posible relevancia que podía tener un piloto llamado “Dubois” al que se hacía referencia en el informe de 2017. En esa comunicación se señalaba que el 18 de octubre de 1961 la dependencia de información militar de las Naciones Unidas había solicitado al Comandante de la Fuerza de la ONU que respondiera a una serie de preguntas. En una de las anotaciones manuscritas de las respuestas se dice que el Comandante de la Fuerza había indicado que el piloto del Fouga era “Dubois”.

193. Simensen observa que ese piloto se había mencionado también en las notas del informe de Rösiö de 1993, titulado “The Ndola disaster”. Rösiö se había puesto en contacto con Van Risseghem a través del contacto belga del Coronel Jonas Waern (el historiador Daniel Despas). Rösiö registró la carta de respuesta de Van Risseghem (incluidos los extractos del cuaderno de vuelo) en una nota de 2 de marzo de 1993. Según la traducción de Simensen de esa nota, que está escrita en sueco, en ella se dice lo siguiente: “Delin trabajó como responsable de carga en Elisabethville, con el rango de subteniente para que tuviera autoridad en la escala del personal uniformado sobre los empleados africanos, y posteriormente fue enviado a Kolwezi porque los tres pilotos de aviones Fouga que había allí eran indisciplinados y alcohólicos y el cuarto había tenido que ser enviado de vuelta a Bélgica. Uno de esos tres pilotos se había estrellado en Elisabethville, con lo que solo habían quedado dos pilotos, además de Van Risseghem y un instructor francés, que pudieran pilotar el único Fouga que quedaba operativo en Kolwezi, un CM-170. El entrenamiento de Delin en Sudáfrica había sido como ayudante de navegación, no como piloto, por lo que no tenía experiencia y no fue aceptado por la fuerza aérea belga, y su única baza era que hablaba “katangés”. Al parecer, Despas también estuvo en contacto con el Coronel

Vandewalle. Risseghem dijo que estaba dispuesto a contar más. Adjuntó fotocopias de un libro de registro según el cual al principio había tres aviones Fouga, conocidos por las iniciales K91, K92 y K93, pero al final solo les quedaba el K93. No había ninguna anotación de vuelos desde el comienzo de la Operación Rumpunch el 28 de agosto hasta el 20 de septiembre, fecha en la que presuntamente Risseghem había regresado de Bélgica. El último vuelo de Risseghem con el Fouga fue el 10 de agosto. Los otros pilotos, aparte de Van Risseghem, eran Dubois y Dagonier. También se mencionan una serie de nombres en calidad de copilotos o estudiantes que no figuran en la información previa. Los otros aviones eran de los modelos Heron, DC-3, Dove y un Dornier 28. El sello dice “Etat du Katanga, Force Aerienne”. Según parece, Despas había pintado uno de los Fouga a modo de “agradecimiento” a Risseghem, que era considerado el “piloto titular del KAT93 y Comandante de la AVIKAT”, siglas estas últimas que probablemente corresponden a la abreviatura de la fuerza aérea de Katanga. También incluye recortes de prensa que son muy críticos con el artículo de *The Guardian* y apoyan la hipótesis de Ndolo/Ndola, y afirma que los instructores de Transair en cuestiones de navegación no podían distinguir entre el este y el oeste. En el cuaderno de vuelo también se indica que el Fouga no podía estar en el aire más de una hora y media”.

194. Dado que Dubois fue identificado en 2017 y 2019 como posible piloto del Fouga, en cualquier investigación ulterior se debería buscar información adicional que permita determinar dónde se encontraba el 17 de septiembre de 1961.

195. Una vez más, cabe señalar que la nueva información recibida en 2018/19 pone de manifiesto el hecho de que había muchos más mercenarios extranjeros en Katanga y los alrededores, incluidos pilotos, de lo que se había creído en las primeras investigaciones. No he podido contrastar toda la información, y esta no es necesariamente completa. Por estas razones, con la información que se conoce no se puede compilar una lista definitiva de los mercenarios que pudieron haber estado presentes en Katanga o en otros lugares cerca de Ndola la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Sin embargo, a falta de una hipótesis específica bien fundada, tampoco es necesario hacerlo en la actualidad. Lo que sí podemos concluir es que, en el momento de los hechos, había sin duda más personas de interés que participaban activamente en los combates contra las Naciones Unidas de las que se habían considerado en las primeras investigaciones. Por ello, sigo calificando de moderado el valor probatorio de la nueva información recibida, según la cual las fuerzas armadas de Katanga tenían más de un piloto a su disposición en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Si se llegara a formular alguna hipótesis específica más adelante, esa información se tendría que someter a una verificación adicional.

5. Posibles tipos de aeronave y aeródromos en funcionamiento

196. Las primeras investigaciones fueron deficientes a la hora de considerar los posibles tipos de aparatos que se podrían haber utilizado en un ataque contra el vuelo SE-BDY. A modo de ejemplo del tipo de información que no se consideró pertinente en las primeras investigaciones pero que posteriormente se demostró que era importante, cabe señalar que en dichas investigaciones solo se tuvo en cuenta el Fouga Magister como la única aeronave de la Avikat que podría haber llevado a cabo un ataque y no se consideró a Van Risseghem como piloto de la Avikat. Ahora sabemos que la Avikat tenía otros aviones que se utilizaban en ofensivas militares, entre ellos numerosos De Havilland Dove y al menos un Dornier DO-28. Observo que, tal como indica el Encargado Independiente de Suecia, el Gobierno de Suecia ya había planteado en 1962 la posibilidad de que se hubiera utilizado otra aeronave, concretamente en un documento de 26 de febrero de 1962 titulado “Observaciones del Gobierno de Suecia en relación con el informe de la Comisión de Investigación Federal sobre el accidente del vuelo SE-BDY”. Otras personas, entre ellas Bo Virving,

habían hecho observaciones similares; sin embargo, en las primeras investigaciones no se examinaron estas posibilidades en profundidad.

197. El Grupo de Expertos Independiente analizó la posibilidad de que un reactor Fouga Magister, o un De Havilland Dove, un Dornier DO-27 o DO-28, u otro tipo de aeronave pudiera haber sido utilizado en un ataque aéreo contra el vuelo SE-BDY. En última instancia, calificó de bajo el valor probatorio de la información de que una aeronave concreta de esas hubiera sido utilizada en un ataque, pero constató su presencia en la zona en aquel momento. Aunque en el informe de 2017 también 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, se añadía que esa información debía examinarse a la luz de las demás pruebas, incluidas las declaraciones de los testigos.

198. En 2018/19 recibí información adicional de los Encargados Independientes y de otras fuentes sobre los posibles tipos de aeronaves y aeródromos, como se indica a continuación.

a) Aeronaves: Fouga Magister

199. En las primeras investigaciones se estableció que había un reactor Fouga Magister de la Avikat que estaba operativo en septiembre de 1961 y había ocasionado pérdidas considerables a las fuerzas de la ONU en el curso de las hostilidades. Sin embargo, el número de esos aviones, la forma en que habían llegado a Katanga y cualquier otra capacidad que pudiera tener la Avikat eran cuestiones que no se habían abordado.

200. En 2013, la Comisión Hammarskjöld entrevistó a David Doyle, un antiguo oficial de la CIA en Katanga. Este dijo que había trabajado en una “estación remota” de la CIA en Elisabethville hasta julio de 1961, junto con Freddie LeClair y otro oficial de comunicaciones. Según Doyle, una noche mientras estaba destacado en Katanga y estaba realizando un “reconocimiento rutinario del aeropuerto” había visto un avión KC-97 de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos sin marcas de identificación del que la tripulación, que llevaba atuendo civil, estaba descargando tres Fouga Magister. Doyle declaró que los aviones habían sido “entregados a la CIA por los franceses para hacer frente a los aviones de la ONU” y habían sido pagados por “Tshombe o Francia o Bélgica”. Sobre la base de esa información, el Grupo de Expertos Independiente había preguntado a los Estados Unidos acerca de su participación en la entrega de los aviones Fouga (mencionados erróneamente en algunos documentos como “Fuga” o “Fugha”). Los Estados Unidos informaron al Grupo de Expertos de 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, en respuesta a otras preguntas formuladas en 2017, los Estados Unidos informaron de que sí tenían constancia de que una empresa estadounidense, Seven Seas Airlines, había enviado tres Fouga Magister a Katanga el 16 de febrero de 1961 o alrededor de esa fecha. No se aclaró por qué en las primeras búsquedas de la CIA no se habían identificado esos aviones. En aquel momento, calificué de alto el valor probatorio de esa nueva información.

201. Tras el examen realizado en 2017 de los registros de las Naciones Unidas y otra información, se determinó que uno o dos aviones Fouga estaban operativos el 17 de septiembre de 1961 (el pedido inicial incluía nueve aparatos, pero solo los tres mencionados se habían entregado). Según algunas fuentes, solo uno de los Fouga (con el número de registro 93) estaba operativo en septiembre de 1961, ya que otro (el número 91) se había estrellado cerca de Elisabethville el 23 de junio de 1961 durante unas maniobras de adiestramiento al mando del piloto de la Avikat Dagonnier (quien había muerto en el accidente). El tercero (el número 92) había quedado inmovilizado

en el aeropuerto Luano de Elisabethville debido a problemas mecánicos en julio de 1961, después de lo cual había sido confiscado por las Naciones Unidas el 13 de septiembre de 1961, en el curso de la Operación Morthor.

202. Sin embargo, otros datos aportados por Estados Miembros y las Naciones Unidas que se examinaron en 2017 apuntaban a que había más de un Fouga operativo en la fecha pertinente o inmediatamente antes. Ello incluía comunicaciones en las que se hacía referencia a más de un reactor, incluidos múltiples cables enviados por el Embajador Gullion al Secretario de Estado de los Estados Unidos, en uno de los cuales de fecha 16 de septiembre de 1961 decía: “se cree que dos [Fouga] Magisters están operativos” y hay “una clara preocupación” de que se utilice ese tipo de reactor para una incursión nocturna. En las comunicaciones de las Naciones Unidas también se hacía referencia a más de un reactor y a que el número de ataques cometidos contra las fuerzas de las Naciones Unidas indicaba que habría sido difícil llevarlos a cabo con un solo Fouga. Por ejemplo, en los archivos de las Naciones Unidas se indicaba que los Fouga habían lanzado varios ataques diarios con cohetes, ametralladoras y bombas los días 15, 16, 17 y 18 de septiembre. Esos ataques habían incluido uno con bombas que había causado la muerte de personal de las Naciones Unidas y había destruido varias de sus aeronaves, entre ellas un UNC 199, un DC-3 y un DC-4. Señalo como cuestión que se debe someter a un seguimiento adicional la verificación de si el Fouga número 91 se estrelló el 23 de junio de 1961 y el Fouga número 92 fue confiscado por la ONU el 13 de septiembre de 1961.

203. Por lo que respecta a la información nueva, el Encargado Independiente de Alemania señaló un informe de la Embajada de Alemania Occidental en Leopoldville fechado el 25 de julio de 1961 en el que se indicaba que la Avikat tenía “8 aviones Dakota de transporte, 3 helicópteros, 2 Fouga y un par de aviones de reconocimiento”. No obstante, en informes posteriores se hacía referencia a un solo Fouga, incluido un informe de 25 de septiembre de 1961 de la Embajada de Alemania Occidental en Leopoldville en el que se hablaba sobre los ataques cometidos por un solo reactor en los que habían quedado destruidas varias aeronaves de las Naciones Unidas, incluidos ocho aviones y tres helicópteros, y sobre los ataques “desmoralizantes” que había llevado a cabo contra los efectivos de las Naciones Unidas sobre el terreno. Otro informe de este tipo figuraba en un cable de la Embajada de Alemania Occidental en Washington enviado al Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania Occidental el 21 de octubre de 1961 en el que se hacía referencia a un Fouga que controlaba todo el suministro de los efectivos de las Naciones Unidas y desempeñaba un papel decisivo en las operaciones de infantería sobre el terreno.

204. Los Encargados Independientes de Bélgica indicaron que, sobre la base de ciertos documentos que enumeraban en su informe y que eran similares a los analizados en 2017, parecía que solo había un Fouga (el número 93) que estuviera operativo en septiembre de 1961.

205. El Encargado Independiente del Canadá encontró un informe del Departamento de Defensa Nacional de 19 de septiembre de 1961 en el que se afirmaba que la Avikat tenía “unos 200 efectivos y su base estaba en Kolwezi (a unas 200 millas al norte de Elisabethville). Los pilotos eran europeos (de Bélgica, Francia, Rhodesia y Sudáfrica). Operaban las siguientes aeronaves: entre 3 y 7 Fouga Magister (reactores con cohetes, cañones y ametralladoras), 6 Harvard, 6 Dove, 4 Dakota ([cada uno de los cuales] había sido armado con ametralladoras)”.

206. El Encargado Independiente de Zimbabwe encontró información similar, incluido un informe preparado para el Comité Conjunto de Seguridad e Inteligencia de Rhodesia, de 4 de octubre de 1961, en el que se decía que la Avikat tenía a su disposición 1 reactor militar Fouga de Rhodesia, 1 Dornier 28, 2 Piper Cub, 2 Dove, 1 Sikorsky 55 (que había pertenecido a las Naciones Unidas) y 6 reactores Fouga

pendientes de entrega. En este documento también se identificaban 10 bases aéreas y los pilotos disponibles para operar las aeronaves mencionadas.

207. El Encargado Independiente de Suecia analizó un informe del General Göransson, Jefe de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas de Suecia, que este había escrito tras realizar una visita al Congo entre el 23 y el 27 de septiembre de 1961. En ese informe se afirmaba que “los tres aviones (Fouga Magister) del adversario en la base aérea de Kolwesi tenían plena libertad de acción”. Esa información se había incluido en el informe a pesar de que el Embajador Gullion de los Estados Unidos había informado al parecer al General Göransson de que “solo había un Fuga”. El Encargado Independiente señaló también que un documento posterior preparado en 1993, titulado “Estudio de la Fuerza Aérea de Suecia de la capacidad de los Fouga 1993-02-01”, se había basado en la labor inicial llevada a cabo en 1962 y en diciembre de 1961. En el documento de 1993 se indicaba que, teóricamente, era posible que un Fouga partiera de Kolwezi y llevara a cabo una misión sobre Ndola, pero que era poco probable debido al factor del tiempo.

208. El Encargado Independiente de Suecia señaló además que en un memorando de la ONUC de 31 de octubre de 1961, enviado desde la base de Kamina y relativo a los acontecimientos ocurridos entre el 14 y el 20 de septiembre de 1961, se informaba de que un Fouga había atacado Kamina a las 7.30 horas el día 18 de septiembre de 1961. Ello parecía refutar las declaraciones hechas a la Junta de Investigación de Rhodesia (por ejemplo, la declaración núm. 84 del testigo Forrest) en las que se afirmaba que el Fouga estaba todavía en Kolwezi a las 8.00 horas de ese día.

209. Con respecto al suministro de los aviones Fouga, de fabricación francesa, a Katanga en 1961, el Encargado Independiente de Francia indicó que ese asunto parecía ser conocido a los más altos niveles en Francia (incluso por el Presidente De Gaulle y el Ministro de Relaciones Exteriores Couve de Murville). Después de septiembre de 1961, Couve de Murville escribió al Primer Ministro Debré tras enterarse “de que la misma operación dudosa de los Fouga se estaba repitiendo con armas, y que Defensa y el SDECE -sic- (una vez más) la apoyaban”. Al parecer, alrededor de noviembre de 1961, el Presidente de la República del Congo, Fulbert Youlou, había encargado a Francia una gran cantidad de armas que presuntamente estaban destinadas a Katanga. Couve de Murville añadió: “Pensé que el asunto de Katanga se había resuelto ... y que el capítulo de las intervenciones paralelas en Katanga estaba cerrado y [se había tomado] la decisión de alinear con nuestra política oficial la de ciertos servicios [Defensa y SDECE] que no están bajo mi autoridad”. Una nota al margen de esa correspondencia indicaba que el Primer Ministro Debré había respondido oralmente. De esa información se desprende que Francia vendió armas que se enviaron a Katanga a través de la República del Congo. Sin embargo, en esa correspondencia no se proporcionan más detalles sobre cuántos Fouga estaban operativos en septiembre de 1961, ni ninguna otra información.

210. En 2019, Victor Rosez relató sus recuerdos personales en la declaración que me hizo llegar y, entre otras cosas, dijo que a principios de 1961 había visto tres aviones Fouga que proporcionaban escolta aérea al DC-6 del Mayor Weber, el asesor militar que había salido de Katanga para Brazzaville a petición de las Naciones Unidas. No obstante, el Fouga número 91 se había estrellado en junio de 1961, un accidente en el que habían muerto el piloto y el copiloto, a eso de un kilómetro de la vivienda de la familia de Rosez, ubicada en la plaza D’Uvira de Elisabethville; su padre había sido testigo de ese accidente. El Fouga número 92 había sido confiscado por las Naciones Unidas en agosto de 1961 y Rosez lo había visto en el aeropuerto Luano de Elisabethville, un lugar en el que entraba y salía libremente porque era amigo de un tunecino que trabajaba allí como controlador del tráfico aéreo. Dijo que había visto volar el Fouga número 93 varias veces, una vez en un ataque contra el aeropuerto

Luano y otra en un ataque contra Clair Manoir, y que creía que ese aparato era el único Fouga Magister de la Avikat que quedaba operativo en septiembre de 1961.

211. Rosez también hizo otras declaraciones sobre las operaciones del Fouga. Por lo que respecta a misiones de vuelo nocturno, dijo que alrededor de agosto de 1961 le habían dicho que el Fouga había realizado un vuelo a medianoche. El 13 de septiembre de 1961, se enteró de que el Fouga había destruido un avión DC-3 de las Naciones Unidas en el aeropuerto de Elisabethville. Afirmó que había escuchado contar todas esas cosas en aquel momento, pero que no había presenciado los hechos personalmente. El 14 de septiembre, había visto el Fouga Magister en el aire y había sabido por amigos suyos que colaboraban con las fuerzas de Katanga que el Fouga había atacado a soldados de la ONU y perseguido a un helicóptero en Jadotville, atacado a un DC-3 que estaba aparcado en Kamina y lanzado otro ataque desde el aire contra soldados de la ONU en Elisabethville. Afirmó haberse enterado de que el Fouga había dejado caer bombas de 25 kg, y posiblemente de 50 kg, algunas de las cuales había ayudado a fabricar (como se indica más adelante). El 17 de septiembre de 1961, Rosez había escuchado que el Fouga había lanzado un ataque aire-aire en el que había perseguido y disparado contra un DC-3 de las Naciones Unidas.

212. Según las entrevistas celebradas por Picard con Bracco en 2018 (mencionadas anteriormente), Bracco y Van Risseghem habían hecho vuelos nocturnos juntos en el Fouga en 1961, pero Van Risseghem le había dicho a Bracco que no registrara esos vuelos en sus cuadernos de vuelo. En los cuadernos de vuelo de Van Risseghem figura también un vuelo nocturno con el Fouga realizado en agosto de 1961.

213. La capacidad operacional del Fouga ya se había sometido a análisis previamente. Se trata de una cuestión importante porque las limitaciones para operar de noche, para lanzar un ataque aire-aire y para volar desde una pista no pavimentada se citaron anteriormente como factores que reducían la probabilidad de un ataque contra el vuelo SE-BDY. En las primeras investigaciones parecen haberse aceptado como ciertas las declaraciones hechas por personal de Katanga de que el Fouga no se utilizaba por la noche ni en ataques aire-aire y de que solo operaba desde Kolwezi. Sin embargo, se ha demostrado que esos testimonios son falsos al menos en ciertos aspectos, por ejemplo, las declaraciones del Mayor Delin acerca de que él era el único piloto que pilotaba el Fouga. Además, en 2017 se recibió información sobre la capacidad operacional del Fouga que apuntaba a que se había utilizado durante la noche, así como en ataques aire-aire. Entre los ejemplos de documentos que aportan información sobre estos aspectos se encuentran la comunicación de Gullion de 15 de septiembre de 1961, en la que mencionaba las preocupaciones relativas a las misiones nocturnas del Fouga, y otra comunicación de 18 de septiembre de 1961, enviada desde Nueva York al Secretario de Estado de los Estados Unidos, en la que se confirmaba que el reactor Fouga “atacó a un avión Dakota de los Estados Unidos que transportaba heridos desde Eville a Leo. El avión resultó dañado pero llegó a Leo a salvo”. Por consiguiente, parece que el Fouga no solo era capaz de lanzar ataques aire-aire, sino que también había atacado a aeronaves estadounidenses en Katanga.

214. La nueva información recibida en 2018/19 amplía la examinada en años anteriores. En conjunto, parece haber pruebas convincentes de que la Avikat solo tenía un Fouga que estuviera operativo en septiembre de 1961; no obstante, si solo había uno, la multitud de ataques que llevó a cabo en una extensa zona indica que ese aparato operaba, y era mantenido, de manera rigurosa y eficaz, para lo que se necesitaría la colaboración de múltiples pilotos y de personal de apoyo. Varias fuentes mencionaron también que un avión Fouga se utilizaba en operaciones nocturnas y en ataques aire-aire. Más adelante se examina la cuestión de qué aeródromos se podrían haber utilizado para el despegue y aterrizaje.

215. Reitero que sigue siendo necesario actuar con cautela a la hora de proceder con este análisis, ya que, según la opinión formulada por los expertos en 2015 y 2017, hubiera sido muy difícil para el Fouga llevar a cabo misiones nocturnas u operaciones de hostigamiento o ataques aire-aire, teniendo en cuenta el equipo con que estaba dotado el aparato y el que se utilizaba para prestarle apoyo desde tierra. Además, este análisis solo muestra que habría sido posible que un Fouga hubiera amenazado o atacado al SE-BDY, lo que significa que tal ataque o amenaza no se puede descartar. Ello no quiere decir, sin embargo, que respalde la hipótesis específica de que se hubiera utilizado un Fouga para llevar a cabo el ataque contra el SE-BDY. Sobre la base de lo anterior, califico de moderado el valor probatorio de la información relativa a la presencia y las operaciones del avión Fouga en Katanga en septiembre de 1961.

b) Aeronaves: Dornier

216. El Grupo de Expertos Independiente y la Persona Eminente analizaron la información recibida de Torben Gülstorff sobre la presencia en Katanga de aviones Dornier DO-27 y DO-28 y sobre la posibilidad de que uno de ellos, o ambos, pudieran haber participado en un ataque contra el SE-BDY. Previamente, Rösiö también había indicado en su informe que se habían utilizado aviones Dornier contra las Naciones Unidas en misiones de bombardeo nocturno.

217. En 2017, recibí más información de Gülstorff y de Alemania, Bélgica, los Estados Unidos y las Naciones Unidas sobre los aviones Dornier. Según se indicaba en el informe de 2017, un proveedor comercial de Alemania Occidental había suministrado aviones Dornier DO-28 a Katanga en 1961, al menos uno de estos aviones se encontraba presente en la zona antes de la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 y ese avión podía haber sido modificado para lanzar ataques y bombardeos aéreos. Según la información aportada por las Naciones Unidas, en 1961 los aviones Dornier de la Avikat llevaban a cabo operaciones que incluían bombardeos de día y de noche y operaciones en lugares ubicados a una distancia de unos 1.000 km entre sí (Kaniama y Ndola), y al menos uno de ellos había hecho un intento de interceptación en el aire en octubre de 1961. Aunque algunas de esas actividades ocurrieron después del accidente del SE-BDY, dan fe de la capacidad de los Dornier para llevar a cabo dichas operaciones.

218. Por lo que respecta a la información obtenida sobre los aviones Dornier en 2018/19, el Encargado Independiente de Alemania proporcionó un análisis detallado de la entrega de dichos aviones. El Gobierno de Alemania Occidental había declarado inicialmente a mediados de 1961 que las acusaciones sobre la entrega de esas aeronaves eran falsas y que, como cuestión de principios, el país no suministraba armas a regiones sacudidas por crisis políticas y se consideraba obligado por las resoluciones pertinentes relativas al Congo aprobadas por el Consejo de Seguridad y la Asamblea General.

219. Sin embargo, el 29 de septiembre de 1961, la Embajada de Estados Unidos en Bonn informó al Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania Occidental sobre las “noticias” que había tenido de que se había observado un DO-28 armado en Katanga, aunque no facilitó más detalles. Posteriormente, gracias a la nueva información proporcionada a la Persona Eminente por el Encargado Independiente de Alemania, se determinó que Jean Cassart había hecho un pedido de seis aviones DO-28 a principios de 1961 a través de su empresa, Mitraco (representante de Dornier en el Congo). Uno de los aviones había sido entregado al comprador el 18 de agosto de 1961 en el aeródromo de Dornier en Oberpfaffenhofen y, tras el despacho de aduana y con la aprobación de la Luftfahrtbundesamt (Oficina Federal de Aviación), salió del aeropuerto internacional de Múnich con destino a Katanga el 21 de agosto de 1961 a través de Ajaccio, Córcega. El avión había sido pilotado por Heinrich Schäfer, antiguo

piloto de pruebas de Dornier, a quien había acompañado Jean Cassart, y había llegado a Katanga alrededor del 29 de agosto de 1961.

220. Según la información analizada, otros cuatro aviones Dornier DO-28 pilotados por pilotos belgas habían llegado a Katanga a través de Luanda en algún momento después de mediados de octubre de 1961. Dado que esa fecha es posterior a la del accidente del SE-BDY, esos aviones no se consideran pertinentes a los efectos del presente análisis. Según un cable de 25 de octubre de 1961 del Observador Permanente de la República Federal de Alemania ante las Naciones Unidas, las Naciones Unidas habían sido informadas sobre los aviones Dornier, por lo que el Observador Permanente afirmaba que “Alemania tenía un historial totalmente limpio”.

221. Por lo que respecta al avión Dornier DO-27 (monomotor), en un mensaje del Consulado de Alemania Occidental en Luanda, de 19 de julio de 1961, se informaba a Alemania Occidental sobre la presencia de 16 aviones DO-27 en la región. Esos aviones eran de la versión militarizada, estaban equipados con lanzacohetes y el ejército portugués los había desplegado en las operaciones contra los rebeldes en el norte de Angola, algunos de cuyos ataques habían sido presenciados por agricultores alemanes que vivían en la zona. En otro mensaje de 29 de agosto de 1961 se informaba sobre las actividades militares portuguesas en la “Serra de Canda”, cerca de la frontera entre Angola y el Congo, en las que se habían utilizado varios DO-27 dotados de lanzacohetes para apoyar una operación aérea llevada a cabo el 25 de agosto de 1961.

222. En un cable de 10 de julio de 1961 del Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania Occidental a su Observador Permanente en Nueva York se informaba de que se habían entregado a Bélgica seis aviones Dornier DO-27. Aunque los aviones no estaban dotados de ningún otro equipo aparte del normal para uso civil, “no se podía descartar la posibilidad de que algunos de los aviones DO ... entregados a terceros países fueran enviados posteriormente a Katanga dotados de equipo militar adicional”. El Encargado Independiente de Alemania no encontró confirmación en los registros consultados de que hubiera sido así.

223. Los Encargados Independientes de Bélgica volvieron a señalar que la Avikat tenía aviones DO-28, aunque no estaba claro cuántos de esos aviones había adquirido ni cuándo habían sido entregados a Katanga. En un documento del Servicio de Seguridad del Estado de principios de octubre de 1961 se indicaba que un avión DO-28 podía haber sido enviado desde Alemania a Brazzaville y posteriormente trasladado a Kolwezi antes de septiembre de 1961. Un segundo aparato del mismo modelo podría haber sido enviado posteriormente, en una fecha sin precisar, directamente desde Alemania a Katanga. En otro documento de finales de octubre de 1961 se mencionaba la “reciente” entrega de cuatro aviones Dornier desde Alemania a Katanga, con lo que el total ascendería a seis aparatos DO-28. En la información que figuraba en los archivos belgas también se indicaba que los DO-27 y DO-28 se podían modificar para su uso como aviones de combate.

224. En relación con una solicitud concreta que dirigí al Encargado Independiente de Portugal de que facilitara cualquier información disponible sobre el uso del espacio aéreo de Angola por el avión Dornier de la Avikat entre agosto y octubre de 1961, este me informó de que en los archivos históricos de la fuerza aérea no había ninguna referencia al avión ni a los pilotos mencionados en la solicitud.

225. En 2018/19, Gülstorff proporcionó también nueva información que ampliaba la que ya había presentado en 2015 y 2017. Esa información coincidía en buena medida con la información confirmada por el Encargado Independiente de Alemania. Según la nueva información, además del DO-28 entregado en agosto (con el número de registro 3016) y de los otros cuatro aparatos entregados alrededor del 16 de octubre de 1961 (con los números de registro 3017 a 3020), otro avión DO-28 se había

desensamblado y enviado a la Angola portuguesa, y desde allí a Kolwezi, donde lo había vuelto a ensamblar un técnico de la empresa. No obstante, dado que la fecha de su llegada es posterior a la del accidente del SE-BDY, ese avión no se considera pertinente a los efectos del presente análisis.

226. Gülstorff también informó de que los DO-27 se habían utilizado con fines militares en 1961, incluso en Angola, y de que en un cable de 24 de noviembre de 1961 el Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania Occidental había informado a Dornier de que un avión DO-28 había atacado a las fuerzas congoleesas y de la ONUC en Katanga. En cuanto a la capacidad operacional del DO-28, basándose en la información proporcionada el 10 de noviembre de 1961 por el Ministerio Estatal de Economía y Tráfico de Baviera y en la correspondencia que había mantenido con el personal de la Fundación Aeroespacial Dornier en junio de 2018, Gülstorff informó de que la velocidad máxima de ese modelo era aproximadamente 328 km/h, su velocidad normal era aproximadamente 250 km/h y su velocidad mínima era aproximadamente 65 km/h. Añadió que, según las mismas fuentes, el DO-28 tenía una excelente maniobrabilidad y podía despegar y aterrizar en distancias cortas, en concreto en una pista de menos de 300 m de longitud. Gülstorff también añadió que el primer DO-28 (3016) estaba equipado con un radiogoniómetro Lear ADF 14-d-1, lo que habría servido de ayuda en vuelos nocturnos, y con una radio de alta frecuencia Narco Marc V y un transceptor de alta frecuencia Sunair 5-T-R, diseñado especialmente para comunicaciones a larga distancia.

227. Una vez finalizado el informe del Encargado Independiente de Alemania, recibí información adicional de Gülstorff sobre agentes de inteligencia alemanes que habían colaborado con la CIA en conexión con los aviones Dornier. El 28 de julio de 1961, la CIA había enviado a la Dirección de Planificación un informe calificado como “secreto” y titulado “Evaluación de los Aviones Dornier”. En él se decía que “[la CIA] necesitaba para sus misiones aeronaves capaces de despegar y aterrizar en distancias cortas. Hasta la fecha, esas misiones se habían llevado a cabo con [aviones] Helio Courier ... 2. La Agencia solicitaba que se permitiera a un equipo de pilotos e ingenieros de la Fuerza Aérea evaluar los modelos Dornier de fabricación alemana a efectos de comparación, [incluidos los modelos] Do. 27, Do. 27T equipado con un motor de turbohélice, y Do. 28”. A la luz de otros aspectos relativos a las operaciones aéreas de la CIA en el Congo en 1961 que se examinan más adelante, sería necesario determinar si alguno de los aviones Dornier en que estaba interesada la CIA se acabaron utilizando contra las Naciones Unidas en el Congo.

228. Gülstorff proporcionó un documento de la CIA fechado el 20 de octubre de 1961 y titulado “Informe del contacto con Caravel”, que había sido desclasificado recientemente. En él se indicaba lo siguiente: “Aviones Dornier para Katanga: Se explicó el peligro de que Alemania pudiera acabar con un ojo morado como resultado de la transacción, y se presentó una secuencia de los acontecimientos. Se proporcionaron a Caravel los nombres del comerciante de armas belga Jean Cassart y del presunto intermediario Freddy Loeb (residente en Kitwe, Rhodesia) para que hiciera verificaciones con INTERPOL, que a su vez podrían justificar una investigación adicional. Caravel espera obtener de Dornier su versión de la historia porque: ‘Por casualidad tenemos un hombre en Dornier’”. El hecho de que la CIA conociera la identidad de Cassart, que suministraba aviones a la Avikat, y de Loeb, que servía de enlace con los servicios de inteligencia británicos, la UMHK y las autoridades de Rhodesia (entre otros), y de que tuviera un agente conectado con Dornier, indica que ese es otro ámbito en el que se deben hacer más pesquisas, algo que se examina más adelante.

229. En su declaración, Rosez recordó que el primer fin de semana de septiembre de 1961 había asistido a una reunión escolar antes de que comenzara el curso académico. Alrededor del primer sábado de septiembre de 1961, había estado en Kipushi

visitando el pequeño lago y la granja de un amigo suyo que tenía un pequeño avión monomotor. Mientras estaba allí, había visto un Dornier DO-28, con el número de registro 3016, que a él le pareció que tenía unas puertas laterales sorprendentemente grandes. Él y su amigo habían hablado con algunos mercenarios francófonos que tenían un acento diferente al de ellos (más tarde llegó a la conclusión de que podían haber sido de Francia y no de Bélgica). Los mercenarios les habían dicho que se iban a entregar más aviones y les pidieron que les dejaran espacio libre en la pista, que era muy pequeña. Rosez también declaró que había observado personalmente que el Dornier DO-28 entregado en agosto de 1961 tenía instalado un sistema para el lanzamiento de bombas.

230. Como se ha dicho, Van Risseghem y Bracco mencionan en sus cuadernos de vuelo haber pilotado el DO-28. En esos cuadernos también se indica que el DO-28 utilizaba aeródromos ubicados en Katanga, Rhodesia del Norte, Angola y la República del Congo, algo que se examina más adelante. Además, en la nueva información recibida de los archivos de la ONUC figura un informe enviado por Matlick, el Agregado Aéreo de los Estados Unidos, al Embajador Gullion el 14 de diciembre de 1961 en el que Matlick indica que, durante su visita a Ndola el 13 de diciembre de 1961, le presentaron a un piloto de la “oposición” que operaba el DO-28 y que, según pudo observar en los formularios del aeropuerto, se llamaba “Wicksteed (o Wickstead), de nacionalidad británica”. Al parecer, ese piloto mantenía estacionado el DO-28 en Nodola de donde partía hacia “una pequeña pista en Katanga para recoger sus bombas” antes de lanzar bombardeos nocturnos contra objetivos de la ONUC en Elisabethville.

231. La información nueva sobre los aviones Dornier recibida en 2018/19 amplía la ya examinada en años anteriores. Múltiples fuentes confirman que al menos un DO-28 estaba presente en septiembre de 1961 y operaba en una extensa zona geográfica. La información disponible también menciona que el DO-28 había sido modificado y dotado con armas y que operaba durante la noche y participaba en ataques aire-aire. Una vez más, este análisis solo muestra que habría sido posible que un Dornier hubiera amenazado o atacado al SE-BDY; ello no quiere decir, sin embargo, que respalde la hipótesis específica de que se hubiera utilizado un Dornier para llevar a cabo el ataque contra el SE-BDY. Con todo, califico de moderado el valor probatorio de la información relativa a la presencia y las operaciones de aviones Dornier en Katanga en septiembre de 1961.

c) Aeronaves: otros modelos

232. El Grupo de Expertos Independiente y la Persona Eminente analizaron la información de que otros tipos de aeronaves podrían haber participado en un ataque contra el SE-BDY. A continuación se describen las novedades en relación con esa hipótesis, sobre la base de la información nueva recibida en 2018/19.

233. El Encargado Independiente del Canadá proporcionó notas sobre un informe de la Misión Permanente del Canadá ante las Naciones Unidas en Nueva York enviado el 16 de octubre de 1961 a la “sede central” en el que se comunicaba que el 23 de septiembre de 1961 había sido avistado en Ndola un avión Dove de la Avikat que, sobre la base de las observaciones realizadas y las conversaciones escuchadas, se creía que estaba en ruta hacia Kolwezi (Katanga) desde Sudáfrica y transportaba a tres mercenarios que habían sido expulsados previamente de Katanga. Cuando se les había preguntado al respecto, las autoridades de Rhodesia habían dado información presuntamente falsa sobre los pasajeros. En esa correspondencia también se mencionaba la información proporcionada por las Naciones Unidas de que el mercenario Huyghe se encontraba en Ndola en aquel momento, así como la posibilidad de que un segundo avión Dove de la Avikat que transportaba a otro

mercenario, el Capitán Browne (al parecer mencionado erróneamente como “Brown”), estuviera intentando entrar en Katanga y fuera detenido por las autoridades británicas.

234. En su declaración, Rosez dijo que había visto a muchos aviones en tierra en varios lugares de Katanga (que se examinan más adelante) y en el aire durante 1960 y 1961. Esos aviones tenían libre acceso a los aeropuertos o pistas de aterrizaje, excepto durante los breves períodos en que había problemas. Declaró que en 1960 y 1961 había visto personalmente en Katanga los siguientes modelos de avión de la Avikat: varios DC-3 Dakota; varios C-47 en vuelo (no volvió a ver ninguno después de diciembre de 1961); un Fouga Magister; cuatro De Havilland Dove; un Dornier DO-28; aviones T-6 Texan y Harvard (se usaban en el norte); y un modelo Alouette y otros Sikorsky S-55 y S-58, Piper y Cessna, así como al menos dos helicópteros Beechcraft.

235. Rosez dijo que en octubre de 1961 había visto un aparato Dove modificado con un lanzabombas, cuando había ido a Kolwezi para su entrenamiento como paracaidista con Bob Denard. Denard se había lesionado una pierna y no había podido sumarse a Rosez y sus colegas, por lo que el entrenamiento se había cancelado. No obstante, habían tenido la oportunidad de observar varios aviones que se encontraban allí. El lanzabombas parecía una caja metálica en la que se podían colocar tres bombas y estaba instalado en la parte inferior del Dove, donde había una escotilla que se accionaba con una palanca. En uno de los Dove había visto cajas de madera que contenían al menos una docena de bombas de 12,5 kg. Otro Dove tenía montada una ametralladora Browning .50 en una puerta lateral. Cabe señalar que algunos de los datos proporcionados por Rosez a ese respecto coinciden con la información analizada previamente por la Comisión Hammarskjöld y el Grupo de Expertos Independiente que habían proporcionado Puren y Virving.

236. Rosez también declaró que había presenciado y participado personalmente en la fabricación de bombas para su uso por los aviones de la Avikat. El lugar donde trabajaba su padre para la Compagnie du Chemin de Fer du Bas-Congo au Katanga (BCK) estaba junto a la fábrica de la Union Minière du Haut Katanga (UMHK) en Elisabethville. Como muchos de los amigos de su padre trabajaban para la UMHK, había visitado frecuentemente las instalaciones de la BCK y la UMHK. Aunque solo tenía 16 años en 1961, debido a la escasez de mano de obra Rosez había ayudado entre mayo y agosto de 1961 en la fabricación de bombas en la planta de la UMHK en Elisabethville, ubicada en la avenida de Kato. Su amigo, Cornelis van Dijk, le había enseñado a construir las bombas y en cuestión de unas horas había dominado la técnica de tornear roscas interiores y exteriores y de cortar tubos de metal (que podían ser postes metálicos de señales o tubos de farolas). Los tubos se cortaban a una longitud determinada y se cortaban también placas para la cola y se soldaban, y después las distintas partes se ensamblaban utilizando las roscas. Estas bombas funcionaban con fusibles de ignición del ejército belga, que estaban disponibles en grandes cantidades en la “base terrestre” de la Gendarmería de Katanga, ubicada en la avenida Industriel. En ese lugar había también una gran cantidad de diferentes tipos de munición.

237. Según Rosez, las bombas que fabricaban estaban destinadas a ser utilizadas por la Avikat, incluida una serie de bombas de 25 kg, algunas por el Fouga Magister y otras por el T-6 Texan. También se habían fabricado bombas de 50 kg para el T-6 Texan en Kolwezi (él no había participado personalmente en esas) y de 12.5 kg para el De Havilland Dove. Rosez también declaró que había presenciado otras actividades relacionadas con las armas en esa misma fábrica de la UMHK, incluido el taladrado de los cañones de la ametralladora del Fouga para ampliar el calibre de 7,5 mm a 7,62 mm, que era un tamaño estándar de munición. Si es cierto que los cañones de la ametralladora se habían taladrado, entonces las balas disparadas a través de ellos podrían carecer de marcas de estrías; este asunto no ha sido verificado.

238. Rosez también declaró que era sobradamente conocido, incluso por él, que un belga llamado (Coronel) Jean Cassart había organizado la entrega de muchos aviones a la Avikat. Tenía unos locales muy grandes, que incluían una sala de reuniones, en el “barrio industrial” de Elisabethville, en la parte trasera de la base terrestre. En esos locales se habían ensamblado varios aviones T-6 Texan antes de agosto de 1961. El Coronel Cassart tenía un espacio allí para trabajar con aviones. Compraba aviones de segunda mano en Bélgica y los vendía en Katanga. Rosez dijo que había coincidido personalmente con Cassart en más de una ocasión en casa del General Muke, pero que no había asistido a sus reuniones en la gran sala de conferencias que había en la planta baja.

239. Como se ha dicho anteriormente, en el extracto del cuaderno de vuelo de Van Risseghem se mencionan también vuelos nocturnos en el DC-3 y el Dove. En ellos se registra un “aterrizaje nocturno 5” en un DC-3 el 22 de junio de 1961, con “V Gee” como copiloto, y un “aterrizaje nocturno 5” en el Dove el 27 de julio de 1961, con Verloo como copiloto.

240. Los registros recientemente desclasificados en 2017 y 2018 en virtud de la Ley de Recopilación de Registros del Asesinato del Presidente John F. Kennedy (1992) también contienen información de los servicios de inteligencia sobre la fuerza aérea de Katanga. Esos documentos no fueron proporcionados por el Encargado Independiente de los Estados Unidos, sino por Williams, y se examinan a fondo más adelante. En noviembre de 1961, según algunos de esos registros, se informó a Washington D.C. de que el reactor Fouga tenía su base en Kolwezi y que, además de ese aparato, “la flota de aeronaves de la KAT [Avikat] probablemente consistía en 5 Dornier 28, 2 o 3 Dove, y quizás un C-47”.

241. Al igual que en el caso de la información sobre los aviones Fouga y Dornier examinada anteriormente, la información nueva recibida en 2018/19 sobre otros tipos de aeronaves amplía la información ya examinada en años anteriores. Según múltiples fuentes, esos aviones se habían modificado para dotarlos de armas y participaban en acciones ofensivas en una amplia zona geográfica, incluso por la noche. Este análisis no respalda por sí solo la hipótesis específica de que se hubiera utilizado una de esas aeronaves para lanzar un ataque contra el SE-BDY, pero refuerza la teoría de que pudiera haberlo hecho. Con todo, califico de moderado el valor probatorio de la información relativa a la presencia y las operaciones de otras aeronaves en Katanga en septiembre de 1961.

d) Aeródromos

242. Sobre la base de la información analizada en 2017, en el informe de 2017 se llegaba a la conclusión de que tal vez había más aeródromos en Katanga en aquel momento de lo que inicialmente se había creído y de que las fuerzas de Katanga gozaban de libertad de movimiento para cruzar la frontera de Rhodesia y para usar los aeródromos en Katanga. Esa información incluía correspondencia de los Estados Unidos en la que se afirmaba que Rhodesia del Norte había permitido que los aviones de Katanga utilizaran el aeródromo de Ndola, y un comunicado de prensa de las Naciones Unidas de diciembre de 1961 en el que se afirmaba que un avión Dornier de Katanga utilizaba el aeropuerto de Ndola para hacer incursiones de bombardeo aéreo contra las Naciones Unidas en el aeropuerto de Elisabethville, a más de 250 km de distancia.

243. En 2017, consideré que eran potencialmente pertinentes todos los aeródromos que tuvieran una pista de más de 750 m de longitud, aunque tomo nota de la información recibida en 2018/19 según la cual los DO-28 podían utilizar una pista más corta. Sobre la base de la opinión de los expertos, consideré que un avión Fouga necesitaría una pista lisa (de asfalto u hormigón) para el despegue y el aterrizaje,

porque una pista de hierba o gravilla generaría el riesgo de que un objeto extraño dañara los motores de reacción. Sin embargo, hago notar también que existen pruebas, incluido el testimonio de Delin, de que el Fouga podía haber despegado o aterrizado en una superficie no pavimentada. Delin había declarado a la Comisión de Investigación de Rhodesia que había un buen número de lugares desde donde el Fouga podía despegar y que, al menos en una ocasión, él lo “había sacado de Kolwezi y había aterrizado en una pista de tierra y que para despegar solo había que echar agua sobre la pista y apisonarla”. En cuanto a los vuelos nocturnos, en las primeras investigaciones se hacía referencia a algunas soluciones especiales empleadas, como el uso de queroseno y de balizas de arena. En el anexo del informe de 2017 se incluía un mapa de todos los aeródromos de la zona potencialmente pertinentes.

244. En 2018/19 se recibió nueva información sobre los aeródromos. El Encargado Independiente de Suecia presentó una carta enviada por Rösiö en abril de 1993 al Ministerio de Relaciones Exteriores (fecha después de que hubiera entregado su informe) en la que transmitía las principales conclusiones derivadas de las conversaciones que había mantenido en Bélgica. En esa carta afirmaba que el aeropuerto de Kipushi había sido utilizado por un DO-28 para atacar las fuerzas de las Naciones Unidas, incluso por la noche. Eso había ocurrido al menos a partir de octubre de 1961, y posiblemente antes. Las otras conclusiones eran que Delin no era el piloto y que “Beukels” podría haber sido un tal “Beuken” de la empresa Société Anonyme Belge de Constructions Aéronautiques.

245. Tal como observó Picard, un antiguo soldado de Rhodesia también había escrito sobre los vuelos nocturnos del Dornier. En el libro *The Saints: the Rhodesian Light Infantry* de Alexandre Binda, un comandante de la Compañía A, 1^{er} Batallón, de la Infantería Ligera de Rhodesia en 1960/61, quien había estado desplegado en la frontera entre el Congo y Rhodesia del Norte, declaró lo siguiente: “También descubrimos que la corta pista del aeródromo de Kipushi se encontraba justo a caballo de la línea de la frontera. Durante el día controlábamos la mayor parte de ella, pero por la noche la utilizaban a menudo mercenarios que pilotaban un avión Dornier muy silencioso que podía despegar y aterrizar en distancias cortas y cuya apariencia exterior era similar a la del De Havilland Twin Otter, aunque de mayor tamaño. Con ese avión traían municiones y armas, y de vez en cuando a alguna persona, para las fuerzas de Katanga, y también evacuaban a los mercenarios heridos ... aunque informamos de las actividades clandestinas en ese aeródromo, se nos dijo que no interviniéramos y, por lo tanto, no lo hicimos”.

246. Rosez confirmó en su declaración que sabía que la principal base aérea de la Avikat estaba en Luano a principios de 1961, pero añadió que también había visto a la Avikat utilizar los aeródromos de Kolwezi, Jadotville, Kisenge, Dilolo, Kipushi, Ndola y Kitwe. En cuanto al vuelo nocturno del Fouga alrededor de agosto de 1961, le habían contado que había despegado y aterrizado en el aeródromo “KM30”, que tenía una pista de tierra roja apisonada de aproximadamente 1,5 km de longitud.

247. En los extractos mencionados anteriormente del cuaderno de vuelo de Van Rissghem correspondientes a los meses de junio a septiembre de 1961, se puede observar que los aviones de la Avikat utilizaban aeródromos situados en Katanga, Rhodesia del Norte, Angola y la República del Congo. Entre los aeródromos que el Dornier DO-28 había utilizado para el despegue y aterrizaje en septiembre de ese año se encontraban los de Brazzaville, Vila Herique (presumiblemente una transcripción incorrecta de Vila Henrique, Angola), Kolwezi, Kipushi, Ndola, Jadotville, Kamina y Kongolo.

248. Entre la información recibida de Gülstorff figura una nota de 21 de octubre de 1961 sobre una reunión entre la Embajada de Alemania Occidental en Washington D.C. y el Departamento de Estado de los Estados Unidos en la que se había mencionado un DO-28 que tenía su base en Kipushi.

249. Al igual que hice en el informe de 2017, califico de moderado el valor probatorio de la nueva información que indica que las fuerzas de Katanga podían haber utilizado más aeródromos en Katanga, Rhodesia del Norte y otros lugares de los que se habían considerado anteriormente.

6. Presencia de fuerzas militares de Rhodesia

250. En relación con la información anterior sobre el uso de aeródromos de Rhodesia, también se recibió nueva información acerca de la presencia de fuerzas militares de Rhodesia en Katanga la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 en circunstancias que no se habían tenido en cuenta en las primeras investigaciones.

251. El Encargado Independiente de Zimbabwe proporcionó información que confirmaba que un número considerable de efectivos de Rhodesia del Norte se habían congregado listos para entrar en combate en la frontera con Katanga, y en algunos casos incluso dentro de la propia Katanga. Entre los documentos presentados había informes militares de junio de 1961 y una instrucción sobre las operaciones de Rhodesia del Norte de 8 de octubre de 1961. En un informe de la Real Fuerza Aérea de Rhodesia de 18 de septiembre de 1961 también se exponían los motivos para la militarización, incluida la protección de aeródromos vulnerables como el de Ndola, de modo que “no quedara ninguna duda de que la Federación respondería si se producía alguna violación de su espacio aéreo” y de que cualquier intruso “sería atacado desde el aire y sin demora por la Real Fuerza Aérea de Rhodesia”. En un informe de los servicios de inteligencia de 18 de octubre de 1961 también se confirmaba que Rhodesia del Norte era consciente de que “las aeronaves de la fuerza aérea de Katanga seguían utilizando el aeródromo de Kipushi [incluidos] 1 Dornier 28, 1 helicóptero, y 1 Piper Caribbean”.

252. La información que recibí de los archivos de las Naciones Unidas incluye un cable enviado desde la base de la ONUC en Elisabethville (Conor Cruise O’Brien) a la base de la ONUC en Leopoldville (Sture Linner) el 27 de septiembre de 1961 en el que se la transmitía información recibida el 23 de septiembre de 1961 de un africano de Rhodesia sobre la presencia de fuerzas de Rhodesia en Katanga. Según el declarante, el 14 de septiembre de 1961 iba de camino de Kipushi a Rhodesia del Norte y se había encontrado con un número considerable de unidades del ejército de Rhodesia (incluidos distintos tipos de equipo, más de 20 vehículos blindados y más de 150 soldados blancos de Rhodesia) que estaban acampadas al otro lado de la frontera, en Katanga. Al día siguiente, había visto a algunos de esos mismos soldados vestidos de civil y mezclados con la población civil africana. En el curso de la conversación que había mantenido con uno de los soldados, se había enterado de que los soldados blancos de Rhodesia “tenían órdenes de no combatir durante el día, sino por la noche, cuando podían hacer pleno uso de los soldados blancos de Rhodesia [quienes] controlaban todas las armas pesadas y los vehículos blindados”. A esa declaración O’Brien había añadido la observación de que la ONUC disponía de otra información que indicaba que la Gendarmería de Katanga estaba “recibiendo materiales y técnicos de Rhodesia y Sudáfrica”.

253. La información analizada en 2018/19 pone de relieve el hecho de que la zona a la que se dirigía el SE-BDY se encontraba en un estado altamente militarizado, en la que había o se estaba preparando un conflicto activo en ambos lados de la frontera entre el Congo y Rhodesia del Norte. También está claro que los registros de Rhodesia del Norte, ahora dispersos en distintos lugares de Zimbabwe, Zambia, el Reino Unido

y Sudáfrica, siguen siendo una fuente que no se ha examinado exhaustivamente todavía y pueden contener información adicional pertinente.

7. Ataque desde tierra

254. En 2018/19 se recibió información adicional relacionada con la información histórica según la cual fuerzas terrestres podrían haber atacado directamente el SE-BDY o haber intentado llegar a los restos del avión (y a cualquier superviviente) inmediatamente después del accidente.

255. La Comisión de 1961 había considerado brevemente la posibilidad de una “distracción del piloto causada por un ataque real o simulado desde el aire o desde tierra”, y en el informe de 2017 se recordaba que una de las cuatro esferas examinadas por el Grupo de Expertos Independiente era “ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa”. La mayor parte de la nueva información examinada desde entonces se refiere a la posibilidad de un ataque aéreo, y una de las conclusiones del informe de 2017 era que “con casi toda seguridad Hammarskjöld y los demás miembros del grupo que lo acompañaba no fueron asesinados después de caer a tierra”. Sin embargo, sigue abierta la posibilidad de que se produjera un ataque desde tierra mientras el SE-BDY aún estaba en el aire, y han persistido las alegaciones de que tropas terrestres pudieran haber intentado llegar a los restos del avión antes de que se hubieran descubierto oficialmente. En 2018/19 se recibió poca información nueva sobre este tema, como se indica a continuación.

256. Parte de la información nueva se refiere a las declaraciones de Wren Mast-Ingle. Como se recordará, Mast-Ingle declaró a Williams que en septiembre de 1961, época en la que trabajaba para una empresa minera del Copperbelt, mientras se desplazaba de Luanshya a Bancroft había escuchado el ruido de un avión que se estrellaba. Cuando llegó al lugar del accidente, había observado que el fuselaje del avión tenía una hilera de agujeros. Unos minutos más tarde, habían llegado una serie de vehículos, que recordaba como modelos Jeep o Land Rover y de un color más claro que el negro, y entre seis y ocho hombres blancos uniformados que le ordenaron abandonar la zona. El Grupo de Expertos Independiente mencionó un total de seis nuevos testigos que habían declarado haber visitado el lugar del accidente en las primeras horas del 18 de septiembre (Chimema, Custon Chipoya, Lumiya Chipoya, Mast-Ingle, Mwebe y Mwansa) y habían observado la presencia de policías o soldados, o de ambos. Los testigos Mpinganjira y Chisanga también declararon que, unas horas después de que el avión se hubiera estrellado, habían visto dos Land Rover que se dirigían a gran velocidad hacia el lugar del accidente. En cuanto a la declaración de Mast-Ingle, el Grupo de Expertos Independiente calificó de bajo su valor probatorio, en particular en lo relativo a la medida en que contribuía a establecer que partes de la aeronave habían sido “acribilladas a balazos”.

257. En las nuevas entrevistas que Picard mantuvo con Mast-Ingle en 2018, este describió con mayor detalle el uniforme de los hombres que había visto y dijo que los uniformes “eran diferentes” y que “se parecían más a las prendas de camuflaje utilizadas en combate que a uniformes normales verde oliva”, y añadió que llevaban “gorras peculiares con un faldón”. Según las investigaciones realizadas por Picard, solo los regimientos franceses de infantería y paracaidistas desplegados en Argelia utilizaban gorras de camuflaje con faldón, que formaban parte del uniforme llamado de “leopardo”, el cual incluía una gorra “Bigeard”. Añadió que podían haber sido mercenarios franceses, que anteriormente habían prestado servicios en Argelia y operaban en Katanga bajo el mando de Faulques, los que dejaron uniformes de campaña en Ndola.

258. En su declaración, Rosez también dijo que, según le habían contado, se habían encontrado uniformes de campaña peculiares en Ndola. Afirmó que a principios de 1962 su amigo, el inspector de policía David Robert Steel, de la policía de Ndola, le había enseñado uniformes que un grupo de mercenarios había abandonado en Ndola, en la comisaría de policía, en septiembre de 1961 y que la policía había guardado como “recuerdo”. Rosez dijo que los uniformes de campaña que había visto en la comisaría de Ndola se parecían a los que había utilizado la Legión Extranjera Francesa en Indochina en la década de 1950.

259. En 2018/19 se recibió información de esas dos fuentes en la que confirmaban, por separado, haber observado uniformes peculiares en Ndola o en sus alrededores después del accidente. Una de las fuentes, Mast-Ingle, confirmó su declaración anterior sobre la presencia de hombres armados que llevaban ese tipo de uniforme en el lugar del accidente antes de que los restos del avión fueran encontrados oficialmente. En la actualidad esa información sigue sin haberse verificado, pero puede guardar relación con otra información recibida en el momento de redactar el presente informe sobre la hipótesis de un ataque desde tierra, que se analiza más adelante.

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

260. En 2018/19 se recibió información importante sobre este tema que amplía la información analizada por el Grupo de Expertos Independiente y que se describe más adelante.

261. A finales de la década de 1990, en el curso de la labor de la Comisión de la Verdad y la Reconciliación de Sudáfrica, salieron a la luz documentos que se referían a una presunta trama para sabotear el vuelo SE-BDY. Los documentos facilitados a la Comisión indicaban que se había colocado una bomba en el aparato y había sido activada poco antes del aterrizaje, lo que había hecho que el avión se estrellase. En dichos documentos, que aparentemente llevaban el membrete de una oscura organización llamada “South African Institute for Maritime Research” (SAIMR), se afirmaba que sus agentes habían planificado y llevado a cabo la “Operación Celeste” con el objetivo de “eliminar” a Hammarskjöld.

262. Tras el descubrimiento inicial de esos documentos por Christelle Terreblanche y la investigación realizada por Williams, la Comisión Hammarskjöld examinó la información que contenían en 2013. Aunque se mostró recelosa respecto de su credibilidad, indicó que podrían tener cierto valor como prueba secundaria de sabotaje una vez que se sometieran a examen forense. En los informes de 2015 y 2017, no se pudo calificar con certeza el valor probatorio de la información sobre el SAIMR porque Sudáfrica no había facilitado acceso a la documentación ni asistencia de otro tipo para las búsquedas. A pesar de las dudas sobre la viabilidad de la supuesta “Operación Celeste” y el SAIMR, en 2017 señalé que seguía siendo crucial que se verificara ese presunto acto de sabotaje como una de las hipótesis sobre la causa del accidente del SE-BDY.

263. En 2018/19, el equipo del documental *Cold Case Hammarskjöld* proporcionó información sobre los documentos del SAIMR y organizó además una entrevista con Alexander Jones, quien declaró que era un exsoldado sudafricano que había sido empleado en calidad de paramilitar por el SAIMR. El equipo del documental facilitó una reunión entre el Encargado Independiente de Suecia y Jones en 2019 para hablar sobre la investigación de la muerte de Dag Hammarskjöld. Deseo señalar que en el documental *Cold Case Hammarskjöld* se plantean otras cuestiones que quedan fuera

del ámbito de la presente investigación y que, por lo tanto, no se examinan ni evalúan aquí.

264. Durante la entrevista, Jones dijo que se había incorporado al servicio militar sudafricano cuando tenía 16 o 17 años y que había recibido entrenamiento para el servicio de inteligencia. Estaba muy orgulloso de su servicio, ya que siempre había querido ser soldado. Al terminar la enseñanza secundaria, alrededor de 1989 o 1990, Jones había visto en el periódico *The Citizen* un anuncio de una organización que estaba buscando personal para operaciones militares. En su opinión, no había futuro en las Fuerzas de Defensa de Sudáfrica, así que el anuncio le había parecido interesante por motivos económicos. Él y algunos amigos habían respondido al anuncio y fueron invitados a una reunión que tuvo lugar en el centro de Johannesburgo, en el antiguo Centro Carlton, que en ese momento era un hotel. En esa reunión, se enteró de que la organización se llamaba South African Institute for Maritime Research, o SAIMR. Observó también que parecía seguir las tradiciones navales (un hecho que confirmó después de sumarse a ella, ya que el SAIMR utilizaba como base de operaciones una base naval secundaria vinculada a la Marina de Sudáfrica y ubicada en Wemmer Pan, en Johannesburgo).

265. Jones declaró que en la reunión de reclutamiento, celebrada alrededor de 1990 en Johannesburgo, les habían presentado a dos personas: Keith Maxwell, quien parecía tener entre 40 y 50 años y fue introducido como “el Comodoro”, y una persona de menor rango cuyo nombre no se les había facilitado. Los dos habían mostrado “propaganda” o material publicitario sobre el SAIMR a los potenciales reclutas. Eso había incluido tres grandes fotografías que, según les habían dicho, mostraban la más exitosa de las operaciones del SAIMR, el asesinato de una persona de alto nivel. En aquel momento, no se les había facilitado más información sobre la operación ni sobre la persona de alto nivel. Jones entendió que les habían enseñado las fotografías como material de propaganda, para explicar a los reclutas la ideología del SAIMR como organización dedicada a actividades paramilitares en la que tendrían la oportunidad de participar en operaciones y ganar dinero.

266. Cuando había enseñado las fotografías de la operación, el Comodoro Maxwell se había mostrado muy orgulloso y les había dejado claro que había participado personalmente en esa operación concreta, en la que se había asesinado a una persona de alto nivel. Les había dicho que había tenido lugar en 1960 en el Congo, pero Jones no le había concedido mayor importancia ni se había enterado de la identidad de la persona fallecida. En una de las fotografías había tres hombres que estaban de pie junto a árboles quemados. Jones se dio cuenta de que uno de ellos era Maxwell, mucho más joven, y que junto a él estaban un hombre a quien conoció más tarde como el “Capitán Cedars” y un tercero que no sabía quién era. La segunda fotografía era de árboles quemados en el bosque. Según Jones, la tercera fotografía mostraba claramente los restos de un avión accidentado y se podían ver fragmentos quemados, incluido un motor de hélice. Declaró que esa había sido la única vez que había visto esas fotografías.

267. Según Jones, después de la reunión de reclutamiento se había sumado al SAIMR y había formado parte de una célula operacional llamada Unidad Delta. Los miembros de cada célula desconocían la identidad de los miembros de las otras células y desempeñaban funciones operacionales diferentes, como las de administración y finanzas. Gracias a su entrenamiento en temas de inteligencia, Jones había llegado a ser un oficial subalterno en la organización, con rango de teniente. Cedars, que era estadounidense, era el oficial al mando de la Unidad Delta y tenía más o menos la misma edad que Maxwell en aquel momento, entre cuarenta y tantos y cincuenta y pocos años.

268. Con respecto a Maxwell, Jones dijo que solía usar un uniforme naval parecido al que llevaban los británicos en la época de Nelson, con charreteras y un sable. Según él, la organización era pretenciosa y fanática defensora de las tradiciones navales inglesas. Por lo que respecta a otros oficiales de alto rango, Jones había conocido en una ocasión al “Comodoro Mayor Wagner”, quien tendría entre setenta y tantos y ochenta y pocos años en aquel momento y ostentaba un rango superior al de Maxwell. Maxwell era Comodoro, pero con el tiempo comenzó a referirse a sí mismo como Comodoro Mayor. En cuanto a otros oficiales de alto rango, Jones también sabía de un tal Subcomandante Pike y un tal Dalglish. También conocía el nombre de Malan, pero solo de oídas.

269. Jones declaró que nunca había sabido quiénes eran los financiadores del SAIMR, pero creía que la financiación venía del exterior porque el propio Maxwell nunca tenía dinero. Había observado que en algunas de las reuniones importantes solían participar uno o dos extranjeros, incluidos franceses o británicos (a juzgar por su acento). No sabía si el SAIMR estaba conectado con otros gobiernos.

270. El logotipo del SAIMR era conocido por los miembros y era el mismo para toda la organización. Estaba en todos los documentos e insignias del SAIMR. Jones creía que se había utilizado el mismo logotipo a lo largo de los años y que no había cambiado.

271. Jones dijo que había dejado el SAIMR en 1993 porque su ideología había cambiado. Quería dejar claro que era una persona diferente al joven que se había sumado al SAIMR, que le había costado asumir su pasado y hablar sobre la organización, y que suponía un gran sacrificio personal para él y su familia.

272. Jones declaró que no había hablado anteriormente sobre su experiencia con Williams ni con periodistas. De ser cierto, eso significa que las declaraciones que hizo una persona anónima a Williams (alguien que había reconocido haber sido miembro del SAIMR y había mencionado ciertos atributos similares del SAIMR y a Maxwell) se verían corroboradas por las declaraciones de Jones. Más adelante formulo ciertas observaciones sobre la entrevista con Jones.

273. Parece haber vínculos entre el SAIMR y Katanga. Por ejemplo, el mercenario “Mad” Mike Hoare es mencionado en documentos posteriores del SAIMR de la década de 1980. También hay alegaciones de que el SAIMR formaba parte de fuerzas especiales sudafricanas o británicas, o tenía vínculos con ellas, y que en su personal había exsoldados de Rhodesia.

274. Otra información nueva sobre el SAIMR proporcionada por el equipo del documental *Cold Case Hammarskjöld* fue una versión de las memorias de Maxwell que no se había analizado previamente. En 2015, el Grupo de Expertos Independiente había examinado una versión mecanografiada de las memorias de Maxwell que había sido proporcionada a Williams por el periodista De Wet Potgieter, quien había recibido las memorias del propio Maxwell. Estas memorias, tituladas “Historia de mi vida”, comenzaban en 1964. En 2019, el equipo del documental *Cold Case Hammarskjöld* me proporcionó un extracto de la versión manuscrita de las memorias de Maxwell, en la que, al contrario que en la versión mecanografiada, se menciona específicamente a Hammarskjöld. Según me informó el equipo del documental, había obtenido las memorias de la familia de un antiguo miembro del SAIMR que había sido asesinado. En ese extracto, titulado “Johannesburgo 1961”, se describe la presunta trama para matar a Hammarskjöld como se indica más adelante.

275. Bajo el título de “Johannesburgo 1961” se proporciona cierta información histórica sobre la situación en Katanga en 1961 y se afirma que Hammarskjöld tenía un doble propósito al ir a Katanga: por un lado, entablar conversaciones de paz entre el Congo y Katanga y, por otro, negociar con los dirigentes de Rhodesia o Sudáfrica

la presencia de una fuerza aérea ampliada de las Naciones Unidas. En una reunión de los oficiales superiores de la “Unidad Delta” del “Marine Institute of South Africa”, el “Comodoro Interino Wagman” dice que hay que “eliminar” a las tres personas clave, Hammarskjöld, Conor Cruise O’Brien y Sean McKeown, y evitar el problema de que “se repita el caso Lumumba”. Wagman informa a los oficiales de que a “mediados de septiembre”, sus fuerzas lanzarían un contraataque contra Rumpunch (la operación de la ONU) coincidiendo con la estancia de Hammarskjöld en el Congo y que, al mismo tiempo, “Congo Red” se “ocuparía de los tres”. En un cambio de escenario, la narración pasa a centrarse en un hombre que ha sido contratado para colocar una bomba en el Transair DC-6. Ese hombre taladra agujeros y coloca contactos eléctricos en el borde de la cavidad del tren de aterrizaje y en la tapa que lo recubre, y luego coloca otros tornillos en la misma cavidad para sujetar con tiras elásticas material explosivo, baterías y detonadores. Los cables se pegan con masilla y se atornillan a los contactos eléctricos. Posteriormente, el técnico observa el despegue del avión, pero el dispositivo falla y el aparato no sufre daños.

276. El escenario cambia de nuevo y se centra en los oficiales, que están hablando del sabotaje fallido. Wagman expresa su preocupación de que la bomba pueda estallar más tarde con pasajeros civiles a bordo y dice a los oficiales: “señores, son las 2.30, vayan a casa y duerman un poco, ya pensaremos algo mañana por la mañana, o mejor dicho más tarde esta mañana”. En ese momento, Wagman recibe un papel en el que se indica que el dispositivo había explotado al acercarse a Ndola y que “Congo Red había cumplido”. No hay ninguna indicación de que el “técnico” que instaló el dispositivo fuera el miembro del SAIMR llamado Congo Red; por el contrario, el técnico mencionado anteriormente en la narración había recibido una suma específica de dinero como pago por su acción. Por lo tanto, el texto no deja claro cómo se puede entender que Congo Red había “cumplido”.

277. En cuanto a los documentos del SAIMR analizados por Williams, estos presentan ciertas inconsistencias internas. Por ejemplo, en la carta fechada “12 de julio de 1960” se afirma que “sabemos de buena fuente que la ONU querrá clavar sus garras avariciosas en la provincia [de Katanga]” y que las autoridades de Katanga “han acordado poner a nuestra disposición una serie de aviones privados, incluidos dos reactores militares Fouga”. Sin embargo, el 12 de julio de 1960 todavía faltaban más de seis meses para que los aviones Fouga fueran entregados a Katanga. En otro documento de fecha 15 de julio de 1961 se indica que la secesión tuvo lugar el 11 de julio de 1960 y que los agentes del SAIMR debían estar preparados para luchar contra las fuerzas baluba y de la ONU.

278. Los documentos de la presunta “Operación Celeste” examinados por Williams tienen ciertas similitudes con los de operaciones posteriores del SAIMR, incluidos los relativos a la llamada “Operación Yunque”, un intento de golpe de Estado en Seychelles en 1981 en el que presuntamente habían estado implicados Maxwell y Dagleish, junto con Jerry Puren y Mike Hoare (exmercenarios que habían estado en el Congo en 1961), además de otras personas. En ellos se utiliza el mismo membrete, y los nombres de las unidades y del personal se mencionan de forma consistente, incluido el de “Congo Red”. De los registros de la Comisión de la Verdad y Reconciliación se desprende que la propia Comisión estaba convencida de la existencia de la organización llamada SAIMR, al menos en la década de 1990.

279. En el documental *Cold Case Hammarskjöld* múltiples fuentes afirman poder verificar que algunos de los documentos de la “Operación Celeste” están escritos a mano por Maxwell. A simple vista, la letra parece similar a la de la copia de la de las memorias manuscritas que me proporcionó el equipo del documental *Cold Case Hammarskjöld*. Si es cierto que la letra de los documentos de la “Operación Celeste” es la de Maxwell y estos fueron creados realmente en 1961 (sin que ello implique necesariamente que su contenido sea verdadero), entonces Maxwell debe haber estado

involucrado en el SAIMR en 1961, momento en el que tendría, según todas las estimaciones, menos de 20 años de edad. Otra clara posibilidad, si la letra es la de Maxwell, es que los documentos fueran falsificados por su mano, probablemente con fines ulteriores de “propaganda” o publicidad, para resaltar su experiencia como mercenario y la del SAIMR.

280. Cabe señalar que, según un artículo de la *British Broadcasting Corporation* del 20 de agosto de 1998, el Ministerio de Relaciones Exteriores y Asuntos del Commonwealth del Reino Unido había declarado, en respuesta a las acusaciones sobre la participación británica en el SAIMR, que “los agentes de inteligencia del Reino Unido no andaban por ahí matando a gente. En aquella época, durante la Guerra Fría, la campaña soviética de desinformación era desenfrenada, de modo que [las cartas] podían haber sido puestas en circulación por ellos”. Según Williams, la CIA también había negado ese mismo día su implicación. Sin embargo, no está claro que se hubiera llevado a cabo una investigación interna en esos dos países en relación con los documentos, el SAIMR, Keith Maxwell o un complot para sabotear el vuelo SE-BDY en general. Sería importante que en las búsquedas en el Reino Unido y los Estados Unidos se hicieran también búsquedas específicas de cualquier registro sobre Maxwell, el SAIMR y los resultados de las investigaciones internas que se pudieran haber hecho en 1998 cuando las acusaciones habían salido a la luz.

281. La nueva información recibida en 2018/19 sobre el SAIMR es significativa. He leído la transcripción de la entrevista que mantuvieron en 2019 Jones y el Encargado Independiente de Suecia, y he recibido también la valoración de este último. No he podido verificar todos los aspectos de las afirmaciones de Jones, pero la información que proporciona es detallada y aparentemente coherente, de manera que parece razonable, sobre la base de la información actual, creer que la organización SAIMR existió en los años ochenta y noventa. Puesto que no he visto las fotografías que presuntamente se le mostraron a Jones, y teniendo en cuenta el hecho de que este las vio una sola vez, hace tres décadas, y se desconocen muchos detalles sobre ellas, no estoy en condiciones de determinar su valor probatorio. Por lo que respecta a la versión manuscrita de las memorias de Maxwell, no puedo verificar la veracidad de lo que se dice en ellas, pero el contenido, el estilo y el modo en que fueron obtenidas, así como las fuentes documentales, parecen indicar que podrían haber sido escritas por Maxwell. Para poder confirmarlo se tendrían que someter a más pruebas y al análisis de expertos.

282. La nueva información recibida no aumenta el valor probatorio de la información sobre la presunta “Operación Celeste”. Sin embargo, en la medida en que contribuye a establecer que el SAIMR puede haber existido realmente como organización, sí pone de manifiesto la necesidad de verificar o refutar la hipótesis sobre la “Operación Celeste”. Para ello, se necesita la cooperación de Sudáfrica a fin de obtener los documentos originales y poder someterlos a un análisis forense. Incluso si solo se facilitaran copias de los mismos, estas se podrían analizar, por ejemplo, comparando el tipo de letra, la caligrafía y otros aspectos con las memorias manuscritas de Maxwell. Más allá de los documentos de la “Operación Celeste”, es probable que la información de inteligencia existente en Sudáfrica y posiblemente en el Reino Unido y los Estados Unidos pueda ayudar a determinar la posible existencia del SAIMR y las operaciones que pudiera haber llevado a cabo en 1961. Esas cuestiones se deben someter a seguimiento a fin de determinar si las alegaciones relativas a un sabotaje se pueden corroborar o desestimar.

IV. Información nueva de otro tipo

283. En la presente sección se analiza la nueva información recibida de los Estados Miembros y de particulares en relación con aspectos que son pertinentes en el contexto del accidente pero no conciernen directamente a sus causas. Esa es la principal diferencia entre la información que se consigna en esta sección y la presentada anteriormente. Dependiendo de la naturaleza y el tipo de información, se evalúa su valor probatorio o se examina dónde puede encajar en el marco de una posible investigación adicional.

284. Como se verá en el análisis que figura más adelante, se han hecho avances en lo que respecta al conjunto de conocimientos sobre este subtema, en particular en lo relativo a la presencia de efectivos de inteligencia extranjeros en la región en aquella época y en la ampliación de la información pertinente sobre el contexto y los acontecimientos conexos de 1961. Esto es muy importante a los efectos del seguimiento, ya que esa información apunta a los lugares donde se podría encontrar más información clave e indica que los Estados Miembros no han divulgado íntegramente todavía registros importantes.

285. Como cuestión de redacción, observo que en el informe de 2015 del Grupo de Expertos Independiente se incluyó una subsección titulada “Presentación de información por un organismo de inteligencia extranjero” en la sección “Nueva información sobre las actividades de los funcionarios y las autoridades locales”, y en 2017 se incluyó una subsección conexas titulada “Actuación de los funcionarios y las autoridades locales”. En el presente informe, el examen de esas cuestiones se consolida bajo el epígrafe que figura a continuación.

A. Actuación de las autoridades locales y extranjeras

1. Organismos de inteligencia extranjeros

286. La presencia en la región de organismos de inteligencia extranjeros y de su personal en 1961 representa una fuente potencial de información particularmente importante, ya que el objetivo principal de esas instituciones y su personal era reunir información. En el informe de 2017 se señalaba que en las primeras investigaciones no se había mencionado la presencia de organismos de inteligencia extranjeros en el Congo y sus alrededores en aquel momento. Sin embargo, desde 1961 se han publicado datos oficiales y declaraciones de particulares que indican que, además de las actividades políticas de agentes internos y externos, había también una considerable presencia de instituciones y personal extranjeros de inteligencia y de carácter paramilitar y de otro tipo. El hecho de que no se hayan estudiado como posibles depositarios de información supone que se han desaprovechado fuentes cruciales. Por lo tanto, la consideración de estos organismos y su personal en los últimos años debe entenderse en ese contexto y se debe dejar claro que su propósito es buscar información específicamente pertinente para la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld.

287. A la luz de la información examinada desde 2015 y del contexto histórico, parece que los Gobiernos de Bélgica, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Francia, el Reino Unido y Sudáfrica son los que tienen más probabilidades de conservar información altamente pertinente y no divulgada que habría sido generada o comunicada por las instituciones y el personal de inteligencia, o de carácter paramilitar o de otro tipo, que se encontraban en el Congo y sus alrededores en 1961. Como ya se ha señalado, Bélgica y Francia establecieron mecanismos para que funcionarios independientes y de alto rango tuvieran acceso a esos archivos a fin de realizar búsquedas en ellos en 2018/19, en las que se obtuvo la nueva información

que se examina en el presente informe. A continuación se analiza la información que apunta a que es muy probable que exista más material en otros archivos similares.

a) Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte

288. Por razones históricas, el Reino Unido tenía una presencia significativa en la región africana del Congo en 1961. Como punto de partida para la identificación de información pertinente, deseo señalar que en 2011 Williams analizó 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”. Se confirmó que Neil Ritchie era un agente del Servicio Secreto de Inteligencia Británico (MI6) que trabajaba encubierto como Primer Secretario de la Oficina del Alto Comisionado Británico en Salisbury. Ritchie había sido uno de los participantes cruciales en los sucesos previos al accidente, ya que él, junto con otras personas, entre ellas el Cónsul Británico en Katanga, Denzil Dunnett, y el Alto Comisionado Británico en Salisbury, Lord Alport, se habían encargado en septiembre de 1961 de hacer los arreglos necesarios para la reunión con Tshombe en Ndola, a la que se dirigían Hammarskjöld y su grupo cuando se estrelló el vuelo SE-BDY.

289. En el curso de los preparativos de la reunión, Ritchie había ido con dos pequeños aviones a recoger a Tshombe y Dunnett en Kipushi, Katanga, donde se encontraban con Henry Fortemps, el Director General Adjunto de la UMHK en Elisabethville, para llevarlos a través de la frontera internacional hasta Ndola. Tal como se indica más adelante, Ritchie mantuvo una estrecha coordinación con representantes oficiales de la UMHK y había hecho uso de sus instalaciones, equipos y personal. También se había coordinado con otros funcionarios británicos y de Rhodesia, así como con particulares. En las primeras investigaciones no se conocía el alcance de la participación de oficiales diplomáticos y de inteligencia británicos en los arreglos para la reunión entre Hammarskjöld y Tshombe, y no tengo conocimiento de que se haya ofrecido nunca una explicación oficial detallada de cómo esos funcionarios acabaron encargándose de la coordinación con el autoproclamado Jefe de Estado de Katanga y con la UMHK, la empresa que financiaba la secesión y pagaba a los mercenarios que mantenían un conflicto activo contra las Naciones Unidas.

290. La nueva información recibida en 2017 de los archivos diplomáticos del Reino Unido parecía incluir una referencia indirecta a la presencia de Ritchie. En el informe de 2017 se describían al menos tres comunicaciones del 17 de septiembre de 1961 de Lord Alport a la Oficina de Relaciones del Commonwealth en las que se mencionaba a Neil Ritchie. El investigador Simensen señaló a mi atención una carta de 16 de octubre de 1961 dirigida por Duncan Sandys a Lord Alport en la que le pedía “en particular que exprese mi agradecimiento al Sr. Ritchie por la iniciativa y el buen juicio que demostró durante las difíciles negociaciones del alto el fuego”. En otros documentos examinados en 2017 se mencionaba a David Driver, el Oficial de Enlace de Seguridad del MI5 en África Central, que también estaba destinado en Salisbury.

291. También hay numerosas referencias en fuentes privadas que mencionan la presencia de Ritchie en la zona en aquel momento. El propio Dunnett se refiere a Ritchie en sus memorias, tituladas *To Katanga and On*. También lo hace Brian Unwin, quien en su entrevista con Picard en 2017 confirmó el papel de Ritchie como agente del MI6 y describió sus gestiones para organizar la reunión entre Tshombe y Hammarskjöld como “brillantes”.

292. Gordon Hunt trabajaba para la empresa Rhodesian Selection Trust y actuaba como intermediario para varios intereses en la región en septiembre de 1961. En sus memorias, tituladas “Hotline from the Katanga”, hace referencias a “nuestro hombre en Katanga”, que se cree que era Ritchie. Esas memorias, escritas en 1969 sobre la

base de la correspondencia contemporánea y de sus recuerdos, fueron examinadas por el Grupo de Expertos Independiente en 2015. Según cuenta el propio Hunt, fue “entrenado tanto para la guerra como para la paz por el Servicio de Inteligencia Británico” y actuaba como intermediario entre los representantes del Gobierno Británico en Katanga, los intereses comerciales, el Gobierno de Bélgica, los mercenarios extranjeros en Katanga, la UMHK y el Gobierno de Rhodesia de Sir Roy Welensky. En las entrevistas realizadas por Picard en 2017 con el hijo de Gordon Hunt, este dijo que sabía que su padre había sido agente del MI5.

293. En sus memorias Hunt describe una línea de comunicaciones (la “Hot Line”) que mantenían la UMHK y la empresa Rhodesian Selection Trust entre Katanga y Rhodesia del Norte de la que “se servían el Ministerio de Relaciones Exteriores Británico, el Cónsul, la Cruz Roja, y el Gobierno Federal de Rhodesia y Nyasalandia” y que “en un momento llegó a ser el único medio de enviar información desde Katanga”. Hunt habla del papel que había desempeñado en la organización de la visita de Hammarskjöld a Ndola para reunirse con Tshombe, pero afirma que “todo tenía que organizarse con gran detalle y la responsabilidad de ello recaía en ‘nuestro hombre en Katanga’”. A la luz del informe de Ritchie y de otra información, esas referencias al papel de “nuestro hombre en Katanga” son casi con toda seguridad una confirmación más de la identidad de Ritchie.

294. El examen del material de archivo de la UMHK proporcionado por Picard en 2018 muestra que, entre el 17 y el 19 de septiembre de 1961, los representantes diplomáticos, de inteligencia y comerciales británicos estuvieron en contacto unos con otros a través de las fronteras, y con las autoridades de Bélgica y Katanga y con las Naciones Unidas, y utilizaron para sus comunicaciones las instalaciones de la UMHK. Esos cables también indican que después del accidente del SE-BDY, Ritchie debía volver de nuevo en avión el 19 de septiembre (después de haber partido el día anterior) para recoger a Tshombe en Ndola y llevarlo en avión de vuelta a Kipushi.

295. Picard también entrevistó a Manfred “Freddy” Loeb, un ingeniero que trabajaba para Traction et Électricité y para la UMHK, quien confirmó la presencia y el papel clave que había desempeñado Ritchie y la naturaleza de las comunicaciones facilitadas por la UMHK. Loeb entregó a Picard una copia de sus memorias, tituladas “Fragments de la vie d’un voyageur du siècle”. En ellas, Loeb habla, entre otras cosas, de su estancia en Katanga en septiembre de 1961. Sobre cómo había acabado en Katanga en aquella época, afirma que las tropas de las Naciones Unidas habían:

Aislado las comunicaciones de la Union Minière y tratado de desestabilizar a Tshombe. [Así que] llamé al Director General de Traction Électricité, Georges Landsberg, para ofrecer mi ayuda y, cuatro horas más tarde, ya estaba volando de París a Johannesburgo. En compañía del agente diplomático británico, Neil Ritchie, tomé un pequeño avión a Kitwe para ir a una aldea situada en Rhodesia del Norte, cerca de la frontera con Katanga, que era el punto donde terminaba la línea eléctrica (220 kv) que venía de Jadotville. Me alojé en casa del director de la compañía eléctrica, el Coronel [Gordon] Hunt, que había venido directamente desde Birmania y que era un verdadero personaje.

...

En esa época, el medio de comunicación más utilizado era el télex. Las transmisiones entre Elisabethville y Bélgica estaban cortadas, por lo que tuve que encontrar la manera de restablecer las comunicaciones con la sede de la Union Minière en Elisabethville.

296. Loeb añade lo siguiente:

Podíamos comunicarnos por teléfono y télex con los jefes de la Union Minière en Elisabethville y luego transmitir los mensajes a los responsables en Bruselas a través de la red pública de Rhodesia del Norte. Este canal de comunicación se utilizaba para transmitir los télex del gobierno katangués de Tshombe (que no tenía ningún otro medio de comunicación) al cuartel general de las Naciones Unidas en Leopoldville.

De ese modo, pude seguir el progreso de las negociaciones entre Dag Hammarskjöld y Moises Tshombe, que culminaron unos días después en un acuerdo provisional para poner fin al conflicto armado. Todos esos télex pasaron por mis manos, pero se los entregué a Tshombe a petición suya. Así que no quedará ningún rastro de ellos.

Neil Ritchie estaba conmigo para seguir la evolución de los acontecimientos y probablemente para informar a sus superiores en Londres. Juntos nos enteramos de que Hammarskjöld planeaba viajar a Ndola para finalizar un acuerdo de alto el fuego con el presidente katangués. La noche del 17 de septiembre, estuvimos sentados en la subestación de Kitwe hasta altas horas de la madrugada, esperando noticias de su llegada. Hammarskjöld iba a alojarse en la Queen House, pero por la mañana nos enteramos por un télex del “accidente” de su avión.

Ritchie y yo salimos de Kitwe hacia Elisabethville y fuimos a ver el Cónsul Británico, Dunzil Dunnet, para evaluar la situación y entregarle los últimos documentos de Hammarskjöld. Tshombe aceptó el alto el fuego y yo regresé a Kolwezi para terminar mi misión en Lulu.

...

[Más tarde] Fontainas, el representante de la rama ejecutiva de la Union Minière en Kolwezi, me pidió que volviera a Kitwe para reactivar el sistema de comunicaciones que se había utilizado en septiembre.

297. Según sus memorias y la entrevista que mantuvo con Picard, Loeb era consciente, entre otras cosas, de que el “accidente” no había sido accidental y sus recuerdos dan pie para creer que se generaron más comunicaciones de Ritchie a las autoridades británicas y que los registros de algunas de las últimas comunicaciones de Hammarskjöld se entregaron a Dunnett.

298. Al parecer, los Estados Unidos también tenían conocimiento de la presencia de Loeb y de sus interacciones con el Reino Unido y la UMHK. Picard observa que, en un documento del Departamento de Estado de los Estados Unidos de 29 de septiembre de 1961 enviado por el Embajador en Bruselas, Douglas MacArthur (desclasificado en 2017), se confirmaba que Freddy Loeb era un ciudadano belga nacido en Alemania que residía en Kitwe y actuaba como intermediario de Welensky y Munongo, y se añadía que “Loeb trabaja como agente de los intereses británicos en apoyo de la [UMHK] Union Minière y, al parecer, tiene a su disposición 5 millones de libras esterlinas para financiar la compra de armamento, etc., en apoyo del separatismo de Katanga. Mi fuente describió a Loeb como altamente eficaz”.

299. Ritchie y Driver no eran los únicos oficiales de inteligencia británicos que se encontraban en la zona en ese momento. Daphne Park, que en aquel entonces era la mujer que ocupaba el puesto más alto en el MI6, estaba destinada de forma encubierta como Primera Secretaria en Leopoldville. La Sra. Park, como era conocida entonces, hizo declaraciones públicas sobre su servicio en el Congo en esa capacidad entre 1959 y 1962, al igual que han hecho otras personas. En Leopoldville, Park había contado con el apoyo de otros oficiales del MI6, entre ellos John de St. Jorre y Hugo Herbert-

Jones. Park también habló públicamente de su coordinación, así como la de esos oficiales y otras personas, con los oficiales de la CIA.

300. Por lo que respecta a las versiones de otras personas, según la entrevista que Williams mantuvo con el Oficial Encargado de la ONUC, Sture Linner, tanto los oficiales de la CIA como del MI6 habían estado entre los que asistieron junto con Hammarskjöld a una recepción que había tenido lugar en la residencia de Linner en Leopoldville solo una semana antes del accidente. Entre otras personas que se han mencionado públicamente como agentes del MI5 o MI6 con base en Rhodesia del Norte o del Sur o en el Congo en el momento en cuestión se encuentra Basil (Bob) de Quehen, más tarde jefe de la Oficina Federal de Inteligencia y Seguridad de Rhodesia, quien al parecer colaboró activamente en el establecimiento de vínculos entre la Oficina y los servicios de inteligencia y seguridad de Katanga y Sudáfrica.

301. En la nueva información recibida en 2019 del Encargado Independiente del Canadá, figura la correspondencia mantenida el 25 de septiembre de 1961 entre el representante de Relaciones Exteriores del Canadá en Londres y Boothby (se cree que se trata de Basil Boothby, entonces jefe del Departamento de África de la Oficina de Relaciones Exteriores) según la cual este último había dicho en reuniones que la política británica: “en relación con Katanga estaba afectada continuamente por un elemento de incertidumbre. Col Waterhouse y Tanganyika Concessions Holdings, que tiene intereses interrelacionados con la Union Minière, pueden haber ejercido presiones clandestinamente”. Aunque el Reino Unido negó enérgicamente las alegaciones de que tuviera alguna implicación en la muerte de Hammarskjöld, la aparente admisión de la influencia que los intereses comerciales británicos tenían en la política de Katanga es una esfera importante para nuevas investigaciones, en particular teniendo en cuenta el papel crucial que desempeñaban en Katanga otros intereses comerciales interrelacionados, como la UMHK.

302. Según un cable de 20 de septiembre de 1961 del Alto Comisionado de Nueva Zelandia en Londres al Ministro de Relaciones Exteriores en Wellington, la Oficina de Relaciones del Commonwealth había mostrado al Alto Comisionado una copia del “Informe de Landsdowne sobre su reunión con Hammarskjöld de 18 de septiembre”. Dado que Hammarskjöld ya no estaba vivo el 18 de septiembre, esta fecha debe ser un error o una referencia a la fecha del propio informe de Lord Landsdowne. En cualquier caso, no parece que ese informe, que debe referirse a una de las últimas reuniones celebradas por Hammarskjöld mientras estaba vivo, se haya analizado en las investigaciones realizadas. En un asunto conexo, Dunnett dice en sus memorias, mencionadas anteriormente, que había “recibido instrucciones de ir a Kipushi y acompañar a Tshombe hasta Ndola, donde iba a tener una reunión con Hammarskjöld”. No está claro de dónde había recibido esas instrucciones; no obstante, dado que el informe de Ritchie figuraba entre los documentos de Alport y que esos dos oficiales británicos, junto con Dunnet y Landsdowne, se reunieron alrededor del momento de la muerte de Hammarskjöld, se debe pedir al Reino Unido que busque el informe de Landsdowne de alrededor del 18 de septiembre de 1961 y cualquier otro informe conexo.

b) Estados Unidos de América

303. Con respecto a la información que atañe a los Estados Unidos, como ya se ha indicado anteriormente, Southall, Abram, Doyle y otros han proporcionado información sobre las actividades de sus servicios de seguridad, inteligencia y defensa en la zona en cuestión en 1961. La Comisión Hammarskjöld y el Grupo de Expertos Independiente señalaron la posible pertinencia del informe interino del Comité del Senado de los Estados Unidos encargado de Estudiar las Operaciones del Gobierno en relación con las Actividades de Inteligencia (Comité Church) de 1975/76 sobre presuntas tramas para asesinar a líderes extranjeros (a fin de facilitar la referencia,

ese y otros estudios conexos del mismo Comité se citan más adelante como los informes del Comité Church). En 2018/19, se señalaron a mi atención algunos aspectos de las conclusiones de esos informes y de la información conexas. En ellos queda patente que los Estados Unidos tenían una importante presencia de sus servicios de inteligencia en el Congo y sus alrededores en 1961.

304. Según la introducción del informe del Comité Church sobre presuntas tramas para asesinar a líderes extranjeros, Allen Dulles, el jefe de la CIA, había informado a “un oficial de la estación de la CIA en Leopoldville (República del Congo) de que “en las altas esferas” la “eliminación” de Lumumba era “un objetivo urgente y primordial” de las actividades encubiertas de la CIA. En el informe se añadía que “poco después el servicio clandestino de la CIA había preparado una trama para asesinar a Lumumba. La trama había seguido adelante hasta el punto de que la CIA había llevado hasta el Congo sustancias e instrumentos letales que se utilizarían en el asesinato”. En última instancia, el complot no se había llevado a cabo.

305. Larry Devlin, que en aquel entonces era el jefe de la estación de la CIA en el Congo, confirmó en su autobiografía la información que figuraba en los informes del Comité Church, incluido el hecho de que se le había encomendado el asesinato de Patrice Lumumba. Otros oficiales de la CIA corroboraron la versión de Devlin; de la información contenida en los informes del Comité Church, en su autobiografía y en documentos oficiales y otras fuentes se desprende que en aquella época dirigía a un gran número de agentes y colaboradores en el Congo. Entre los oficiales de la CIA mencionados expresamente se encuentran Bill Jeffers, Howard Imbrey, Sydney Gottlieb (un científico de la CIA que, bajo el seudónimo de “Joseph Braun”, había llevado veneno a Devlin para su uso en el asesinato de Lumumba), David W. Doyle (el jefe de la base de la CIA en Elisabethville mencionado anteriormente, quien reconoció haber ocupado el puesto en sus memorias tituladas *True Men and Traitors*), Justin O’Donnell (quien había sido enviado al Congo bajo el seudónimo de “Michael Mulroney”), un agente de un tercer país con el nombre cifrado de “QJWIN” (quien había sido enviado al Congo de forma encubierta en noviembre de 1960 y era controlado por “Mulroney”), “WIROGUE” (otro agente de un tercer país que había sido enviado al Congo en diciembre de 1960, también de forma encubierta), y varios otros agentes e informantes reclutados. Devlin también declaró que había colaborado directamente con mercenarios extranjeros en Katanga, incluidos Mike Hoare y Bob Denard, y que (después de 1961) la CIA había proporcionado apoyo aéreo a las operaciones terrestres de esos mercenarios. Los nombres utilizados también incluían versiones cifradas y seudónimos no citados anteriormente; por ejemplo, el propio Devlin era “Victor Hedgman” para el Comité Church y “Guthman” en muchos documentos de la CIA relacionados con el Congo.

306. El mandato del Comité Church (en lo relativo a Lumumba) no abarcaba más allá del asesinato de Lumumba en enero de 1961; por consiguiente, la información que aporta sobre QJWIN y WIROGUE es limitada para los meses posteriores de 1961. Sin embargo, tras la publicación de los registros desclasificados en 2017 y 2018 en virtud de la Ley de Recopilación de Registros del Asesinato del Presidente John F. Kennedy (1992), ha salido a la luz más información pertinente. Deseo expresar mi gratitud a Williams por señalar esa información a mi atención. Los registros recientemente publicados incluyen expedientes hasta entonces clasificados relativos a QJWIN y WIROGUE. En ellos se afirma que QJWIN salió del Congo en diciembre de 1960 después de haber llevado a cabo “una misión puntual”, pero que WIROGUE, quien había recibido entrenamiento en armas pequeñas, demoliciones e “inmunización médica” en preparación para su “asignación a nuevas operaciones” (para lo cual se había sometido a cirugía estética), había permanecido en Leopoldville y se había asentado en el Congo. Los expedientes revelan que él y QJWIN se habían alojado inicialmente en el mismo hotel y que WIROGUE, sin saber que QJWIN

también era agente de la CIA, había intentado reclutarlo para su “escuadrón de ejecución”.

307. Según esos registros, a finales de enero de 1961, la estación de la CIA en Leopoldville (Devlin) había recibido autorización para que WIROGUE tomara clases de vuelo y pilotara el avión de la estación de la CIA, que estaba registrado con el nombre de “YQCLAM”. En marzo, WIROGUE había sido nombrado asesor de la Fuerza Aérea del Congo, y en abril estaba dando lecciones de vuelo a pilotos congoleños. Siguiendo instrucciones de Washington D.C., Devlin había pedido a WIROGUE que creara una unidad de inteligencia aérea. WIROGUE había partido hacia Brazzaville a principios de julio de 1961 y había sido llevado a Washington D.C. para reunirse con Bronson Tweedy, el Jefe de la División de África de la CIA. WIROGUE recibió nuevos documentos y fondos, después fue trasladado en un avión militar a Fráncfort (Alemania Occidental) y su contrato fue rescindido el 8 de septiembre, pero había vuelto de nuevo al Congo. Había volado desde Fráncfort a Brazzaville, a donde llegó el 22 de septiembre de 1961, pocos días después de la muerte de Hammarskjöld y coincidiendo con la llegada a esa ciudad del avión Dornier DO-28 de la Avikat y de Jan Van Risseghem. Ese mismo día había entrado en el Congo y llegado a Leopoldville. Más tarde continuó su relación con la CIA.

308. También hay información en los documentos de la CIA sobre oficiales de inteligencia de otros países. Por ejemplo, un agente de Alemania Occidental que operaba en el Congo, al que la CIA se refería con el nombre cifrado de STAHL y cuyo nombre verdadero era Wolf Meister, había aterrizado con un avión Dornier DO-27 el 12 de noviembre de 1961 en Ndolo, el segundo aeropuerto de Leopoldville que era utilizado por las fuerzas militares. STAHL había sido detenido, pero WIROGUE había conseguido que fuera puesto en libertad.

309. Los registros recientemente publicados en virtud de la Ley de Recopilación de Registros del Asesinato del Presidente John F. Kennedy contienen gran cantidad de información sobre WIROGUE y QJWIN que no se conocía previamente; también contienen información nueva sobre las operaciones en el Congo de oficiales de inteligencia de la CIA, efectivos reclutados para misiones concretas y otros proyectos clasificados (incluido uno centrado en pilotos y aviones al que se hace referencia con el nombre cifrado de “WICLAM”). Parte del material se refiere a “ZRRIFLE”, el nombre cifrado utilizado por la CIA para las operaciones que incluían asesinatos (a los que se hace referencia con el eufemismo de “capacidad de acción ejecutiva”). Sin embargo, muchos de los documentos publicados están muy expurgados. Algunos expedientes de casi 200 páginas han sido sometidos a una expurgación tan intensa que casi todas las páginas están en blanco, lo que hace que su utilidad sea extremadamente limitada (cabe señalar, por ejemplo, el expediente núm. 104-10182-10003, del que solo 3 de las 186 páginas no se han tachado por completo, el expediente núm. 104-10182-10004, del que solo 8 de las 176 páginas no se han tachado por completo, y el expediente núm. 104-10182-10002, del que solo 8 de las 144 páginas no se han tachado por completo). Hay más registros sobre WIROGUE, ZRRIFLE y Lumumba en los llamados “expedientes misceláneos” de la CIA que han sido identificados por guardar relación con el asesinato de Kennedy pero que aún no se han desclasificado ni descrito en línea.

310. Por lo que respecta a sus observaciones respecto de la presencia de otros extranjeros, Devlin afirmó también que “los estadounidenses con conocimiento del tema [creían] que los franceses esperaban desplazar a los belgas en Katanga y hacerse con el control de la gran riqueza mineral de la provincia” ya que, según él, algunos de los mercenarios más competentes de Katanga eran franceses (algo que corroboran las observaciones del Encargado Independiente de Francia). Devlin también aludió a que “Jacques Foccart, el jefe de la inteligencia francesa para África en el Palacio del

Elíseo de París, había ofrecido a algunos [de los mercenarios] un eventual indulto si luchaban en apoyo de Tshombe en Katanga”.

311. Asimismo, en una conferencia celebrada en 2004 (bajo el lema “The Congo crisis, 1960-1961: a critical oral history conference”), Devlin dijo que “el agregado aéreo [de los Estados Unidos] había estado en contacto con el piloto [del SE-BDY] desde antes del inicio”, en otras palabras, antes de que el vuelo partiera de Leopoldville. De ser cierto, los registros de esa Agregaduría Aérea podrían contener información adicional pertinente, incluso sobre posibles comunicaciones que se hubieran mantenido durante el vuelo, por lo que se deberían someter a más búsquedas.

312. Como se ha dicho anteriormente, en 2019 Gülstorff proporcionó nuevos documentos de la CIA recientemente desclasificados en los que se constata que, a mediados de 1961, los Estados Unidos conocían los vínculos entre Cassart, Loeb y Dornier y, por implicación, la conexión entre Katanga y la UMHK. En otro “informe del contacto con Caravel” de 23 de noviembre de 1961 se confirma que personal de la CIA se había reunido con un agente de la CIA conocido como “Caravel” “en la oficina de este durante una hora y había tratado lo siguiente: ...d. CARAVEL todavía no había tenido noticias de ‘nuestro hombre en Dornier’, pero había señalado (tal como habíamos concluido después de leer las comunicaciones de ODACID) que, aparte de los firmantes del contrato para la adquisición de aviones y posiblemente los nombres de los técnicos alemanes involucrados en la entrega del primer avión, hay poco más que se pueda descubrir. Sin embargo, CARAVEL no ha abandonado el caso”. Esto demuestra que la CIA y el Departamento de Estado estaban buscando activamente información sobre asuntos relacionados con la investigación en 1961, presuntamente en relación con el suministro de aviones Dornier a la Avikat.

c) Alemania

313. En julio de 2019, Gülstorff proporcionó también información sobre la presencia de agentes de inteligencia alemanes en el Congo y sus alrededores en septiembre de 1961. Según un informe de la CIA de principios de diciembre de 1961, la CIA tenía información, recibida de la policía de seguridad austriaca, de que Hans Germani era un agente del servicio de inteligencia de Alemania Occidental (BND). En el mismo informe se citaba una segunda fuente, a saber, el Servicio de Contrainteligencia del Ejército de los Estados Unidos, que también sabía que Germani trabajaba para el BND. Esos informes se basaban en una comunicación anterior del 10 de enero de 1961 enviada por el Jefe de la Oficina de Enlace de la CIA en Munich a los Jefes “EE” y “NE” en la que citaba varias fuentes que habían confirmado que Hans Germani, nacido el 11 de abril de 1927 en Trieste y residente en Viena, era un agente del BND (identificado por la CIA con el nombre cifrado de “Uphill”) que trabajaba de forma encubierta para la revista *Der Spiegel*.

314. Según un informe del 20 de septiembre de 1961 enviado por la Embajada de Alemania Occidental en Salisbury al Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania Occidental, Hans Germani había visitado Elisabethville encubierto como periodista para filmar la intervención y los combates de la ONU. En ese informe se indicaba que “el equipo de filmación del Dr. Germani que acababa de regresar de Elisabethville se había encontrado allí con los alemanes Bachman (propietario de un garaje) y Lönne (¿de Düsseldorf?) y con dos periodistas alemanes. Todos estaban bien y no tenían interés en irse. Había un alemán [también] que estaba trabajando en el Hotel Leopold II. No había habido ninguna baja alemana como consecuencia de los disturbios”. Según las investigaciones adicionales hechas por Gülstorff sobre las entrevistas concedidas posteriormente por Lönne, este había sido uno de los dos alemanes que habían combatido en un grupo de mercenarios dirigidos por Faulques hasta principios de 1962.

315. Si es correcta la información de la CIA sobre Germani en 1961, ello significa que el servicio de inteligencia de Alemania Occidental (BND) tenía un agente en Katanga en el momento del accidente del SE-BDY. A su vez, eso indica que las autoridades alemanas deben haber creado registros sobre Germani y su entorno en un sentido más amplio. Puesto que, como se ha indicado, esta información se recibió en julio de 2019 después de que el Encargado Independiente de Alemania hubiera finalizado su informe, no tuve la oportunidad de plantearle la cuestión. Sin embargo, la señalo como un asunto que podría ser sometido a un seguimiento adicional en el futuro.

316. El tema de los “organismos de inteligencia extranjeros” es una esfera en la que sigue habiendo un considerable volumen de información que no se ha divulgado. Como se puede ver también por la nueva información examinada en 2018/19, es un ámbito en el que algunos Estados Miembros se han mostrado reticentes a desclasificar sus registros. Este es un asunto al que me vuelvo a referir en mis conclusiones.

2. Operaciones de búsqueda y salvamento

317. Como se recordará, sobre la base de la información recibida desde las primeras investigaciones, se ha determinado que es muy probable que los restos del vuelo SE-BDY fueran descubiertos antes de la hora citada oficialmente por las autoridades de Rhodesia, a saber, alrededor de las 15.00 horas del 18 de septiembre de 1961, unas 15 horas después de que se perdiera su rastro. La búsqueda había comenzado casi 10 horas después de la hora prevista de aterrizaje del vuelo SE-BDY, cuando la Real Fuerza Aérea de Rhodesia había desplegado sus aviones Canberra desde Ndola en dirección norte y sur, pese a que se sabía que la trayectoria de aproximación del SE-BDY era de oeste a este, y aparentemente habían transcurrido otras cinco horas antes de que se encontraran los restos, pese a que se habían enviado múltiples grupos de búsqueda y el accidente había ocurrido a unas 10 millas del destino final.

318. El hecho de que se tardara 15 horas en encontrar los restos se había justificado en parte por los retrasos en el procedimiento de búsqueda, entre otras cosas porque no se había hecho nada para comenzar la operación al amanecer, pese a que el director del aeropuerto, John “Red” Williams, había sido informado personalmente a las 3.30 horas por Marius van Wyk sobre un destello observado en el aire en el contexto de la desaparición del avión, pese a que la torre de comunicación de Salisbury había expresado su preocupación a la 4.30 horas y pese a que un avión de las Naciones Unidas con tripulación noruega había intentado ayudar en la búsqueda a las 7.00 horas, momento en que todo el equipo había sido detenido por las autoridades.

319. En 2017 se recibió nueva información del Reino Unido que indicaba que el lugar del accidente había sido descubierto antes de las 15.10 horas, que era la hora que se había notificado oficialmente. Ello incluía la información obtenida de declaraciones de Lord Alport, Derek Riches y Unwin en las que estos afirmaban que había sido encontrado horas antes.

320. En cuanto a la nueva información recibida en 2018/19, en su declaración Rosez describió sus recuerdos de los acontecimientos del 18 de septiembre de 1961. Dijo que alrededor de las 10.00 horas de ese día había oído decir que el Fouga Magister había atacado con bombas y ametralladoras el cuartel general de la ONUC (donde se encontraba Conor Cruise O’Brien) y Clair Manoir en Elisabethville. Justo después de esa hora, todo el fuego de los katangueses había cesado de repente. Los gendarmes de Katanga comenzaron a hablar de algo que había ocurrido en Rhodesia, y fue entonces cuando a través del llamado “tam-tam africano”, es decir, de las comunicaciones de boca a boca que podían salvar grandes distancias, se enteró de que el avión de Hammarskjöld se había estrellado cerca de Ndola. Por la tarde, se habían difundido otras noticias por las emisoras de Radio Collège y la nueva Radio Katanga

y por personas que habían llegado de Rhodesia según las cuales el vuelo SE-BDY había sido derribado por disparos; poco después se había añadido que había sido derribado por un avión de la Avikat. Afirmó que le resultaba difícil precisar la hora exacta, porque las distintas emisoras de radio operaban en diferentes husos horarios.

321. En 2018/19 se examinó nueva información adicional (que se había recibido en octubre de 2017 después de que se hubiera finalizado el informe de 2017) proporcionada por Kenneth Wright, ciudadano británico, quien en una declaración firmada dijo que, en la mañana del 18 de septiembre de 1961, él y su familia se habían encontrado con los restos de un avión de gran tamaño cuando se desplazaban desde Ndola a Chingola.

322. Wright declaró que en ese momento estaba disfrutando de una licencia de las Fuerzas Armadas Británicas (Royal Marines) para visitar a sus padres en Zambia, donde su padre trabajaba en la mina de cobre de Nchanga. Tras pasar la noche en un hotel de Ndola, habían salido por una carretera secundaria hacia la carretera principal en dirección a Kitwe, donde tenían pensado parar a almorzar. De camino habían visto una columna de humo negro, que podía ser algún incendio en el bosque cercano, y se habían encontrado con varias personas a los lados de la carretera, incluido un agente de policía africano con uniforme. Su padre, que hablaba con fluidez el idioma bemba, había preguntado sobre el asunto a los presentes, después de lo cual se desplazaron todos juntos en dirección al origen del fuego. Al llegar al lugar de los hechos, se dieron cuenta de que un avión de gran tamaño se había estrellado y se había incendiado, pero no había ningún rastro de supervivientes ni vieron ningún cuerpo humano que estuviera totalmente intacto. Wright declaró que era obvio que no se trataba de un incendio forestal, porque estaba circunscrito a una zona muy pequeña y olía a carne quemada. Las personas presentes les dijeron que el avión se había estrellado la noche anterior y Wright y su familia asumieron que los servicios de emergencia locales ya habían prestado asistencia, por lo que abandonaron el lugar.

323. Al igual que otras informaciones recibidas en los últimos años, la nueva información recibida en 2018/19 de Rosez y Wright apoya la hipótesis de que el lugar del accidente se había descubierto antes de las 15.00 horas del 18 de septiembre de 1961, que era la hora que se había citado oficialmente. Aunque esto no tiene que ver directamente con la causa del accidente, se trata de un dato importante porque plantea dudas sobre los actos de varios Gobiernos directamente después del accidente y deja en el aire la cuestión de por qué no se informó de que el lugar se había descubierto antes.

B. Otros asuntos

1. Supuesto fallo mecánico: escape de combustible

324. El Encargado Independiente de los Estados Unidos declaró que los Archivos Nacionales habían identificado un único documento que respondía a la solicitud. Se trataba de un documento informativo de la Oficina de Inteligencia Naval del 18 de septiembre de 1961 titulado “Congo: posible causa de la pérdida del avión de Hammarskjöld” (informe McDonald). En él figuraban las observaciones del Agregado Naval de los Estados Unidos en Leopoldville sobre la posibilidad de que las reparaciones defectuosas del aparato pudieran haber desempeñado un papel en el accidente del avión del Secretario General. Cabe señalar que, según el Agregado Naval: “Al regresar a Leopoldville, se habían hecho una serie de reparaciones, incluido el reemplazo de un motor. Cuando se realiza este tipo de reparación en particular, se debe tener cuidado de que no se derrame combustible y de que, si hay alguna pérdida, el combustible derramado se limpie después de extraer el motor. Al parecer, es algo que no hizo el equipo de las Naciones Unidas que trabajó en la

aeronave en Leo y, debido a ello, cuando se desplegó el tren de aterrizaje en la aproximación a Ndola, se generaron chispas que incendiaron los gases que había atrapados en la cavidad” y “según el jefe del equipo de mantenimiento, ese tipo de accidente no era inusual en un aparato DC-6”.

325. En el párrafo 91 de su informe, la Comisión de 1961 afirmó que estaba “convencida, por las pruebas de que disponía, de que los daños causados al SE-BDY por los disparos que habían alcanzado al aparato en Elisabethville eran de poca importancia y habían sido reparados adecuadamente antes de que el avión despegara de Leopoldville el 17 de septiembre [de 1961]”. A la luz de esta conclusión, solicité la opinión experta de Sven Hammarberg, investigador de accidentes y expiloto de combate, quien previamente había prestado asistencia a la Comisión Hammarskjöld, al Grupo de Expertos Independiente y a la Persona Eminente.

326. Hammarberg declaró que “no había encontrado información que apoyara la teoría descrita en el informe de J.J. McDonald. Todos los informes disponibles ... coincidían en que el DC-6B “Albertina” había sufrido daños menores por el impacto de una bala de pequeño calibre en la mañana del 17 de septiembre; que el motor había sido inspeccionado a fondo y reparado durante la tarde de ese mismo día en Leopoldville, y se había cambiado un tubo de escape abollado; y que la aeronave estaba en buenas condiciones para su uso antes del despegue”. Hammarberg citó en concreto un informe de la Autoridad de Aviación Civil de Suecia, en el que se afirmaba lo siguiente: “Inmediatamente después de aterrizar en Leopoldville al terminar el vuelo, Wilhelmsson informó al personal de tierra de que la aeronave había sido blanco de disparos al despegar de Elisabethville. A raíz de ello, el personal de tierra escandinavo de Transair había sometido la aeronave a una cuidadosa inspección externa para averiguar si había sido alcanzada. Entre seis y ocho mecánicos y auxiliares habían participado en esa labor. Se descubrió que el motor interior izquierdo (motor M2) había sido alcanzado en la parte derecha por una bala que había dejado en la carcasa del motor un agujero de un diámetro de entre 8 y 10 mm. La bala había atravesado la chapa del alerón e impactado contra un tubo de escape que había quedado deformado. El tubo de escape había sido reemplazado. Sin embargo, no se había hecho nada con los agujeros de bala en la carcasa del motor y el alerón. No se había detectado ningún otro daño en la aeronave”.

327. Hammarberg revisó las entrevistas que la Autoridad de Aviación Civil de Suecia había mantenido con los mecánicos y consultó a otros dos expertos en el modelo DC-6B, el Capitán Lars Gibson (piloto de DC-6) y Lennart Johansson (ingeniero de vuelo de DC-6/6B). Ambos expertos coincidieron en que no se podría haber realizado un cambio de motor en el tiempo disponible antes del despegue del SE-BDY hacia Ndola, contrariamente a lo que se decía en el informe McDonald. Johansson señaló que la sustitución del tubo de escape dañado era una reparación que se podía hacer rápidamente, que no afectaba al sistema de combustible y que no podía haber causado ningún derrame de combustible, también en contra de lo que se indicaba en el informe McDonald.

328. No está claro cuál puede haber sido la fuente de información del informe McDonald. Tras examinar la información, incluido el informe y las entrevistas de la Dirección de Aviación Civil de Suecia, en que se proporcionan detalles sobre quiénes habían realizado las reparaciones pertinentes, Hammarberg concluyó que no había nada que indicara que personal de los Estados Unidos hubiera prestado apoyo al personal de tierra de las Naciones Unidas o de Transair en el aeropuerto de Leopoldville y que no había ninguna referencia a la participación de otros mecánicos aparte de los mencionados.

329. Con respecto a la conjetura que se hacía en el informe McDonald de que “ese tipo de accidente no era infrecuente para un avión DC-6”, tras consultar la base de datos de la Red de Seguridad Aérea, Hammarberg llegó a la conclusión de que “no se tenía constancia de ningún accidente de los modelos DC-6, DC-6A, DC-6B, R6D-1 (la versión de la Marina de los Estados Unidos) o C-118 (la versión de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos) que hubiera sido causado por un incendio del motor o un incendio en la cavidad del tren de aterrizaje”.

330. He examinado el informe McDonald, la opinión experta de Hammarberg de que el motor del DC-6 utilizado para el vuelo SE-BDY no se podía haber reemplazado, como se indicaba en el informe McDonald, el hecho de que aparentemente nunca antes se había planteado la cuestión de un “derrame de combustible” y el hecho de que, según el Encargado Independiente de los Estados Unidos, “no se ha encontrado ninguna información adicional relacionada con esas observaciones”. Sobre esa base, considero que la nueva información, a saber, el informe McDonald, tiene un valor probatorio nulo.

2. Otra información que merece una investigación más a fondo

331. En 2018/19 se recibió información adicional que sugiere ciertas líneas de investigación que se deberían explorar. La información agrupada en este epígrafe puede estar relacionada con el contexto o con alguna de las hipótesis sobre el accidente y se incluye aquí porque no hubo tiempo suficiente para el seguimiento, ya que se recibió justo antes de finalizar el presente informe, en julio de 2019, o bien se recibió antes, pero no se disponía de los recursos necesarios para emprender una investigación adicional.

332. El Encargado Independiente de Suecia indicó que en los Archivos Militares de Suecia había un documento de la Cancillería del Presidente de Katanga que había sido depositado por un antiguo oficial de inteligencia sueco que había trabajado para la ONU. Ese documento estaba integrado por las notas tomadas a petición del Presidente y contenía un informe día a día de los acontecimientos militares y políticos durante el período del 5 al 21 de diciembre de 1961. Como se había elaborado para un “Segundo Libro Azul”, ello apunta a que podría existir un libro similar anterior, en el que se podrían haber registrado los acontecimientos de septiembre u octubre de 1961. Deseo señalar que no hay ningún registro de ese tipo sobre la respuesta de Katanga al accidente del SE-BDY en la información que he examinado, aunque es obvio que, de existir, podría contener información importante.

333. En los Archivos Militares de Suecia hay también una copia de lo que parece ser un diario oficial del Consulado de Bélgica en Elisabethville correspondiente a diciembre de 1961 en el que se reseñan los acontecimientos militares y de otro tipo en Elisabethville y Katanga en aquella época. Siguiendo el mismo razonamiento que en el caso anterior, si existiera un documento similar en los archivos belgas para los meses de septiembre u octubre de 1961, podría contener también información adicional pertinente.

334. Como se recordará, en el informe de 2017 se analizaron las alegaciones de que las autoridades británicas habían intentado influir en los resultados de las primeras investigaciones. En julio de 2019, durante la elaboración del presente informe, el Encargado Independiente de Zimbabwe proporcionó información conexa sobre el mismo asunto, en este caso sobre las autoridades de Rhodesia. Esa información incluía una comunicación enviada por la Oficina del Primer Ministro de Rhodesia (Black) al Ministerio del Interior (Marsh) el 20 de septiembre de 1961 en la que el autor comentaba la responsabilidad de un tal Sr. Steadman por haber hecho pública una declaración del “único superviviente del accidente, el Sargento Harold Julien, de que Hammarskjöld había dado ciertas instrucciones mientras el avión estaba

presuntamente sobrevolando el aeropuerto de Ndola”. Según Steadman, quien había ido al lugar del accidente y después al hospital donde Julien estaba recibiendo tratamiento, Julien había dicho a los médicos Glyn y Gibson que “el Sr. Hammarskjöld había cambiado de opinión mientras sobrevolaban Ndola y había decidido ir a Katanga. Poco después de dejar Ndola, había habido una gran explosión a bordo, seguida de una serie de explosiones menores, y el avión había caído a tierra. El sobreviviente había escapado lanzándose por una puerta de seguridad”. Posteriormente, el Coronel Archer había llamado “para advertir al Dr. Glyn [supervisor de Harold Julien] de que nadie del personal de su hospital debía hablar de eso”, es decir de las declaraciones de Julien de que había visto destellos en el cielo, y el autor de la comunicación se había “encontrado con los médicos Glyn y Gibson, les había advertido de las implicaciones de seguridad y les había pedido que se aseguraran de que nadie de su personal hablara”. Esta información no solo indica que las autoridades de Rhodesia del Norte intentaron impedir que se diera a conocer públicamente la posibilidad de una interferencia externa, sino que Julien podría haber dicho más sobre los últimos momentos del vuelo SE-BDY de lo que se consideró en las primeras investigaciones, un asunto que claramente requiere más atención.

335. Otro ejemplo de correspondencia que apunta a un intento de ejercer influencia por parte de las autoridades de Rhodesia es una carta de la Oficina del Primer Ministro y de Relaciones Exteriores (Parry) al Alto Comisionado de Rhodesia y Niasalandia en Nigeria (Bowles), de 8 de marzo de 1962, en la que se afirma: “Soy moderadamente optimista acerca del informe de las Naciones Unidas. Hicimos todo lo posible por cultivar la relación con los comisionados de las Naciones Unidas, la mayoría de los cuales me parecieron razonables”. En un memorando similar enviado esa misma fecha por Parry al Primer Ministro se menciona también el ocultamiento de pruebas a la Comisión de 1961. Además, en un memorando del Ministro de Justicia (Greenfield) al Primer Ministro Welensky de 29 de noviembre de 1961 se insinúa que, al solicitar el nombramiento de un representante de las Naciones Unidas como miembro de la Comisión de Investigación de Rhodesia, esperaban evitar la creación de una comisión de las Naciones Unidas. Una nota manuscrita de la misma fecha indica que “el Primer Ministro está de acuerdo”.

336. Por otro lado, en una carta de 29 de noviembre de 1961 dirigida por el Ministro de Transportes de Rhodesia del Norte, Kenneth Towsey, al Mayor Cox se indica que las autoridades de Rhodesia deben “brindar tanta cooperación como razonablemente puedan sin revelar ninguna posición importante”. En la respuesta del Mayor Cox al Ministro de Transportes el 14 de diciembre de 1961 dice que, en relación con la perspectiva de Rhodesia, la “Comisión de Investigación ... es, desde luego, la mejor salvaguardia que tienen quienes estuvieron implicados en el accidente”. No está claro si eso quiere decir que personas de Rhodesia estuvieron “implicadas en el accidente”.

337. Además, en un telegrama enviado por la Oficina de Relaciones con el Commonwealth al Alto Comisionado Británico en Salisbury el 14 de diciembre de 1961 se describe al Magistrado S.B. Jones, originario de Sierra Leona y uno de los cinco miembros de la Comisión de 1961, como “alguien muy anglófilo y un buen amigo de Gran Bretaña”.

338. En 2018/19, recibí información y un “análisis del caso” que me remitieron el General de División (retirado) Vervoort Karel, quien afirmó que tenía amplia experiencia como piloto (incluso con el Fouga), y Marc Hallemans (retirado), quien dijo que también tenía amplia experiencia como piloto y que había conocido bien a Van Risseghem. Declararon que, en su opinión, el accidente había sido provocado por un error del piloto como consecuencia de la inexperiencia y el cansancio de la tripulación sueca, y afirmaron que era técnicamente imposible que el SE-BDY se hubiera derribado con el Fouga. En su exposición, Karel y Hallemans examinan las pruebas analizadas en las primeras investigaciones, plantean de nuevo la hipótesis de

la confusión entre Ndolo y Ndola (mencionada anteriormente), examinan otros accidentes aéreos de los que tenían conocimiento y critican las decisiones adoptadas en los preparativos y la operación del vuelo SE-BDY. Por consiguiente, llegan a la conclusión de que el accidente fue “un ejemplo clásico de impacto contra el suelo sin pérdida de control”. Karel y Halleman aducen que su opinión coincide con las conclusiones de “los tres informes oficiales sobre el accidente, el informe posterior de Bengt Rosio de 1993 y el informe del experto en accidentes aéreos [Sven] Hammarberg contratado por las propias Naciones Unidas”, y que los análisis en sentido contrario son el resultado de la labor de “juristas y personas legas en la materia y sin experiencia de vuelo en África que se dedican a formular hipótesis sin fundamento”.

339. La exposición se recibió tarde y, en un sentido estricto, no parece que contenga información nueva. Incluye inexactitudes fácticas fundamentales, por ejemplo, que la tripulación del vuelo no tenía experiencia y que en todas las primeras investigaciones se había llegado a la conclusión de que el accidente había sido resultado de un error del piloto, cuando lo cierto es que en dos de las tres investigaciones no se pudo llegar a una conclusión, y no explica aspectos clave que contradicen la hipótesis de un error del piloto. También se afirma incorrectamente que en las pesquisas en curso hay una predisposición hacia conclusiones que prueben una determinada hipótesis. No obstante, considero que es importante reconocer su contribución. Como se indica tanto en el presente informe como en el informe de 2017, es preciso seguir manteniendo la hipótesis de un posible error del piloto entre las que se están examinando activamente hasta que se tenga la certeza de que se ha consultado toda la información pertinente. Al igual que con otras aportaciones, recomendaré que esa información se ponga a disposición del público en los archivos de las Naciones Unidas para que se pueda examinar de manera independiente.

340. En cuanto a otra información, se me facilitó un artículo publicado en 2018 en el que los autores, Matthew Stevenson y Joseph Majerle, este último piloto, sugieren que el vuelo SE-BDY puede haber descendido a una menor altitud a propósito para evitar un ataque de otro avión o porque ya estuviera en llamas. Se basan para esa afirmación en la experiencia adquirida por Majerle en el examen de accidentes de aviones similares y en sus conversaciones con pilotos de ese tipo de aeronaves, y llegan a la conclusión de que si los pilotos del SE-BDY se hubieran estrellado por error en vuelo controlado, en vez de, por ejemplo, haber sido derribados, el aparato se hubiera desplazado una distancia muy superior a las 150 yardas en que habían quedado esparcidos los restos. También indican que en las primeras investigaciones no se explicó por qué los alerones estaban extendidos y el tren de aterrizaje desplegado, pese a que el SE-BDY se encontraba a casi 10 millas del aeropuerto de Ndola en aquel momento (a unos tres minutos de vuelo a la velocidad estimada), e infieren que eso puede ser indicativo de que el avión estaba intentando aterrizar antes de llegar al aeropuerto de Ndola. Una vez más, incluyo el examen de este artículo a efectos de integridad de las pesquisas; no obstante, antes de someterlo a un examen ulterior es necesario verificar su afirmación de que se pueden haber hecho cálculos erróneos en las primeras investigaciones en relación con la dispersión de los restos y la velocidad del aparato.

341. En junio y julio de 2019, recibí información adicional sobre la hipótesis de un ataque desde tierra proporcionada por una fuente que solicitó permanecer en el anonimato. La exposición presentada es sustancial y se basa en un volumen considerable de material de apoyo. El informante alega que en las primeras investigaciones no se hizo una evaluación suficiente de un posible ataque desde tierra mediante la determinación de posibles ubicaciones para el ataque teniendo en cuenta el alcance de las armas disponibles. En su opinión, un equipo de ataque terrestre colocado a lo largo de la trayectoria de aproximación instrumental y dotado de

ametralladoras de munición trazadora montadas en vehículos podía haber disparado contra el vuelo SE-BDY desde dos posiciones en tierra que identifica. Añade que eso habría causado una distracción de los pilotos y probablemente los habría obligado a hacer una maniobra evasiva que los forzó a descender y provocó que se estrellaran. En su opinión, un equipo de ataque terrestre hubiera podido estimar la trayectoria de aproximación del SE-BDY porque la política de Transair era seguir un procedimiento de aproximación instrumental utilizando el manual de Jeppesen y así lo habría hecho el SE-BDY. El informante señala que, aunque siguiera ese manual, el piloto tenía cierta discreción con respecto al diámetro del giro final, por lo que con la elección de dos posiciones para el ataque desde tierra se podía abarcar toda la zona posible. En cuanto a las armas, afirma que con una ametralladora como la Browning M2 o la M1919 o similar, disponibles en la zona en ese momento, se habría podido alcanzar una aeronave que volara a unos 1.750 pies sobre el nivel del suelo, y presenta los cálculos correspondientes.

342. La fuente anónima también sugiere que un equipo de ataque terrestre podía haber recurrido a la interferencia intencionada de las emisiones de radio para cubrir sus actividades, y en ese sentido señala los registros de la comisaría de policía de Mufulira, en los que se constata que hubo problemas con las comunicaciones por radio en la noche del accidente. La policía de Mufulira también registró que “un centinela había escuchado el ruido de un avión bimotor que sobrevolaba Makombo a las 2.20 horas aproximadamente”, aunque no había aportado ninguna explicación para la presencia de ese aparato. Si se produjo una interferencia intencionada de las señales de radio en la noche en cuestión, cabe esperar que los aviones de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos que se encontraban en Ndola hubieran tomado nota de ese hecho, algo que se debería verificar. La fuente anónima afirma que algunas de las pruebas existentes apoyan su teoría, como las declaraciones de Julien sobre la presencia de “destellos en el cielo” y la presunta orden de Hammarskjöld de que el avión diera la vuelta, así como los agujeros en el recubrimiento del radar, el marco de la ventanilla, los asientos y la cúpula de observación astral (señalados por Bo Virving). En cuanto a los posibles agujeros de bala en el recubrimiento del radar y el marco de la ventanilla, dice que las declaraciones de uno de los testigos, el Capitán Els, a la Comisión de Investigación de Rhodesia dejan abierta la posibilidad de que los daños a esas partes de avión fueran causados por un proyectil que hubiera alcanzado el avión casi al límite de su alcance efectivo; no obstante, eso es algo que debería ser verificado por un experto en balística militar.

343. La hipótesis de un ataque desde tierra se había considerado en las primeras investigaciones, en parte porque ya había habido aviones de la ONUC que habían sido alcanzados en 1961 por disparos hechos desde tierra; de hecho, el DC-6 de Hammarskjöld había tenido que ser reparado en Leopoldville antes de su último vuelo precisamente por esa razón. En la información recibida en junio y julio de 2019 se expone la teoría del autor sobre lo ocurrido, pero no he tenido ni el tiempo ni los recursos necesarios para someterla a un análisis exhaustivo. Deseo señalar que es una cuestión que podría ser conveniente que se sometiera a un examen adicional.

344. En junio de 2019, cuando ya estaba redactando el presente informe, recibí una aportación final, a saber, la información proporcionada por Anna Roosevelt acerca de sus investigaciones sobre personas involucradas en el asesinato de dirigentes africanos en el Congo y alrededores en la época en cuestión. La idea central de ese material es que había habido un grupo de oficiales belgas que había llevado a cabo un programa centrado en el asesinato de dirigentes africanos y el desmantelamiento de sus movimientos políticos con el fin de mantener el control belga al menos en parte del Congo. La investigadora afirma que, en el curso de ese programa, habían luchado contra las Naciones Unidas y asesinado a Hammarskjöld en un intento de apoyar la

secesión minera de Katanga y mantener su control militar y administrativo en otras partes del Congo frente a la oposición militar de la ONUC.

345. Roosevelt adjunta una cantidad considerable de material de referencia y describe lo que, en su opinión, evidencia los estrechos vínculos de Bélgica con la secesión de Katanga y la formación y el apoyo de sus estructuras militares. Esos vínculos incluían a personal belga, como Vandewalle, Brassine, Clemens, Huyghe, Crevecoeur, Weber y Van Risseghem, quienes, según ella, actuaban con la autorización del Gobierno belga y no como mercenarios. El argumento de Roosevelt es que había habido numerosos casos de asesinatos (tanto individuales como masivos) que estaban relacionados institucionalmente y cuyo objetivo central era el mantenimiento del control belga. Parte de la información facilitada se refiere a la supuesta responsabilidad belga por actos o campañas en el Congo (por ejemplo, contra los luba) que no están directamente relacionados con la presente investigación, aunque puedan haber participado en ellos agentes y equipo similares.

346. Roosevelt afirma que Huyghe puede haber estado involucrado en la muerte de Hammarskjöld, ya que, según Puren, estaba en Ndola la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, junto con otro oficial belga de alto rango y varios miembros del escuadrón de combate de la aviación secesionista que él supervisaba. Como Huyghe había colaborado estrechamente con los servicios de seguridad militar y con los diplomáticos de Sudáfrica y Rhodesia del Norte, dos colonias británicas gobernadas por supremacistas blancos, él y sus aviadores habían tenido libre acceso al aeropuerto de Ndola, incluida su torre de control, el día en que el avión de Hammarskjöld se había estrellado. También afirma que, dada la importancia que tenía para la secesión la eliminación de Hammarskjöld, es probable que Vandewalle fuera uno de los oficiales de alto rango no identificados que se encontraban también en Ndola ese día. Deseo señalar que no se ha verificado de forma independiente y con pruebas que Huyghe estuviera en Ndola en esa fecha, aunque tampoco se ha demostrado que no estuviera.

347. Roosevelt afirma que los archivos pertinentes de las Naciones Unidas están controlados y no han sido desclasificados. Tal como he indicado anteriormente, he tenido acceso sin restricciones a todos los archivos de las Naciones Unidas y he recibido asistencia imparcial, profesional y valiosa del personal de la Organización. En el presente informe también se aborda la cuestión de la desclasificación de los archivos de la ONUC. Asimismo, como ya he señalado, recibí una estrecha cooperación de los Encargados Independientes de Bélgica, quienes parecen haber tenido amplio acceso a los archivos de seguridad, inteligencia y defensa. Roosevelt sostiene que los actos de las personas de nacionalidad belga que prestaban servicios en Katanga eran imputables al Gobierno belga. En el contexto de la presente investigación, eso solo sería pertinente en la medida en que la información pudiera referirse directamente a la causa del accidente, algo que aún no se ha determinado. No obstante, remito la cuestión a la consideración de Bélgica.

V. Observaciones y conclusiones

348. En su resolución [72/252](#), la Asamblea General me encomendó que, de ser posible, extrajera conclusiones de las investigaciones ya realizadas. Si bien es posible llegar a ciertas conclusiones, no hay ninguna prueba que por sí misma ofrezca certeza en cuanto a la causa o las causas del trágico suceso. Al mismo tiempo, parece que algunos Estados Miembros no han revelado información pertinente e importante y no se han implicado plenamente todavía en el proceso establecido por la Asamblea General. Por consiguiente, el presente informe, incluidas sus conclusiones, es solo una parte del proceso para esclarecer toda la verdad. Dadas mis observaciones de que

sigue habiendo material pertinente que no se ha divulgado, las conclusiones del presente informe tal vez se tengan que ajustar en función de la información que se pueda revelar en el futuro.

349. En el informe de 2017 se argumentaba que en las primeras investigaciones no se había hecho una evaluación imparcial y razonable de todas las pruebas existentes. Sin repetir la explicación íntegramente, cabe recordar que algunas de las razones aducidas para ello habían sido la excesiva confianza depositada en ciertos aspectos de las investigaciones iniciales de Rhodesia, la poca credibilidad concedida al testimonio de los llamados testigos “africanos”, el objetivo aparentemente predeterminado de llegar a la conclusión de que había sido un “error del piloto” y los intentos de influir en la labor de la Comisión de 1961. Debido a esas cuestiones, en las primeras investigaciones no se había prestado la debida consideración a la posibilidad de que hubiera más de un avión en el aire durante la aproximación del vuelo SE-BDY a Ndola, que el avión estuviera ardiendo antes de impactar contra el suelo, y que pudiera haber sido objeto de un ataque o sufrido una interferencia de origen externo. En los casos en que lo he considerado necesario, he hecho referencia en el cuerpo del presente informe al modo en que las deficiencias de las primeras investigaciones pueden haber afectado al análisis de determinada información y a la necesidad o no de reconsiderar dicha información.

350. En los dos años transcurridos desde el informe de 2017, la nueva información que ha ido surgiendo se centra principalmente en tres esferas relacionadas con el trágico suceso, a saber: a) un ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa; b) un sabotaje; y c) las actividades de las autoridades locales y extranjeras (en 2017 se había recibido también información sobre los “factores humanos”, pero en el marco del presente mandato no se ha examinado ningún material nuevo sobre este tema). Las observaciones finales sobre esos temas se examinan a continuación bajo los epígrafes correspondientes.

A. Causa o causas del accidente

351. Las causas del accidente se pueden entender mejor si se dividen en dos grandes grupos: las que tienen que ver con alguna forma de interferencia (ya sea “interferencia externa”, es decir un ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa, o “interferencia interna”, es decir un sabotaje) y las que no.

1. Interferencia externa: sigue siendo plausible que la causa del accidente fuese un ataque o amenaza externos

352. En el informe de 2017, observé que la Comisión de 1961 no había descartado la posibilidad de que el SE-BDY hubiera sido objeto de un ataque o una acción de hostigamiento desde el aire, y que el Grupo de Expertos Independiente había señalado que no se podía descartar por completo la posibilidad de la presencia de una “aeronave desconocida”. En el informe de 2017, sobre la base de la información existente, la nueva información recibida y la opinión de los expertos, se llegaba a la conclusión de que era plausible que un acto hostil desde el exterior del avión hubiera causado el accidente, ya fuera por un ataque directo que hubiera provocado que se estrellase o por una distracción momentánea de los pilotos al percibir una amenaza que los había obligado a volar demasiado bajo y estrellarse. En 2019 mantengo esa misma conclusión por las razones que se exponen a continuación.

353. Las condiciones eran tales que se podía haber organizado un ataque. Muchas personas sabían con anterioridad que Hammarskjöld viajaría a Ndola aquella noche. Numerosos testigos oculares declararon que habían observado más de un avión en el aire, que la otra aeronave podía haber sido un reactor, que el SE-BDY se había

incendiado antes de estrellarse y que había sido blanco de disparos o había sufrido alguna otra interferencia activa causada por otro avión. Además, se ha determinado que había recursos y pilotos disponibles que tenían la capacidad de llevar a cabo una misión de ese tipo contra el SE-BDY; de hecho, en cada una de las etapas del proceso reciente se han encontrado más pruebas que se ocultaron en las primeras investigaciones, o que de otro modo no se tuvieron en cuenta en ellas. La labor realizada en los últimos años también ha puesto de manifiesto que el contexto de los acontecimientos era el de un conflicto armado activo en el que estaban involucradas múltiples partes, incluidas las Naciones Unidas. Aunque habría sido difícil lanzar un ataque contra el vuelo SE-BDY dadas las limitaciones existentes, en particular la de volar de noche sin radar, ese ataque hubiera sido posible teniendo en cuenta el material disponible.

354. Asimismo, está claro que más de un Gobierno intentó influir en las primeras investigaciones para que se llegara a la conclusión predeterminada de que había sido un “error del piloto”, y en los años posteriores algunos Estados Miembros se han mostrado reacios a conceder pleno acceso a sus registros y archivos. Estas cuestiones parecen haber quedado establecidas y ser pertinentes.

355. Las categorías de información que figuran a continuación siguen siendo objeto de un examen activo para determinar si una interferencia externa pudo haber sido la causa de la colisión.

a) Información aportada por testigos presenciales

356. Como se recordará, la Junta de Investigación de Rhodesia había tomado declaración a siete testigos que habían visto una segunda o una tercera aeronave, y la Comisión de Investigación de Rhodesia había escuchado también el testimonio de al menos seis de esos testigos. Esta se había mostrado en general muy crítica con esos testigos, de una manera que no era objetiva y que podía obedecer a sus prejuicios. La Comisión de 1961 también había tomado declaración a por lo menos 6 testigos que se habían referido a más de un avión y a por lo menos 12 testigos que dijeron haber visto un destello (o algún tipo de luz similar) en el cielo.

357. Desde la conclusión de la labor de la Comisión de 1961 se ha entrevistado a 12 nuevos testigos oculares. En 2015, el Grupo de Expertos Independiente escuchó el testimonio de cinco nuevos testigos que habían observado más de una aeronave y de siete que afirmaron que el “avión grande” estaba en llamas antes de estrellarse. El Grupo de Expertos enumeró los factores objetivos pertinentes que había tenido en cuenta al evaluar las declaraciones de los testigos, que en algunos casos había considerado que tenían valor probatorio y en otros no. Esos factores incluían, entre otros, la fiabilidad y precisión de la identificación visual en circunstancias desfavorables por haberse producido de noche, la oportunidad de haber realizado la observación, los fallos de la memoria por el paso del tiempo, y las incoherencias y contradicciones. El testimonio de Harold Julien, el único sobreviviente temporal del accidente, también apuntaba a que había habido una amenaza o un ataque durante la aproximación del avión a Ndola, a lo que posiblemente había seguido una explosión súbita. Las pruebas en ese sentido se ampliaron en 2018/19 con la información recibida de Zimbabwe, que demuestra que las autoridades de Rhodesia del Norte habían intentado impedir que esas declaraciones de Julien se hicieran públicas.

358. En al menos dos informes enviados desde el terreno el 18 de septiembre de 1961 por el Embajador de los Estados Unidos Gullion, este afirmaba también que el avión “podía haber sido derribado” y mencionaba haber escuchado noticias de un “destello en el aire”. Esas comunicaciones se habían transmitido de inmediato a la Casa Blanca, el Secretario de Defensa, el Ejército, la Armada, la Fuerza Aérea y la CIA.

359. Como se indicaba en el informe de 2017, 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. La información recibida en 2018/19 de los archivos de inteligencia, seguridad y defensa de los Estados Miembros no ha restado valor a estas pruebas, pero tampoco apoya la hipótesis de manera concluyente. Sin embargo, como ya se ha dicho y se vuelve a repetir más adelante, las búsquedas todavía no han sido exhaustivas en todos los Estados Miembros.

b) Alegaciones sobre escuchas de comunicaciones relativas al ataque

360. El Grupo de Expertos Independiente calificó de moderado el valor probatorio de las afirmaciones de Charles Southall y Paul Abram, quienes dijeron por separado que, en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, habían escuchado transmisiones de radio interceptadas, o habían leído una transcripción de las mismas, en las que se hablaba de lo que creían que era un ataque contra el vuelo SE-BDY que había provocado el accidente. Teniendo en cuenta la nueva información recibida en 2018/19, he considerado que sus afirmaciones tienen un alto valor probatorio de que los Estados Unidos estaban vigilando las comunicaciones radiofónicas y es muy probable que hubieran creado registros pertinentes de las transcripciones.

361. De ser ciertas, las afirmaciones de Abram son claramente de suma importancia en este asunto. Durante varios años, se pidió a los Estados Unidos que proporcionaran información que corroborara estas afirmaciones o las refutara. Entre 2015 y 2017, los Estados Unidos cambiaron de posición en su respuesta y confirmaron por fin las declaraciones de Abram respecto de su servicio como especialista en procedimientos de interceptación destinado en Creta, aunque afirmaron que no se encontraba en Creta en septiembre de 1961. Cuando su declaración en sentido contrario fue enviada a los Estados Unidos entre 2017 y 2019 para que proporcionaran aclaraciones adicionales, esta quedó una vez más sin respuesta. En 2019 se me informó de que Abram había muerto. Como ya se ha señalado a ese respecto, hay una serie de cuestiones que resultan pertinentes, entre otras el hecho de que Abram fue coherente en sus afirmaciones y las reiteró durante un largo período de tiempo, su reafirmación final en julio de 2017 de que estaba presente en Creta en las fechas en cuestión, su especialización y su trabajo como especialista en interceptación de comunicaciones orales con las necesarias autorizaciones de seguridad de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, y el hecho de que esa información no fue cuestionada mientras estaba vivo.

362. Las afirmaciones de Southall también son de gran importancia en este asunto. Deseo señalar que, al igual que en el caso de Abram, se dieron sobradas oportunidades a los Estados Unidos para contradecir o aclarar las afirmaciones de Southall antes de que este falleciera en 2016. La nueva información recibida en 2019 coincide con sus declaraciones anteriores y las respalda, así como con la correspondencia examinada por la Comisión Hammarskjöld. Tal como indicó el Encargado Independiente de Suecia: “De hecho, Southall había estado intentando transmitir esta información desde hacía décadas”. Hay una serie de cuestiones pertinentes que se deben tener en cuenta, entre otras la posición indiscutible que ocupó Southall en la Marina de los Estados Unidos, de la que se jubiló como comandante de la reserva naval, su especialización como oficial de “procesamiento e información”, su asignación en un centro de comunicaciones navales situado cerca de Nicosia en 1961, y la coherencia de sus afirmaciones durante un período de tiempo significativo, al menos desde 1967 hasta 2013.

363. Por lo que respecta a otras interceptaciones de comunicaciones, la información analizada en el informe de 2017 mostraba que en 1961 el Reino Unido y los Estados Unidos estaban recibiendo de las autoridades de Rhodesia interceptaciones de comunicaciones sensibles de la ONUC. La nueva información recibida de Zimbabwe en 2019 en relación con esas actividades refuerza las conclusiones a las que se llegaba en el informe de 2017 a este respecto.

364. Una cuestión conexa, aunque diferente, son las comunicaciones mantenidas en los momentos finales del vuelo SE-BDY, de las que no se dispone de registros pero que son potencialmente muy importantes. La información analizada en 2019 pone de manifiesto que los registros creados por la torre de control de Ndola en los momentos finales del vuelo eran inadecuados y plantea interrogantes sobre el motivo por el que Martin destruyó las notas en las que se había basado para redactar la breve e incompleta declaración que hizo unas 36 horas después de que el SE-BDY no aterrizara, momento en el que ya sabía que se había estrellado.

365. Varios testigos, entre ellos el propio Martin, se refirieron al hecho de que los aviones de los Estados Unidos podían haber estado vigilando las transmisiones por radio y posiblemente comunicándose con el SE-BDY desde Ndola. La interceptación de las comunicaciones de radio no provoca, por sí sola, que un avión se estrelle; sin embargo, es probable que esas interceptaciones muestren lo que ocurrió en los momentos cruciales. Si había partes ubicadas en distintos lugares que estaban involucradas en un ataque aéreo o terrestre u otra interferencia externa, es muy probable que se hubieran comunicado entre sí por radio u otros medios similares.

366. Para concluir con este tema, hay múltiples fuentes que mencionan haber escuchado comunicaciones que no han salido a la luz. Estas fuentes incluyen tanto a particulares como a personas que trabajaban para servicios gubernamentales de seguridad, inteligencia y defensa. Teniendo en cuenta otras circunstancias, como el hecho de que había Estados Miembros que estaban vigilando e interceptando las comunicaciones de las Naciones Unidas y de que había equipos de comunicaciones altamente sofisticados que estaban presentes en Ndola en la noche en cuestión, así como los registros sorprendentemente incompletos de la torre de control de Ndola, no se puede negar la gran importancia de encontrar cualquier rastro que pueda existir de las comunicaciones que se mantuvieron en esa trágica noche. La falta de cooperación de los Estados Miembros en este ámbito particular puede llegar a entenderse con el tiempo que obedece a una decisión de evitar que salga a la luz toda la verdad sobre los hechos.

c) Capacidad para lanzar un ataque externo

367. Como ya se ha indicado, en las primeras investigaciones se consideró básicamente que el Fouga Magister era el único avión que podía haber lanzado un ataque contra el SE-BDY y se descartó en la práctica que lo hubiera hecho sobre la base del testimonio del Mayor Delin de la Avikat y de las limitaciones operacionales del aparato. La Comisión de Investigación de Rhodesia afirmó que, como “había colaborado voluntariamente ... no había ninguna razón para dudar de su testimonio”, pese a que Delin era un mercenario de Katanga sospechoso de ser cómplice en el trágico suceso. Las declaraciones de Delin también muestran inconsistencias, en particular con respecto a cuántos pilotos de la Avikat estaban disponibles, y se ha sabido posteriormente que él mismo no era piloto.

368. De la nueva información examinada en 2017 y 2019 se desprende que había muchos más aeródromos y pistas, pilotos y aeronaves que se podían haber usado en un ataque. Las descripciones que figuran en las declaraciones de los testigos y en los documentos analizados muestran que se habían hecho aterrizajes nocturnos en los que se habían utilizado arena y queroseno para iluminar la pista, que en aquel período la

mayoría de los vuelos de las Naciones Unidas en el Congo se efectuaban de noche, y que se habían lanzado ataques aire-aire. También muestran que en septiembre de 1961 había múltiples aviones disponibles en Katanga, incluidos algunos con capacidad ofensiva, como el reactor Fouga Magister y los modelos De Havilland Dove y Dornier DO-27 o DO-28 y otros, y que la Avikat utilizaba esos aparatos en operaciones ofensivas.

369. En 2018/19 se proporcionó información nueva e importante sobre este tema. Esa información refuerza las conclusiones a las que se llegó en 2017, con la salvedad de que las pruebas, en su conjunto, apuntan a que la Avikat solo tenía un Fouga Magister que estuviera operativo en septiembre de 1961. La nueva información confirma la presencia de ciertos mercenarios en Katanga, incluidos oficiales mercenarios franceses que pueden haber estado allí con la autorización tácita o expresa del Gobierno francés. La información proporcionada por múltiples Encargados Independientes y particulares confirma también que en septiembre de 1961 la Avikat empleaba aviones Dornier DO-28 y Dove que habían sido modificados y dotados con armas y utilizaba múltiples aeródromos y aeropuertos internacionales ubicados en Katanga, la República del Congo, Angola y Rhodesia del Norte.

370. En la declaración del testigo presencial Rosez, este afirma que la UMHK manufacturaba armamentos para la Avikat en sus fábricas, lo que constituye una prueba que corrobora una alegación que se había hecho anteriormente.

371. Por lo que respecta a Van Risseghem, los extractos de sus cuadernos de vuelo (que deben ser sometidos a un examen adicional) muestran que entre junio y septiembre de 1961 había pilotado modelos Dove, Piper, DC-3, Fouga Magister y Dornier DO-28 para la Avikat, acompañado por diversos copilotos y desde distintos lugares de Katanga, la República del Congo y Rhodesia del Norte. Coppens alegó que Van Risseghem había admitido haber derribado el SE-BDY; aunque este lo negó ante otras personas y declaró que no quería tener problemas por lo que había hecho en el Congo. Dada la información contradictoria de que se dispone, incluida la procedente de los archivos de seguridad e inteligencia de los Estados Miembros, no se puede determinar de forma concluyente dónde se encontraba Van Risseghem la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Sin embargo, su presencia en Brazzaville días después del accidente del SE-BDY al mismo tiempo que varias personas de interés, incluidos agentes de la CIA, es una cuestión que se debería someter también a pesquisas adicionales. Teniendo en cuenta su ascendencia, sus relaciones familiares y su historial de servicio en las fuerzas armadas británicas, así como la información que muestra que los Estados Unidos habían considerado la posibilidad de que hubiera atacado el vuelo SE-BDY, sigue siendo necesario que se hagan más búsquedas sobre este tema.

372. Por lo que respecta a la hipótesis de Beukels, en 2018 se recibió nueva información de De Kemoularia sobre una reunión que había mantenido en 1993 con Bob Denard. En ella había confirmado ciertos aspectos de la hipótesis pero, en esa ocasión, no había mencionado a “Beukels”. Además, el análisis realizado por el equipo del documental *Cold Case Hammar skjöld* indica que Beukels (o Beuckels) no era un piloto de la Avikat.

373. La información analizada en 2019 procedente de los archivos de inteligencia, seguridad y defensa de los Estados Miembros también puso de manifiesto que Rhodesia del Norte tenía fuerzas congregadas y listas para el combate en la frontera con Katanga y en algunos casos dentro de la propia Katanga. A este respecto, deseo señalar una vez más que en 1961 no se pudo descartar de manera concluyente, y sigue sin poder descartarse, la posibilidad de que aquella noche hubiera en el aire otro avión que no fuera de Katanga y que podría haber sido, por ejemplo, uno o más de uno de

los 18 cazabombarderos Canberra, 30 cazabombarderos Vampire o 12 cazas ligeros Provost que tenía la Real Fuerza Aérea de Rhodesia.

374. Tal como se indica anteriormente, aunque se haya calificado de bajo el valor probatorio de la información concreta de que un avión Fouga, De Havilland, Dornier o de otro tipo pudiera haber atacado al SE-BDY, esa información debe examinarse a la luz de las demás pruebas, incluidas las declaraciones de los testigos. Además, pese a las dificultades operacionales existentes para el lanzamiento de un ataque, este no tenía que haber sido necesariamente directo para que tuviera éxito. Hubiera bastado con que una segunda aeronave hiciera alguna maniobra de hostigamiento contra el SE-BDY para provocar que este se estrellara. No obstante, reitero que sigue siendo necesario actuar con cautela en cualquier análisis de un ataque externo. La información que se expone anteriormente solo muestra que habría sido posible que el SE-BDY fuera objeto de una amenaza o un ataque por otro avión o desde tierra, por lo que no se puede descartar la posibilidad de una amenaza o un ataque. Sin embargo, en esta etapa, dicha información no proporciona detalles específicos sobre un ataque de este tipo. Como se indica más adelante, esta es la razón por la que sigue siendo imprescindible que salga a la luz toda la información existente que sea potencialmente pertinente.

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

375. La posibilidad de diversas formas de sabotaje como causa del accidente se ha venido considerando desde las primeras investigaciones, por ejemplo, la Comisión de 1961 señaló que, al no haberse asignado una guardia especial para vigilar el SE-BDY mientras estaba estacionado en Leopoldville, no se podía descartar la posibilidad de que una persona no autorizada se hubiera acercado a la aeronave con fines de sabotaje.

376. Por su parte, el Grupo de Expertos Independiente 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, así como a la afirmación de que un secuestrador, o un pasajero “extra”, había abordado clandestinamente el avión. Sin embargo, ni en el informe del Grupo de Expertos ni en el informe de 2017 se pudo evaluar plenamente la acusación de sabotaje que se hacía en los documentos del South African Institute for Maritime Research en los que se describía la “Operación Celeste”, ya que Sudáfrica no facilitó el acceso a esos documentos.

377. En 2018/19 seguí tratando de verificar las alegaciones sobre la “Operación Celeste”. Gracias a la ayuda del equipo del documental *Cold Case Hammar skjöld*, se pudo organizar una entrevista con un presunto exmiembro del SAIMR, quien declaró que el SAIMR había sido una organización activa y que él había visto material de propaganda sobre la “Operación Celeste”. También se analizó la versión manuscrita de un texto que parecía corresponder a las memorias de Keith Maxwell. La nueva información recibida no prueba ni refuta la supuesta “Operación Celeste”, pero pone de manifiesto la necesidad de verificar o refutar la hipótesis relativa a dicha operación. Para ello se necesita contar con la cooperación de Sudáfrica. Además, la información de inteligencia existente en Sudáfrica y posiblemente en el Reino Unido y los Estados Unidos podría ayudar a determinar la posible existencia del SAIMR y las operaciones que pudiera haber llevado a cabo en 1961. Es importante que el Reino Unido y los Estados Unidos hagan búsquedas específicas también de cualquier registro sobre Maxwell y el SAIMR y sobre los resultados de las investigaciones internas que se pudieran haber hecho en 1998 cuando las acusaciones habían salido a la luz.

378. Se necesita más cooperación de los Estados Miembros antes de poder llegar a conclusiones firmes sobre la posibilidad de que un sabotaje provocara el accidente. Es necesario hacer un análisis de los documentos originales sobre la “Operación Celeste”, 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 SAIMR o a la “Operación Celeste” (incluido el papel de la CIA, entre otras alegaciones). Desafortunadamente, esta hipótesis no se pudo refutar ni corroborar en 2018/19.

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

379. Como se señala en el informe de 2017, debe tenerse en cuenta que es posible que el accidente se debiera a un simple error del piloto. Tales accidentes ocurren, a pesar de la experiencia de la tripulación y de que las condiciones del vuelo fueran por lo demás normales.

380. En 2013 y 2017 ya quedaron debidamente descartadas otras hipótesis que se habían formulado previamente, como que el aparato hubiera tenido un fallo mecánico u otro fallo material, por ejemplo de los altímetros, que se hubiera transmitido a la tripulación un reglaje incorrecto del altímetro o que se hubieran utilizado mapas equivocados para el aterrizaje. Por consiguiente, si el vuelo no sufrió ninguna interferencia, es casi seguro que el accidente se debió a algún problema derivado simplemente de un error del piloto, como una interpretación errónea de los altímetros combinada con un error visual.

381. Aunque la hipótesis de un error del piloto parezca una explicación simple, no sería lógico concluir que no hubo ninguna interferencia cuando está claro que no se ha divulgado toda la información pertinente. Proponer una conclusión definitiva a sabiendas de que no se han visto todas las posibles pruebas materiales no sería sensato ni responsable. De hecho, muchas pruebas no refutadas, incluidas las declaraciones de numerosos testigos oculares, son contrarias a la conclusión de que se trató de un error del piloto. Por supuesto, no todas las pruebas que alguna vez existieron podrán ser revisadas, ya que, por ejemplo, alrededor del 80 % del avión se quemó en el accidente. Sin embargo, para poder responder a las alegaciones de los testigos sigue siendo necesario tener acceso a la información que probablemente obra en poder de los Estados Miembros, a fin de poder determinar 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. Una vez que se hayan examinado todas las pruebas existentes, si el resultado de ese examen no permite respaldar otras hipótesis, entonces sería legítimo suponer que, a todos los efectos, no cabe otra explicación que un error del piloto. Sin embargo, aún no hemos alcanzado el punto en el que sea razonable llegar a tal conclusión.

B. Otros asuntos

1. Cooperación de los Estados Miembros

382. En 2018/19, la colaboración de los Estados Miembros en el proceso establecido por la Asamblea General en su resolución [72/252](#) ha sido, en conjunto, excelente. Es algo que resulta alentador y demuestra que los miembros de las Naciones Unidas consideran que este asunto es sumamente importante, hasta el punto de aceptar la reconsideración de las normas habituales de clasificación de información sensible, seis décadas después de los hechos y en aras de la transparencia.

383. La gran mayoría de los 14 Estados Miembros a los que se enviaron solicitudes se atuvieron a la letra y el espíritu de la petición de que llevaran a cabo un examen interno específico de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. La labor realizada puede considerarse un éxito y un paso constructivo en la búsqueda de la verdad sobre el trágico suceso y ha dado lugar al descubrimiento y la divulgación de nueva información pertinente, en particular en los ámbitos de la probable interceptación de comunicaciones pertinentes por los Estados Miembros, la capacidad de las fuerzas armadas para organizar un posible ataque contra el avión del Secretario General, la presencia en la zona de personal paramilitar y de inteligencia extranjero, y otra información pertinente para el contexto y los acontecimientos de 1961.

384. Deseo reconocer en particular a los Estados Miembros que nombraron a funcionarios verdaderamente independientes y de alto rango y les facilitaron las autorizaciones y la cooperación necesarias para que pudieran realizar búsquedas metódicas y exhaustivas, incluso en materiales clasificados. Doy las gracias a todos los Estados Miembros pero, sobre todo, son dignos de elogio Bélgica, Francia, Suecia y Zimbabue por la profundidad y el volumen de trabajo realizado por sus respectivos Encargados Independientes. Esos Estados Miembros revisaron y proporcionaron información cuya divulgación podría haber sido considerada en otros tiempos perjudicial para sus intereses, especialmente en el contexto histórico de la descolonización en el período en cuestión. También estoy particularmente agradecido por el trabajo realizado por los Encargados Independientes de Alemania, el Canadá Portugal y Zambia. Aunque en cierto modo tenían que abarcar menos material potencialmente conexo en sus búsquedas, esos Estados Miembros también acometieron el proceso solicitado de ellos de la misma manera y proporcionaron información importante tras las búsquedas realizadas por sus funcionarios independientes y de alto rango.

385. A pesar de los alentadores progresos realizados, no nos encontramos en posición de poder decir que las búsquedas hayan sido exhaustivas en todos los Estados Miembros. Algunos Estados Miembros no han respondido de manera sustantiva a las preguntas o parecen haber concluido que sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa no pueden contener información “pertinente”, ya que normalmente sus marcos jurídicos no permiten que se consulten dichos archivos ni que se revele la información que contienen. Como he señalado en mi definición de qué se entiende por información “pertinente”, el término se debe interpretar en un sentido amplio, no excluyente, y no técnico o jurídico. Por ejemplo, no se puede considerar que una pieza de información no es “pertinente” solo porque existe un marco jurídico que no exige o no permite que se revele.

386. En cuanto a los Estados Miembros a los que, con el debido respeto, sugiero que brinden una mayor colaboración, deseo señalar lo siguiente. Sudáfrica nombró un encargado en mayo de 2019, 15 meses después de mi solicitud inicial y una vez vencido el plazo para la presentación de los informes de los demás Encargados Independientes. Se trata de una medida positiva que agradezco. Sin embargo, no se ha recibido ninguna información de Sudáfrica, a pesar de que se ha indicado continuamente que es muy probable que tenga en su poder información pertinente.

387. El Reino Unido también nombró un encargado en mayo de 2019, 15 meses después de mi solicitud inicial y una vez vencido el plazo para la presentación de los informes de los demás Encargados Independientes. Se trata de una medida positiva que agradezco. En junio de 2019 se recibió una carta del Encargado Independiente del Reino Unido en la que se afirmaba que todos los documentos en posesión del Gobierno británico que contenían información pertinente para esta investigación se habían identificado plenamente y se habían presentado. No creo que un mes fuera un plazo suficiente para llevar a cabo una búsqueda exhaustiva del carácter y el alcance solicitados y, de hecho, se reconoce que se hizo un examen interno en la medida de

lo posible y en el tiempo disponible. Considero que la solicitud y las preguntas detalladas transmitidas al Encargado Independiente en el curso de la investigación, así como las cuestiones expuestas en mi informe, pueden servir de base para el seguimiento en el futuro. A pesar de que se ha determinado que es muy probable que el Reino Unido tenga en su poder información pertinente y de que he indicado ámbitos específicos en los que se podría encontrar esa información, no se han recibido nuevos documentos ni información de otro tipo ni tampoco respuesta a las preguntas detalladas que he transmitido. Sin embargo, en 2019 el Reino Unido parece dispuesto a implicarse más en este proceso, lo cual es digno de encomio.

388. En cuanto a los Estados Unidos, agradezco el nombramiento de un encargado en 2018. En abril de 2019, se me informó de que en años anteriores se habían realizado búsquedas exhaustivas en varios organismos gubernamentales, incluidos el Departamento de Defensa, la CIA y el NSA, y que las otras búsquedas solicitadas estaban en curso y se había ampliado, de hecho, su alcance para incluir a otros organismos de inteligencia de los Estados Unidos. Aunque eso indica la continuación de la participación en el proceso, debo señalar también que no se han recibido materiales ni aclaraciones adicionales en respuesta a una serie de preguntas y solicitudes específicas. A pesar de que se ha determinado que es muy probable que los Estados Unidos tengan en su poder información pertinente y de que he indicado en mi correspondencia ámbitos específicos en los que se podría encontrar esa información, no se ha recibido ningún otro material aparte del único documento que se describe en el presente informe. Resulta alentador que en 2019 se haya ampliado el alcance de las búsquedas para incluir a otros organismos de inteligencia de los Estados Unidos, una iniciativa que merece ser reconocida.

389. En 2019, tanto el Reino Unido como los Estados Unidos volvieron a afirmar que sus respectivas búsquedas en años anteriores ya habían sido exhaustivas. Sin embargo, a juzgar por algunos ejemplos concretos ya mencionados, está claro que eso no es necesariamente así. Entre esos ejemplos figuran la afirmación del Reino Unido de que no tenía información sobre el agente Ritchie del MI6 o la afirmación de los Estados Unidos de que no tenían ningún registro sobre la participación en el suministro de aviones Fouga Magister a Katanga en 1961, la presencia en Ndola el 17 de septiembre de 1961 de aviones de los Estados Unidos dotados de sofisticado equipo de comunicaciones o el historial de servicio de Abram. Cuando en 2017 se presentaron documentos a esos Estados Miembros que verificaban de forma independiente esas cuestiones, admitieron tras hacer búsquedas adicionales que sí tenían registros pertinentes al respecto. Esos ejemplos confirman que, cuando se hacen búsquedas bien dirigidas y con conocimiento, acceso y recursos suficientes, es posible sacar a la luz información importante. Por esta razón, reitero una vez más mi llamamiento para que continúen y profundicen la colaboración.

390. En cuanto a la Federación de Rusia, agradezco que me haya informado de que había realizado búsquedas en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa; no obstante, no nombró a un Encargado Independiente ni facilitó detalles de las búsquedas de información que había llevado a cabo. Aunque no me consta que la ex Unión Soviética tuviera conocimiento de los hechos en cuestión, en aras de la integridad y uniformidad de la investigación y en su calidad de actor con una presencia importante en la zona en aquella época, sería de gran utilidad que la Federación de Rusia procediera a hacer un examen completo y exhaustivo, de conformidad con el marco solicitado.

2. Debe existir más información pertinente

391. Se han realizado importantes progresos en el examen de la información sobre el tema, así como en la determinación de forma concreta y precisa de los lugares donde es muy probable que exista información adicional. Por lo que se sabe, es casi seguro

que todavía exista información no divulgada sobre el trágico incidente en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa de algunos Estados Miembros. A juzgar por la forma en que se han dado a conocer los nuevos datos a lo largo de los años, es muy probable que se localice información adicional en el futuro. En 2017 señalé que lo que estaba pendiente desde hacía mucho tiempo era que se divulgara sin reservas ni condiciones la información que existiera sobre el tema y que hasta la fecha había sido retenida por los organismos o servicios de inteligencia, seguridad y defensa de los Estados Miembros. Lamentablemente, no todos los Estados Miembros lo han hecho, sobre todo los que tienen más probabilidades de disponer de información pertinente, y no se puede decir que la carga de la prueba descrita en el informe de 2017 haya sido asumida plenamente.

392. En los dos últimos años se han ido acumulando conocimientos sobre la información de inteligencia, seguridad y defensa que obra en poder de los Estados Miembros. Por ejemplo, tal como se indica en el presente informe, los registros de la CIA muestran que esa organización tenía conocimiento del suministro de armas a Katanga y posiblemente estaba involucrada en él, entre otras cosas que tenía conocimiento de Cassart, quien suministraba aviones a la Avikat, y de Loeb, quien coordinaba las comunicaciones con los servicios de inteligencia británicos, la UMHK y los oficiales de Rhodesia. La CIA también tenía conocimiento o mantenía vínculos con un agente que estaba involucrado en el suministro de aviones Dornier o que tenía conocimiento de ello. En otros documentos analizados se puede ver, por ejemplo, que agentes de la CIA procuraron reclutar a agentes para un “escuadrón de ejecución” en el Congo y que habían puesto a su disposición un avión de la CIA y les habían ofrecido lecciones de vuelo para las operaciones. Deseo señalar que ninguno de esos elementos de información me fueron suministrados por el Encargado Independiente de los Estados Unidos. Por el contrario, fue descubiertos por investigadores particulares tras haber sido desclasificados en el contexto de temas no relacionados (por ejemplo, en los registros desclasificados sobre la muerte del Presidente John F. Kennedy). Ello pone de manifiesto la necesidad de que los Encargados Independientes sean realmente independientes y de alto rango y desempeñen sus funciones de una manera exhaustiva y respondan a las solicitudes formuladas en la presente investigación, de modo que las búsquedas se centren en las esferas pertinentes. También deben contar con recursos adecuados, ya que a menudo las búsquedas se tienen que hacer de forma manual en archivos en papel, dispersos y voluminosos.

393. En los informes del Comité Church, la autobiografía de Devlin y otras fuentes se afirma que en numerosas ocasiones en 1960 y 1961 la CIA había actuado en el Congo y alrededores sin la autorización del Gobierno de los Estados Unidos o en oposición a la política de los Estados Unidos. Esto hace que sea aún más importante que se verifique la información que figura en los archivos de inteligencia, ya que bien puede contener una versión diferente de los hechos de la que se conoce sobre la base de la información reunida de los archivos diplomáticos y políticos. Otra razón para verificar dicha información es que, según el informe publicado en 2001 por un comité parlamentario belga establecido en 2000 para investigar el asesinato de Patrice Lumumba, la CIA había minimizado su papel en el asunto y las conclusiones del Comité Church eran cuestionables debido a su excesiva dependencia del testimonio de oficiales de la CIA. La cuestión de qué información pertinente puede existir en los registros relativos a las operaciones de la CIA en el Congo a principios de la década de 1960 no se podrá aclarar hasta que se puedan examinar los expedientes relativos a las cuestiones mencionadas y se haya explorado cualquier pista conexa que surja de esos expedientes. En los informes del Comité Church se mencionan numerosos cables de la CIA sobre las actividades en el Congo y alrededores en el período en cuestión, pero ninguno de esos cables ha sido facilitado o mencionado por los Estados Unidos en el curso de la presente investigación. Deseo señalar también que no se ha recibido ninguna respuesta en relación con las conclusiones del informe de 2017 acerca de

asuntos que implican a los Estados Unidos, pese a que es probable que esas respuestas aportaran información adicional pertinente.

394. A modo de ejemplos similares con respecto al Reino Unido, a pesar de haber reconocido en 2017 la presencia Neil Ritchie, no se ha divulgado información alguna sobre el informe que debe haber preparado, pese a las pruebas existentes de que él y otros agentes de inteligencia británicos desempeñaron un papel clave en los acontecimientos que llevaron a Hammarskjöld y su grupo a viajar a Ndola. La presencia de agentes de inteligencia británicos, entre ellos Park y Ritchie, es un hecho establecido. También se ha admitido que su presencia en la zona coincidió con el mismo período de 12 meses en que en el seno del Ministerio de Relaciones Exteriores Británico se consideró y debatió la “eliminación” de Lumumba (por ejemplo, en la correspondencia de 28 de septiembre de 1960 entre Ross y Smith del Departamento de África del Ministerio de Relaciones Exteriores). El hecho de que todo eso haya sucedido pero no se haya identificado material alguno en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa británicos como aportación para la presente investigación pone de manifiesto que es muy probable que exista información adicional importante que no se ha divulgado. Deseo señalar también que no se ha recibido respuesta acerca de las conclusiones que figuraban en el informe de 2017 de que el Reino Unido había recibido interceptaciones de las comunicaciones de las Naciones Unidas y de que había intentado influir en las primeras investigaciones en favor de la hipótesis de que se había tratado de un “error del piloto”; la realización de búsquedas centradas en esas cuestiones podría revelar, sin duda, información adicional importante.

395. Por lo que respecta a Sudáfrica, en 2019 no se presentó información sobre la labor sustantiva llevada a cabo por su Encargado Independiente. Está claro que los asuntos relacionados con los documentos de la “Operación Celeste” se deben someter a verificación. Lo mismo ocurre con otras cuestiones, por ejemplo, las relativas al traslado de personal y equipo desde Sudáfrica a Katanga, la información sobre personal de inteligencia y mercenarios sudafricanos, los vínculos entre personal de Katanga, mercenarios belgas y entidades sudafricanas (tanto los servicios de seguridad como fuerzas paramilitares) y otros asuntos.

396. El Encargado Independiente de Alemania confirmó que había realizado búsquedas sin restricciones en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa. Después de que el Encargado Independiente de Alemania hubiera finalizado su informe, se recibió más información sobre el presunto agente del BND Hans Germani y el piloto de Dornier Heinrich Schäfer, un asunto que también debería ser objeto de seguimiento.

397. Está claro que las cuestiones anteriores y otras similares requieren la cooperación activa de determinados Estados Miembros para que efectúan búsquedas exhaustivas en sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. La principal esfera de interés sigue siendo la de las comunicaciones de radio interceptadas y los registros conexos (lo que incluye 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. Lo ocurrido en los últimos minutos del vuelo SE-BDY no se ha verificado todavía y es probable que esa información permita corroborar o refutar ciertas hipótesis. El hecho de que algunos Estados Miembros, incluidos los Estados Unidos, el Reino Unido y posiblemente otros, tuvieran medios en Ndola con capacidad de interceptación en la noche en cuestión, que su personal de inteligencia estuviera presente en el Congo y Rhodesia del Norte y que, al parecer, hubieran interceptado las comunicaciones de las Naciones Unidas (incluso las propias comunicaciones del Secretario General) requiere que se dé cuenta plenamente de toda esa información. Todo registro que exista a este respecto es particularmente importante, ya que permitiría esclarecer los registros de la torre de control que, como

se ha indicado, ofrecen una visión incompleta de los momentos finales del vuelo SE-BDY.

398. En el informe de 2017 se llegaba a la conclusión de que era plausible que la causa del accidente hubiera sido un ataque o amenaza externos y que la carga de la prueba había pasado a los Estados Miembros, a los que correspondía demostrar que habían llevado a cabo un examen completo de los registros y archivos que obraban en su poder o estaban bajo su custodia. A la luz del análisis anterior, mi labor durante 2018/19 no proporciona motivos para cuestionar ninguna de las dos conclusiones, ya que la carga de la prueba descrita aún no se ha asumido plenamente. Opino con el debido respeto que esa carga debe seguir recayendo sobre los Estados Miembros hasta que la Asamblea General considere que se han satisfecho plenamente sus condiciones mediante la divulgación de la información pertinente sobre la causa o causas probables del trágico suceso.

VI. Recomendaciones y conclusión

A. Fundamentación de las recomendaciones

399. El presente mandato continúa la importante labor realizada bajo los auspicios de las Naciones Unidas en 2015 y 2017, que a su vez se basó en la monumental labor realizada anteriormente por otros. La decisión de la Asamblea General, reflejada en las sucesivas resoluciones sobre el tema, ha sido continuar la búsqueda de la verdad sobre los trágicos acontecimientos. En los últimos años, 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 expertos y se ha solicitado la colaboración de distintos Estados Miembros. El objetivo no ha sido probar ninguna hipótesis en particular, sino procurar refutar las teorías de la conspiración, descartar las afirmaciones infundadas y centrarse en determinar qué es lo pudo haber sucedido realmente.

400. Este asunto ha estado rodeado desde un primer momento de teorías de la conspiración y acusaciones de ocultamiento de los hechos. Muchos Estados Miembros clave habían examinado sus registros en los ámbitos de la diplomacia y la política pero, salvo contadas excepciones, hasta 2017 casi ninguno había proporcionado información facilitada por sus entidades de inteligencia, seguridad y defensa, a pesar de que en esos archivos era donde probablemente se encontraba la información más pertinente. En la resolución [72/252](#) se pidió a los Estados Miembros que examinaran sus archivos en busca exactamente de este tipo de información, y se estableció un mecanismo para que revisaran sus archivos sin la obligación de revelar los resultados de sus búsquedas. Dicho mecanismo también contemplaba la posibilidad de concertar acuerdos de confidencialidad, si se consideraba apropiado, a fin de respetar sus obligaciones jurídicas internas. De hecho, se han establecido arreglos especiales y apropiados con varios Estados Miembros, entre ellos Suecia, que aprobó un decreto ministerial para conceder a su Encargado Independiente acceso sin restricciones a materiales clasificados, o Zambia y Zimbabwe, que adoptaron decisiones similares en el marco de sus respectivas oficinas presidenciales.

401. Como se ha dicho, el enfoque adoptado por la Asamblea General ha dado, en general, buenos resultados, y la mayoría de los Estados Miembros han participado de manera significativa en ese proceso que, en muchos sentidos, no tiene precedentes. No es de extrañar que el proceso sea así, ya que las circunstancias del accidente aéreo en el que murieron el Secretario General Dag Hammarskjöld y las personas que lo acompañaban fueron únicas y corresponden a un contexto mundial que hace tiempo que ha cambiado. En consecuencia, se debe aclarar que no es un proceso con el que

se pretenda sentar un precedente. Por el contrario, a lo que se aspira es a encontrar una solución satisfactoria que mantenga un equilibrio entre la preservación de los intereses de seguridad legítimos de los Estados Miembros y la publicación de 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.

402. A pesar de que una clara mayoría de miembros de la Asamblea General expresó su deseo de que se levantara el velo de opacidad, los que tienen más probabilidades de poseer información importante no la han divulgado. De haber información que pueda revelarnos más acerca de la causa del accidente, es probable que se encuentre en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa de un pequeño número de Estados Miembros. Sigue siendo necesario que esos Estados Miembros confirmen con precisión la existencia de cualquier material pertinente o, en caso de que no exista dicho material, que respondan a las preguntas que se les han formulado de forma exhaustiva y ofrezcan un informe explícito e inequívoco sobre la naturaleza y los resultados de sus búsquedas.

403. Cabe señalar una vez más que los Estados Miembros han realizado numerosas investigaciones internas, no relacionadas con la presente, en las que analizaron sus actividades en África Central en los decenios posteriores al final de la Segunda Guerra Mundial. Los resultados de muchas de esas investigaciones se hicieron públicos hace tiempo y describen asuntos que anteriormente se habían considerado altamente confidenciales, como la participación extranjera en la planificación y ejecución de asesinatos de líderes extranjeros. Por lo tanto, la presente investigación no es la primera vez que se aborda un tema potencialmente delicado.

404. Si se pudiera afirmar en la presente etapa que toda la información posible se ha identificado y examinado, entonces se podría formular, de manera imparcial y desapasionada, una conclusión sobre la hipótesis más probable. Sin embargo, la información que ha salido a la luz, gracias a la labor dedicada de ciertas personas y a la cooperación de los Estados Miembros, apunta a que aún debe haber más información que no se ha revelado. Además, como se detalla en el presente informe, algunos Estados Miembros han cambiado de posición en relación con ciertas cuestiones de las que anteriormente habían afirmado no tener conocimiento. El hecho de que ciertos Estados Miembros se hayan mostrado reticentes a la hora de proporcionar información adicional es de por sí un hecho material pertinente, aunque no creo que se haya llegado al punto en el que esa falta de cooperación se pueda considerar una ocultación intencionada.

B. Recomendaciones

405. Sobre la base de lo anterior, propongo cuatro recomendaciones para el futuro. Estas recomendaciones son compatibles entre sí y se pueden aplicar simultáneamente.

406. **En primer lugar, recomiendo que las Naciones Unidas nombren a una persona independiente para que continúe la labor emprendida en el marco del mandato actual de la Persona Eminente.** En 2018 y 2019 se ha identificado nueva información significativa como resultado de la labor realizada por los Encargados Independientes. Sin embargo, no todos los Encargados Independientes pudieron completar sus búsquedas dentro del plazo o de la manera que se les solicitó. Además, incluso en el caso de los Encargados Independientes que pudieron atender plenamente las solicitudes, es posible que la información que figura en el presente informe de pie para nuevas gestiones, verificaciones u otras actividades adicionales. Esa labor puede incluir la reconsideración de las búsquedas ya realizadas a la luz de la nueva información, la cooperación entre los Encargados Independientes o la continuación de la investigación en otros ámbitos.

407. En caso de que se nombre a una persona independiente para continuar la labor, he señalado cuestiones específicas para su seguimiento, entre otras: el examen balístico de las fotografías proporcionadas por el Encargado Independiente de Suecia que parecen mostrar agujeros de bala en lo que podrían ser restos del avión DC-6; la búsqueda de cualquier registro existente sobre las entradas y salidas de aviones de los aeropuertos de Brazzaville y sus alrededores en septiembre de 1961; el análisis de los materiales relacionados con Van Risseghem, incluidos los cuadernos de vuelo; la solicitud de información específica de los archivos de inteligencia de los Estados Unidos y del Reino Unido; la solicitud a Sudáfrica de acceso a los materiales sobre el SAIMR; la búsqueda de información sobre Germani y Schäfer; y otros asuntos mencionados en el cuerpo de mi informe.

408. **En segundo lugar, recomiendo que se inste una vez más a los Estados Miembros clave a que mantengan en sus funciones o nombren a un funcionario de alto rango e independiente (Encargado Independiente) para determinar si existe información pertinente en sus archivos de seguridad, inteligencia y defensa.** En particular, pero no exclusivamente, se debería alentar a los Estados Unidos, la Federación de Rusia, el Reino Unido y Sudáfrica a que, según el caso, mantengan en sus funciones o nombren a funcionarios de alto rango e independientes y les proporcionen las autorizaciones de seguridad y los recursos necesarios para llevar a cabo búsquedas con arreglo a lo solicitado.

409. Deseo señalar que, en la última carta que me dirigió en marzo de 2019, el Encargado Independiente de los Estados Unidos indicó lo siguiente: “He ampliado nuestras labores de búsqueda para incluir a otros organismos de inteligencia de los Estados Unidos. Aunque estas búsquedas no se completarán a tiempo para su informe final, esperamos poder seguir colaborando con usted en el futuro”. Se debe alentar a todos los Estados Miembros pertinentes a que adopten un enfoque similar.

410. Teniendo en cuenta el tiempo que se necesita, lo ideal sería que los Encargados Independientes de los Estados Miembros prosiguieran su labor antes del nombramiento de una persona independiente por las Naciones Unidas y utilizaran como referencia para ello la correspondencia que se adjunta al presente informe a modo de información complementaria. Tal como se indica en las recomendaciones formuladas en el informe de 2017, los Encargados Independientes tendrían 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 en condiciones de estricta confidencialidad. Una vez recibida esa información, se debería dar a cada Estado Miembro la oportunidad de pedir que se expurgue información específica antes de transmitir los resultados a la Asamblea General. En caso de que se encontraran registros pertinentes que no se pudieran divulgar por razones de seguridad o de otro tipo, el reconocimiento de la existencia de esos registros constituiría también una contribución significativa a la información histórica.

411. Teniendo en cuenta el contexto, en el que la carga de la prueba está repartida asimétricamente entre ciertos Estados Miembros, y el hecho de que parece altamente probable que exista información específica y crucial que no se ha revelado, es sumamente importante que se aliente a todas las partes a que actúen con transparencia. Si no se tiene la garantía de que toda la información pertinente para poder llegar a una conclusión se ha revelado o examinado, no se podrá llegar a ninguna conclusión firme, a pesar de que ya han transcurrido 58 años desde el trágico incidente.

412. **En tercer lugar, recomiendo que cualquier nuevo mandato incluya formular una conclusión acerca de si los Estados Miembros han cumplido con el proceso establecido por la Asamblea General.** Si se decide incluir ese elemento en un futuro mandato, sería útil también que se dejara abierta la posibilidad de que la persona independiente formule observaciones acerca de las conclusiones que se puedan extraer de la no cooperación o de la cooperación parcial. Ese requisito puede resultar beneficioso para asegurar que la investigación tenga un objetivo definido en cuanto a la valoración del nivel de cooperación brindado por los Estados Miembros concernidos.

413. **En cuarto lugar, recomiendo que las Naciones Unidas sigan trabajando para que los documentos clave de la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld se pongan a disposición del público en un archivo especial en línea.** A este respecto, deseo reconocer como digno de encomio el hecho de que las Naciones Unidas ya han creado, por iniciativa propia, una colección en línea sobre este tema, en la que se presenta gran cantidad de información importante. Aunque cualquier decisión sobre la labor futura es competencia en última instancia del Secretario General, considero que ese enfoque es un ejemplo positivo de transparencia. Lo ideal sería que todos los posibles registros y archivos de las Naciones Unidas relacionados con esta investigación se incluyeran en una colección de acceso público, en la que se podría incorporar también el material básico consultado por el Grupo de Expertos Independiente y la Persona Eminente y que sirvió de base para los informes de 2015 y 2017 y el presente informe. En cuanto a los archivos de la Comisión Hammarskjöld, tengo entendido que al concluir sus trabajos este órgano transfirió sus registros a las Naciones Unidas, en el entendimiento explícito de que no se oponía a que los documentos se hicieran públicos.

414. Para concluir, deseo reiterar una vez más la importancia de seguir colaborando en la búsqueda de la verdad. No se trata solo de una cuestión fundamental que afecta al papel de las Naciones Unidas y a su relación con los Estados Miembros, sino también de saldar nuestra deuda con las familias de las víctimas y contar la verdad de lo ocurrido. Se ha avanzado significativamente en la comprensión de las condiciones y circunstancias en las que se produjo el accidente del vuelo SE-BDY. Se debe alentar a los Estados Miembros a redoblar su participación activa, que sigue siendo necesaria para poder identificar finalmente la información que permita concluir la investigación del trágico incidente.

Anexos***Independent Appointees (as at July 2019)**

	<i>Name and Title</i>	<i>Appointed</i>	<i>Archives reviewed</i>	<i>Reports</i>
Angola	–	–	Angola advised in April 2019 that colonial-era records were transferred to Portugal. See Report.	–
Belgium	Mr. Guy Rapaille (May–Oct 2018), Mr. Serge Lipszyc (from March 2019), President of the Standing Comm. of Control of Int. and Sec. Services (Committee R) and Dr. Kris Quanten, Lieut-Colonel, Military Instructor and Head of the Chair of Military History (Royal Military School)	May 2018; March 2019	Full and unrestricted access, including classified files and archives of both the military and civil intelligence agencies of Belgium, the General Intelligence and Security Service (GISS) and the State Security (VSSE), files and archives of the Ministry of Defence. Does not include a review of private archives.	Oct 2018 (interim) June 2019 (final)
Canada	Mr. Jeffrey Marder, Director, UN Division, Global Affairs	Oct 2018	Full access to the central archives and records depository of the Government of Canada, Library and Archives Canada (LAC)(including also External Affairs (EA) (predecessor to Global Affairs Canada), Department of National Defence (DND) and the Privy Council Office (PCO)), military archives managed by the Department of National Defence; private archives.	May 2019 (final)
DRC	Mr. Daniel Felix Thabizé Yengolas Elemani, Political and Strategic Advisor to the Military Intelligence Staff	Oct 2018	Full access to classified and unclassified archives, including intelligence, security and defence (not further particularised)	July 2019 (interim)
France	Emeritus Professor Maurice Vaïsse, (Sciences Po), Editor of the French Diplomatic Documents	May 2018	Full access to searches in the following archives Ministry of Foreign Affairs (La Courneuve (Seine Saint-Denis) and Nantes (Loire atlantic)), Ministry of Culture, the National Archives (Pierrefitte (Seine Saint-Denis)) Ministry of Defense (or Armed Forces; Vincennes), the General Secretariat of Defense and National Security (SGDSN), Foreign Documentation and Counter-Espionage (SDECE; Paris) as well as private archives including Sciences Po History Centre	Oct 2018 (interim) May 2019 (final)

* Los anexos se publican únicamente en el idioma en que fueron presentados y sin haber sido sometidos a revisión editorial.

	<i>Name and Title</i>	<i>Appointed</i>	<i>Archives reviewed</i>	<i>Reports</i>
			(Paris), General Directorate for Aviation Civil Aviation Authority (DGCA)	
Germany	Ambassador Dr. Thomas Fitschen, Special Rep. for Cyber Foreign Policy and Cybersecurity, Federal Foreign Office	Aug 2018	Full access confirmed. Archives not particularised.	Oct 2018 (interim) June 2019 (final)
Portugal	Ambassador José Júlio Pereira Gomes	Feb 2019	Full and unrestricted access to all records and archives, regardless of level of classification, including Diplomatic Archive, including Political Affairs Office of the Overseas Ministry, Historical Military Archive, National Defense Archive, Air Force Historical Archive, National Archive of “Torre do Tombo”, Intelligence Services (PIDE/DGS), Historical Overseas Archive.	May 2019 (final)
Russia	–	–	–	–
South Africa	Ambassador Mxolisi Nkosi, Deputy Director-General, Global Governance and Constitutional Agenda, DIRC	May 2019	–	–
Sweden	Ambassador Mathias Mossberg	Apr 2018	All archives and records, including of the Ministry for Foreign Affairs (including migrated Foreign Office records), Swedish National Archives (including Swedish Royal Board of Civil Aviation, and Swedish Criminal State Police), Dag Hammarskjöld Archives (Collection – National Library of Sweden), Royal Board of Swedish Civil Aviation, Military Archives, Swedish Military Intelligence, National Defense Radio Establishment, Swedish Security Service, private archives (including Wallenberg, Atlas Copco, Transair, Virving, Hellstrom).	Oct 2018 (interim) May 2019 (final)
UK	Graham Hand, Senior Sensitivity Reviewer, FCO	May 2019	Holds “necessary security clearances”. Archives and searches not particularised. Response by letter of June 2019 – see Report.	No report – see letter

	<i>Name and Title</i>	<i>Appointed</i>	<i>Archives reviewed</i>	<i>Reports</i>
US	Eric Gaudiosi (Apr–Sep 2018), Joseph Manso (from Oct 2018), acting Principal Deputy Assistant Secretary, Bureau of International Organizations, Department of State	Apr 2018; Oct 2018	Confirmed previous searches of Department of State, Department of Defence, CIA, NSA. Requested CIA and NSA renew searches. Stated searches ongoing. Response by letter of April 2019 – see Report.	No report – see letter
Zambia	John Zulu, Director, Office of the President	Feb 2019	Full and unrestricted access to all records and archives, including intelligence, defence and security archives and regardless of level of classification, including Civil Aviation Authority; Directorate of Defence Intelligence under the Ministry of Defence; National Archives of Zambia; Zambia Army; Zambia Air Force; Zambia National Service (an auxiliary wing of the Zambia Defence Force; Zambia Police Service; and Zambia Security Intelligence Service	June 2019
Zimbabwe	Senator Dr. Sydney Sekeramayi, former Minister of Defence and National Security, and State Secretary	Oct 2018	Full and unrestricted access to all archives and records of the Zimbabwe Defence Forces (ZDF, successor to the Royal Rhodesian Army (RRA)), Zimbabwe National Army (ZNA), Air Force of Zimbabwe (AFZ, successor to the Royal Rhodesian Air Force (RRAF)), Central Intelligence Organisation (CIO, successor to the Rhodesian Special Branch), Zimbabwe Republic Police (ZRP, successor to former Rhodesian police organisations and British South Africa Police), Civil Aviation Authority of Zimbabwe (CAAZ, successor to Rhodesian Department of Civil Aviation), Zimbabwe National Archives.	May 2019 (interim) June 2019 (final)

United Nations Nations Unies

EMINENT PERSON

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 72/252
(DAG HAMMARSKJÖLD INVESTIGATION)

REFERENCE:

Le 20 mars 2019

Cher Mr. Ikouébé,

J'ai l'honneur de me référer à la résolution 72/252 adoptée par l'Assemblée Générale le 24 décembre 2017 relative à l'enquête sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient (l'enquête Dag Hammarskjöld).

En tant qu'Éminente Personnalité, mon mandat actuel comprend l'examen et l'évaluation de la valeur probante de toute nouvelle information, et, dans la mesure du possible, l'aboutissement à des conclusions concernant les enquêtes déjà menées. A cet effet, je compte faire un rapport au Secrétaire Général dans le courant de l'été. Le Secrétaire Général en ensuite informera l'Assemblée Générale plus tard dans l'année.

Un domaine d'étude potentielle concerne l'avion « Dornier Do 28 » qui aurait pu être utilisé par les forces armées du Katanga en 1961. Il est possible que cet avion se soit rendu à Brazzaville au moment de la chute de l'avion du Secrétaire Général. Par conséquent, je vous écris afin de vous demander si les archives de la République du Congo peuvent être examinées dans le but de déterminer s'elle contiennent des informations sur:

- Si un avion Dornier Do-28A (possiblement avec le code d'enregistrement du vol « KA-3016, KA-0016, KA-0019 ou KA-19 ») était enregistré comme étant arrivé à l'aéroport de Brazzaville à tout moment en août 1961, ou entre 15 et 25 septembre 1961;
- S'il existe des traces d'un pilote belge, M. Jan van Risseghem, d'un pilote ouest-allemand, M. Heinrich Schäfer, ou d'un homme d'affaires belge, M. Jean Cassart, entré ou passant par Brazzaville entre le 15 et le 25 septembre 1961; et
- S'il existe des traces d'un avion Dornier Do-28A (possiblement avec le code d'enregistrement du vol « KA-3016, KA-0016, KA-0019 ou KA-19 »), M. Jan van Risseghem, M. Heinrich Schäfer, M. Jean Cassart ou le société belgo-congolaise « MITRACO » sont mentionnées dans des rapports de police ou de renseignement de août à octobre 1961.

His Excellency
Mr. Basile Ikouébé
Permanent Representative of the Republic of the Congo
to the United Nations,
New York, NY

Je ne sais pas précisément où la recherche des informations indiquées ci-dessus pourraient être effectuées. Toutefois, les sources potentielles peuvent être les archives nationales, les archives de l'aéroport de Brazzaville, les archives de la police, les archives du ministère de l'Intérieur ou d'autres archives de renseignements, de sécurité et de défense.

Je vous remercie par avance de l'attention que vous porterez à ma requête et j'attends votre réponse par email à l'adresse suivante dh.investigation@un.org.

Je vous prie d'accepter l'expression de mes sentiments distingués.



Mohamed Chande Othman
Eminent Person

United Nations  Nations Unies

EMINENT PERSON

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 72/252
(DAG HAMMARSKJÖLD INVESTIGATION)

19 March 2019

Dear Mr. Kuzmin,

I have the honour to refer to note verbale no. 1853 of 15 May 2018 from Mr. Dmitry Polyanskiy, Chargé d'Affaires, Permanent Mission of the Russian Federation to the United Nations. I have the further honour to refer to note verbale 3620/n of 5 October 2018 from Mr. Gennady Kuzmin, Deputy Permanent Representative, Permanent Mission of the Russian Federation to the United Nations.

In note verbale No. 1853, it was stated that the competent authorities of the Russian Federation continue to review their intelligence, security, and defence archives to determine whether information relevant to the Dag Hammarskjöld Investigation exists. Further, in note verbale 3620/n it was stated that “no information relevant to the investigation has been discovered in the archives so far”.

I take this opportunity to reiterate that it would be of immense assistance to the Dag Hammarskjöld Investigation if the Russian Federation were to appoint a specific Independent Appointee, in line with General Assembly resolution 72/252. Further, I would at all events be grateful for confirmation that a summary of the searches undertaken by the Russian Federation will include the following items, as listed under the topic of “Content of Reports” of my correspondence to the Russian Federation of 15 June 2018:

1. A statement regarding whether the Independent Appointee [or person conducting the searches] has received from his or her Government an explicit statement or declaration confirming full access to all records and archives, regardless of level of classification.
2. A description of the methodology applied.
3. A description of the searches carried out, including confirmation of the categories of records and archives that have been included in the searches, noting which, if any, have been partially or wholly unavailable, and the reasons therefor.
4. A summary in index form of relevant information identified, including a description of the type of information, its location, what it is relevant to, and its retained classification, if any.
5. Subject to retention or classification of specific documents, full copies (print or electronic) of all relevant materials identified.
6. Any further relevant summary of activities, or other comments.

Mr. Gennady Kuzmin
Deputy Permanent Representative of the Russian Federation
to the United Nations
New York, NY

7. In conjunction with the preceding, if a review does not identify relevant information, I will request an explicit and unequivocal statement to that effect.

Most importantly, with reference to item (7), I am requesting an explicit statement confirming that searches have encompassed all records and archives, without limitation and regardless of level of classification, including within intelligence, security, and defence archives. As I noted in my 2018 Interim Report, “without an explicit statement confirming the precise nature of the searches, particularly into the intelligence, security and military archives and records, an identification of whether relevant information exists, and an indication of the reasons for non-disclosure, the non-cooperation of any Member State may be seen as a failing in the international community’s collective and ongoing effort in the search for the full truth of the tragic event”.

Given that I am required to consolidate my reporting to the Secretary-General within the coming months, the Russian Federation’s agreement to appoint an Independent Appointee would need to be confirmed by the end of March 2019, to allow at least two months in which to conduct the work. Although there is only a short amount of available time remaining within my current mandate, I am hopeful that we can work together during it to make constructive progress in support of this collective effort. I will await your response.

Please accept, Sir, the assurances of my highest consideration.



Mohamed Chande Othman
Eminent Person

United Nations  Nations Unies

EMINENT PERSON

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 72/252
(DAG HAMMARSKJÖLD INVESTIGATION)

REFERENCE:

19 March 2019

Excellency,

I have the honour to refer to my letter to you of 20 March 2018, confirming my reappointment as Eminent Person in 2018, and requesting confirmation by 20 April 2018 of the appointment by the Republic of South Africa of an independent and high-ranking official to conduct a dedicated internal review of its intelligence, security and defence archives. I have the further honour to refer to subsequent correspondence of 30 April, 15 June, and 17 August 2018, in which my request was restated.

As is evident from correspondence sent to South Africa in 2015, 2016, 2017, and 2018, it seems likely that unreleased and relevant information is available in the intelligence, security, and defence archives of South Africa, as well as political and diplomatic archives. Apart from the general historical context suggesting this, specific information on the record indicates that relevant information is likely to exist. It was for this reason that in 2018 South Africa, as well as 12 other Member States, was requested to appoint an independent and high-ranking official to conduct dedicated reviews of its own intelligence, security, and defence archives. Of those Member States requested, 9 have responded constructively, and from the work already done by a majority of Independent Appointees, significant new information has been identified. Although I have not received a response from Angola or the United Kingdom, I hope that progress may be made in respect of their engagement.

My requests for the appointment of an independent and high ranking official in 2018 followed from conversations held in April and June 2017 with you, various other Government Representatives, Advocate George Bizos, and a former researcher within South Africa's Truth and Reconciliation Commission (TRC). Following these discussions, it appeared to be the case that your Ministry of Justice and Constitutional Development had located documents referring to a purported "Operation Celeste", allegedly conducted by "the South African Institute for Maritime Research" (SAIMR), which were handed over to it by the former Chairperson of the TRC in 1998. I requested that these documents be non-

His Excellency
Mr. Jerry Matthews Matjila
Permanent Representative of the Republic of South Africa
to the United Nations
New York, NY

invasively tested; although I was informed that such permission would hopefully be forthcoming, no access to the documents has been granted.

Additional information obtained recently would also, if correct, confirm the existence of SAIMR and its operations in South Africa during the relevant period.

On the basis of the above and other information I have reviewed, I assess that it would remain essential for the comprehensiveness of the Dag Hammarskjöld Investigation that South Africa appoint an independent and high-ranking official to conduct a dedicated internal review of its archives, including intelligence, security and defence archives, in accordance with resolution 72/252. This would include, without limitation, information contained in the archives of Republican Intelligence, the Defence Forces, Bureau of State Security, National Intelligence Service, Police (including Security Branch), State Security Agency, the TRC, and any destruction certificates or other information concerning archives that once existed. Further, it remains crucial to fulfilling my mandate to determine whether the purported SAIMR documents are authentic and reliable.

Accordingly, I renew the request made one year ago in March 2018 that South Africa appoint an independent and high-ranking official to conduct the necessary review. I also renew my request as a matter of urgency and utmost importance that South Africa make appropriate arrangements with me for the forensic testing of the SAIMR documents. Given that I am required to consolidate my reporting to the Secretary-General within the coming months, South Africa's agreement to take these steps would need to be confirmed by the end of March 2019, to allow at least two months in which to conduct the work. I am hopeful that these requests do not seem novel, noting that they are based on the same fundamental requests for information and assistance that were made under the United Nations led processes in 2015, 2016, 2017, 2018, and again this year.

As I noted in my 2018 Interim Report, "without an explicit statement confirming the precise nature of the searches, particularly into the intelligence, security and military archives and records, an identification of whether relevant information exists, and an indication of the reasons for non-disclosure, the non-cooperation of any Member State may be seen as a failing in the international community's collective and ongoing effort in the search for the full truth of the tragic event". Although there is only a short amount of available time remaining within my current mandate, I am hopeful that we can work together during it to make constructive progress in support of this collective effort.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.



Mohamed Chande Othman
Eminent Person

United Nations Nations Unies

EMINENT PERSON

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 72/252
(DAG HAMMARSKJÖLD INVESTIGATION)

REFERENCE:

15 March 2019

Excellency,

I have the honour to refer to my letter to His Excellency Mr. Matthew Rycroft of 20 March 2018 confirming my reappointment as Eminent Person in 2018, and requesting confirmation by 20 April 2018 of the appointment by the United Kingdom of an independent and high-ranking official to conduct a dedicated internal review of its intelligence, security and defence archives. I have the further honour to refer to subsequent correspondence to you, including that of 30 April 2018 and 15 June 2018, in which my request was restated.

On 6 November 2018 Sir Alan Duncan responded to my letter of March 2018. In that response, he stated that the United Kingdom would not appoint an independent and high-ranking official. The reason given was that all information of direct value to the Investigation was said to have been made available by the United Kingdom in previous years, or had been released and was available publicly.

It is noted that a similar position to that stated on 6 November 2018 had been communicated on 10 June 2015¹. However, that position was reconsidered in 2017, which led to beneficial results by way of additional new information being located in the United Kingdom's diplomatic archives. Based on the matters elucidated further below, it is my respectful submission that it would appear to be highly likely that additional relevant information is available in other archives of the United Kingdom; specifically, intelligence, security, and defence archives. As I noted in my Interim Report of November 2018, which was adopted by the Secretary-General with approval and presented to the General Assembly in December 2018, the deeper we have gone into the searches, the more relevant information has been found. Among other possibilities, the intelligence, security and defence archives of Member States have now been identified as probable sources for the generation of new and relevant information. Moreover, as the body of knowledge has expanded, further potentially relevant areas have been revealed.

¹“The vast majority of UK material relating to these events has already been released to the National Archives at Kew and is available to the public there. The FCO has coordinated a search across all relevant UK departments. None of these departments have identified any pertinent material”.

Her Excellency
Ms. Karen Pierce
Permanent Representative of the United Kingdom
to the United Nations, New York, NY

As previously noted, both the general historical context as well as specific information on the record indicates that further information exists. This includes a report from a Secret Intelligence Service (MI6) officer operative in Northern and Southern Rhodesia and the Congo, including in Katanga, in 1961; Federal Intelligence and Security Bureau (FISB) reports; statements made both on and off record by British officials; information received from other Member States; and other information. As an annexure to this correspondence, I include selected details of this information, and outline thematic areas for potential future searches.

It is moreover noted that previous official correspondence stated that the “total amount of information withheld [in diplomatic records] is very small and most of the redactions only consist of a few words”². However, a review of information in British archives in 2017 indicated that there are still significant redactions, even within diplomatic records. I would be prepared to provide further particulars of this, should it assist.

On the basis of the foregoing, I would make the respectful observation that the record suggests that British intelligence, security and defence archives may not have been fully included in searches to date.³ This may also have been the case with certain other Member States as well. It is for these reasons, and with a view to ensuring that information available to the Dag Hammarskjöld Investigation is comprehensive, that in 2018 the United Kingdom, as well as 12 other Member States, was requested to appoint an independent and high-ranking official to conduct dedicated reviews of its own intelligence, security, and defence archives. Of those Member States requested, 9 have responded constructively, and from the work already done by a majority of Independent Appointees, significant new information has been identified, including within archives that were once classified, closed or not subject to access. Although I have not received a response from Angola or South Africa (in addition to the United Kingdom), I hope that progress may be made in respect of their engagement.

On the basis of the above and other information I have reviewed, I assess that it would remain essential for the comprehensiveness of the Dag Hammarskjöld Investigation that the United Kingdom appoint an independent and high-ranking official to conduct a dedicated internal review of intelligence, security and defence archives, in accordance with resolution 72/252. This would include, without limitation, information held (including by the FCO) that is not yet due for

² See response of 10 June 2015.

³ By way of official response, the United Kingdom was requested in November 2015 to confirm that its search of “all relevant UK departments” included a search of “all security and intelligence agencies”. A response was received from the Permanent Mission of the United Kingdom on 23 June 2016, in which it was indicated that “the United Kingdom’s position on release of information has not changed since [its letter to the Panel of 10 June 2015]”. On the topic of whether “all relevant UK departments” included a search of “all security and intelligence agencies” the response merely repeated the question itself, stating “the Foreign and Commonwealth Office (FCO) coordinated a search across all relevant UK departments”. This is understood to mean that searches did not include intelligence, security, and defence archives.

declassification, is closed, or has been retained, as well as that within the records and archives of the Security Service (MI5), the Secret Intelligence Service (MI6), Government Communications Headquarters (GCHQ), the armed services (and related intelligence services such as Defence Intelligence), as well as the Federal Intelligence and Security Bureau (FISB), the intelligence and security arm of the colonial Federation of Rhodesia and Nyasaland. In addition to these archives, it would be beneficial if it could also be confirmed that searches have included within the Special Collections at Hanslope Park (and in particular, those archives relating to Rhodesia), related files at Whitehall, the Permanent USG's department, documents covered by individual, blanket, Lord Chancellor's Instruments and/or other Instruments (including freedom of information exemptions), the "Top Secret Independent Records" (1953–1963, including the inventory thereto), Ministry of Defence archives, including at Portsmouth and Swadlincote, and any destruction certificates for archives that once existed.

Accordingly, I renew the request made one year ago in March 2018 that the United Kingdom appoint an independent and high-ranking official to conduct a dedicated internal review of its intelligence, security and defence archives in respect of this matter. At the same time, I request a meeting with the head of the Secret Intelligence Service, given that the Report of Neil Ritchie remains a highly relevant document and a starting point for further enquiry. (So do the specific thematic areas I have summarised in the annexure, and which also invite searches.) Given that I am required to consolidate my reporting to the Secretary-General within the coming months, the United Kingdom's agreement to take these steps would need to be confirmed by the end of March 2019, to allow at least two months in which to conduct the work. I am hopeful that these requests do not seem novel, noting that they are based on the same fundamental requests for information and assistance that were made under the United Nations led processes in 2015, 2016, 2017, 2018, and again this year.

As I noted in my 2018 Interim Report, "without an explicit statement confirming the precise nature of the searches, particularly into the intelligence, security and military archives and records, an identification of whether relevant information exists, and an indication of the reasons for non-disclosure, the non-cooperation of any Member State may be seen as a failing in the international community's collective and ongoing effort in the search for the full truth of the tragic event". Although there is only a short amount of available time remaining within my current mandate, I am hopeful that we can work together during it to make constructive progress in support of this collective effort by the United Nations community.

Please accept, Excellency, the assurances of my highest consideration.


Mohamed Chande Othman
Eminent Person

Annexure: Thematic areas for potential searches

It seems highly probable that unreleased and relevant information is likely to be available in intelligence, security, and defence archives, including in relation to the following matters:

Existence of the “Secret: Report by Neil Ritchie” (First Secretary at the British High Commission in Salisbury and MI6 officer)

Neil Ritchie was an MI6 officer and first secretary at the High Commission in Salisbury, who was in and around Ndola on an assignment relating to Hammarskjöld’s visit for six days before and after the time of the crash. He was in frequent communication with Lord Alport and the British consul in Katanga, Denzil Dunnett, throughout this period. The “Neil Ritchie Report” was not disclosed by the Government to any of the official enquiries, despite the important information it contained. Its existence and content confirm the presence of the British secret intelligence services in the area, and MI5/MI6 key involvement in and reporting about circumstances related to the activities of Hammarskjöld leading up to the night of 17-18 September 1961. To recall a summary of the relevant background, in September 1961 Tshombe, the leader of Katanga, agreed to meet with Hammarskjöld to discuss a ceasefire. Preparations for the meeting and reconnaissance of the venue were facilitated through Ritchie and Dunnet. On the day of the proposed meeting, 17 September 1961, Ritchie went himself with two small aircraft to collect Tshombe and Dunnett to travel to Ndola. He liaised with local and international diplomatic and corporate figures including Sir Ronald Prain, head of the Rhodesian Selection Trust, and Henry Fortemps, the assistant director general of Union Minière in Elisabethville.

British officials’ own communications refer to Neil Ritchie, including at least three communications of 17 September 1961 from Lord Alport to the Commonwealth Relations Office. Despite the pivotal role played by MI5/MI6 personnel (in addition to other British and other personnel) in arranging the meeting between Hammarskjöld and Tshombe, no relevant records have been disclosed, even in redacted format. It would appear to be highly unlikely that no further records were created by Ritchie, Dunnett, or others, including Lady Daphne Park, stationed at the British Embassy in Leopoldville whose presence in the relevant area with MI6 is a matter of record.

Van Risseghem

In 2015 information was received that a Belgian pilot named Jan van Risseghem (also identified as “Van Reisseghem”, “Van Rysseghem”, “Van Reisenghan”, “Van Riesegehel” and other variations) may have piloted a Fouga Magister, which was said to have shot down Hammarskjöld’s plane. Van Risseghem was in the service of the armed forces of Katanga, and was a person of interest cited

by the US Ambassador Leopoldville, as well as the United Nations. Recent research and information indicates that van Risseghem was a pilot with the British Royal Air Force during World War II, and that he was both the son of and married to British citizens. Allegations from Mr Pierre Coppens in 2018 confirm this alleged background, and state that van Risseghem admitted his involvement in an attack on Hammarskjöld's plane. Van Risseghem allegedly stated "in life, sometimes you have to do things that you don't want to do, but they are an order". If correct, van Risseghem's military service in the United Kingdom and the citizenship of his mother and wife, among other things, may make it likely that British intelligence, security, and defence archives contain potentially important information on van Risseghem. Of key interest to the Hammarskjöld Investigation is the conclusive establishment of his whereabouts on 17 and 18 September 1961.

Rhodesian archives

During the course of 2013 a release of some of the 'migrated archives' of the Northern Rhodesian files was made to the British National Archives. It is unclear to what extent, if any, certain of these archives remained inaccessible at the time of previous searches, or whether they have been included in searches at all. Northern Rhodesian archives have never been conclusively searched, and remain important for many reasons, including that the recent Investigations have been able to rule out the possibility that there was another non-Katangan aircraft in the air that night, or what activity occurred within Northern Rhodesian airspace. If migrated Northern Rhodesian intelligence, security and defence archives exist in the United Kingdom and have not been fully searched, they are likely to hold relevant new information.

Information on intercepted communications

Various diplomatic records refer to the interception of United Nations communications, which the Rhodesian and British authorities were apparently able to decode. As one example, correspondence of 13 October 1961 from the Foreign Office to the Permanent Mission of the United Kingdom to the United Nations forwards the details of military movements of United Nations forces obtained by means of "wireless intercepts" and "signals intercepts". The intercepts include communications from United Nations Headquarters Katanga Command to its air operations in Leopoldville. Further, in documents received from the United States, the United States Consul in Elisabethville also reported by cable of 5 January 1961 to the Department of State that the British Consul in Elisabethville had "read [him] the text of intercepted cable from [the] UN Commander at Albertville, reporting to [United Nations representative] Dayal". Further to this, the findings of the 2015 and 2017 Reports that US and British services monitored and decrypted Secretary-General Hammarskjöld's official code cables have not been challenged.

Authorities including Rhodesian and British appear to have intercepted United Nations communications in a systemic manner in the Congo in 1961. It is feasible that a better understanding of the extent of interception capabilities may clarify

whether there is a likelihood that there was a true absence of further communications on 17 September 1961 from flight SE-BDY, other than those already known. Either the presence of additional communications, or the absence of them despite ongoing interception monitoring, would greatly assist our knowledge of events.

Communications transmitted from Hammarskjöld's plane

In a telegram from Lord Alport of 18 September 1961, he reported that the "Plane from Leopoldville assumed to be carry Hammarskjöld passed without landing or making contact". Dunnett however stated that on the night of 17-18 September he overheard a radio call between Hammarskjöld's flight ("SE-BDY") and the Ndola Control Tower in which SE-BDY reported that it would be landing at Ndola within a quarter of an hour. Although Dunnett's account has not been denied, no such records have apparently been searched for officially in British archives. If there were such radio communications overheard by Dunnett, it is most likely that their existence (as well as the existence or absence of other similar communications) was recorded, and may hold important new information. This is a significant possibility, noting the matters referred to in the preceding paragraphs regarding interception of communications.

Time of discovery of crash

British diplomat Sir Brian Unwin, the assistant to Lord Alport at the time of the crash, has stated that he and Lord Alport were informed by Lord Landsdowne between 1330 and 1500 hours (local time) that "there had been a crash and they'd found it and Hammarskjöld was dead". These comments indicate that he and Lord Alport were informed about the discovery of the crash site before the official account of the site having been discovered by the authorities at 1510 hours (Lord Alport has stated that the time was 1400 hours). If high ranking British officials had been made aware of the crash before the official discovery time, it is likely that there is documentation that has not been disclosed regarding initial reports upon which these notifications were based.

Paul Abram – statement regarding GCHQ

US citizen and former US Air Force Security Service Officer Paul Abram has stated that he recorded information on a tape regarding an interception of an attack on Hammarskjöld's plane. He stated that the tape would have been shared with the US National Security Agency (NSA) location in Fort Meade, Maryland, and with GCHQ, in original and by fax. GCHQ records may be able to confirm or deny the existence of the transmission Abram states that he heard on the night of 17-18 September 1961.

British influence on initial enquiries

In a letter of 24 April 1962 from Alan Campbell, Counsellor of the Permanent Mission of the United Kingdom to the United Nations, addressed to Michael Wilford, of the Foreign Office, Campbell makes various references to the United Kingdom having been provided with the 1961 Commission's report in draft before its issuance — a fact of which he acknowledged there was “a certain delicacy about revealing” — and to the United Kingdom having negotiated changes to its text. The letter states, “I think the Secretariat have now produced a satisfactory revision of the draft”. It mentions specific changes in the draft that the United Kingdom sought from the Secretary of the 1961 Commission, and it appears that at least one of the revisions sought by the United Kingdom made its way into the text of the final report. In the same letter from Campbell to Wilford, Campbell noted that it was “regrettable” that the “Commission ha[d] decided to stick to their own draft” instead of altering their conclusions to agree with the suggestion of ruling out sabotage or external attack.

Further, an attempt to influence the 1961 Commission was apparently exerted by a British member of the Rhodesian Commission of Inquiry. In a letter of 19 February 1962 from Justice Lloyd-Jacob to the United Kingdom Secretary of State, Earl Home, Justice Lloyd-Jacob stated, “I hope you are not too apprehensive of the possible conclusions of the United Nations Committee. The members of it will I think (and in private discussion with two of them I have so urged them) concentrate upon the preflight position in the Congo...”. Justice Lloyd-Jacob also advised Earl Home that “on the issue of causation of the crash I should expect them [i.e. the 1961 Commission] to concur in our findings”. If it is the case that an attempt was made to influence the 1961 Commission to rule out sabotage or other malicious action as a probable cause or causes of the air crash, further information may exist to confirm or explain why this outcome was sought.

Commercial records

Further to the preceding, it may be possible for the United Kingdom to facilitate queries in areas additional to intelligence, security, and defence archives, in a manner that has not yet been fully explored. As one example, British companies including Tanganyika Concessions, the Rhodesian Selection Trust and the British South Africa Company operated in the area at the relevant time, and had links to the British Government, as well as to US and South African mining interests. Union Minière also shared directors and had close relations with Tanganyika Concessions. Given the role of British officials in cooperating with Union Minière to facilitate the meeting that Hammarskjöld was travelling to when his plane crashed, it is possible that relevant information may be identified that refers to or is within the archives of these or other British companies.

United Nations  Nations Unies

EMINENT PERSON

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 72/252
(DAG HAMMARSKJÖLD INVESTIGATION)

24 March 2019

Dear Mr. Manso,

I have the honour to refer to correspondence from the United States of America dated 12 April 2018 confirming Mr. Eric Gaudiosi's appointment as independent and high-ranking appointee (the Independent Appointee), mandated by the Government of the United States to conduct a dedicated internal review of its records and archives, including intelligence, security and defence archives, to determine whether information relevant to the Dag Hammarskjöld Investigation exists. On 3 October 2018 I was advised that you would replace Mr. Gaudiosi as Independent Appointee; this change in your role notwithstanding, I note that you had previously been included on communications with Mr. Gaudiosi since shortly after his appointment.

By letter of 13 June 2018 I outlined the general methodology requested of Independent Appointees. As part of this, I requested that a brief interim written report be provided to me in October 2018, identifying, inter alia, whether full access had been granted to all records and archives, regardless of level of classification (including intelligence, security, and defence archives); a description of searches carried out; and an identification of relevant information that had been identified. Despite following up on the matter on multiple occasions, I did not receive an interim report from the United States in 2018. I was however advised that searches remained ongoing. On 6 December 2018, I provided you with a copy of my Interim Report to the Secretary-General.

The record suggests that searches for relevant information in this matter that were conducted before 2018 may have been limited to diplomatic and/or political archives in various Member States. Indeed, documents received from the United States Government in previous years appear to have been entirely from such sources, notwithstanding that both the general historical context as well as specific information of record suggest that it is highly likely that additional relevant information is available in other archives of the United States. For example, the existing record includes: statements and documentation from Central Intelligence Agency (CIA), National Security Agency (NSA), and armed services personnel who were stationed to or worked thematically on the area within and surrounding the Congo during the 1950s-1960s; information received from other Member States; and other information such as that in private archives, as well as, for example, the summary records of the Church and Pike Committees, which indicate that their complete records (which remain inaccessible publicly) may contain further relevant information. Moreover, sources have shown what may be a possible conflict or difference between official US Government policy vs. CIA activities over the period in question, which, if true, makes it even more important that archives beyond those in the diplomatic and/or political spheres are examined.

Mr. Joseph Manso
By email

With a view to ensuring that information available to the Dag Hammarskjöld Investigation is comprehensive, in 2018 the United States, as well as 12 other Member States, was requested to appoint an independent and high-ranking official to conduct dedicated reviews of its own intelligence, security, and defence archives. As I noted in my Interim Report, which was adopted by the Secretary-General with approval and presented to the General Assembly in December 2018, the deeper we have gone into the searches, the more relevant information has been found. Moreover, as the body of knowledge has expanded, further potentially relevant areas have been revealed.

Indeed, the responses given by the United States in previous years have themselves continued to evolve. By way of example, in 2015 and 2016 the United States stated that it did not have any responsive information regarding the following matters, all of which have been assessed as having probative value to the Investigation: the presence of US aircraft in and around Ndola in September 1961; the supply of Fouga aircraft to Katanga in 1960-61; and the service record of Mr. Paul Abram. However, in 2017, when presented with information that showed that the United States was involved in and had relevant information on these matters, documents were provided to me confirming that was in fact the case. As an annexure to this correspondence, I include selected details of this information, and outline thematic areas for your ongoing searches.

On the basis of the above and other information I have reviewed, I assess that it would remain essential for the comprehensiveness of the Dag Hammarskjöld Investigation that the United States confirm the exhaustive nature of its dedicated internal review of intelligence, security and defence archives, in accordance with resolution 72/252. This would include that searches have also been conducted of, without limitation, information held (including by the Department of State) that is not yet due for declassification, is closed, or has been retained, as well as that within the records and archives of: the CIA (including but not limited to any records held by the Department of Plans; the Directorate of Operations; the Directorate of Intelligence for the Africa Division, the Congo / Elizabethville station, the Congo / Katanga base, the Johannesburg station, and British Rhodesia liaison office; Project ZR/RIFLE; and Office of Current Intelligence); the NSA (including but not limited to any records held by the Office of Signals Intelligence Operations (SIGINT) including but not limited to in “G Group” for Africa (formerly ALLO of ‘all other countries’), and the Office of Research and Engineering in its Intercept Equipment Division for Africa); the Defense Intelligence Agency (DIA, established 1 August 1961) (including but not limited to any records held by the Directorate for Management & Operations and its sub-directorates for Collection Management, Attachés and Training, and Plans and Policy); the Air Force Intelligence Service (including but not limited to any records held by the Directorate of Operational Intelligence and Directorate of Attaché Affairs); the US Navy and the US Army Intelligence and Security Command (INSCOM); the US Department of State (including but not limited to, any records held by the Bureau of Intelligence Research (INR)’s Office of Analysis for Africa, and the Central Foreign Policy Files, and Bureau of African Affairs); the Federal Bureau of Investigation (FBI); and the complete records of any relevant congressional, senatorial, judicial, or executive bodies (including but not limited to the Church and Pike Committees, and the Rockefeller Commission). Searches should of course include among any indexes or

reference material referring to archives that once existed (such as destruction certificates or equivalent).

As will be recalled, in the coming months I am required to address my final report to the Secretary-General. Although I initially requested final reports from Independent Appointees by 30 March 2019, other Independent Appointees have requested additional time to conduct deeper searches, on which basis I have extended the deadline until 30 April 2019. This would, however, represent the latest date on which I could receive the final reports and still have time to meaningfully review and convey their results. I would therefore again reiterate my request that your final report be received in a timely manner, addressing in full the methodology conveyed in my letter of 13 June 2018. Should you have any queries, I would hope that the additional time available will allow you to raise them immediately, in order that we may address them constructively together. I am hopeful that these requests do not seem novel, noting that they are based on the same fundamental requests for information and assistance that were made under the United Nations led processes in 2015, 2016, 2017, 2018, and again this year.

As I noted in my 2018 Interim Report, “without an explicit statement confirming the precise nature of the searches, particularly into the intelligence, security and military archives and records, an identification of whether relevant information exists, and an indication of the reasons for any non-disclosure, the non-cooperation of any Member State may be seen as a failing in the international community’s collective and ongoing effort in the search for the full truth of the tragic event”. Although there is only a short amount of available time remaining within my current mandate, I am confident that we can work together during it to make constructive progress in support of this collective effort by the United Nations community.

With my sincere regards,



Mohamed Chande Othman
Eminent Person

Annexure: Thematic areas for potential searches

It seems highly probable that unreleased and relevant information is likely to be available in intelligence, security, and defence archives, including in relation to the following matters:

Intercepts or other evidence of communications transmitted from Hammarskjöld's plane, or other planes, equipment, and facilities.

One of the primary areas of interest for potentially relevant information relates to what occurred during the actual flight; this may include radio intercepts and related records (including, for example, tapes, transcripts, secondary/tertiary information and other material), or other potential communications between aircraft, ground forces and air traffic control. The historical record strongly suggests that Governments, including the United States, which had a presence in and around the Congo region at the time, may hold such evidence. Any such information, if verifiable, will be likely to either prove or disprove one or more of the existing hypotheses of the tragic event, bringing us more proximate to closure.

In respect of the United States, it has been noted that from the specific evidence of US radio monitoring activities at Ndola airport, as well as from the broader evidence of the NSA's worldwide monitoring activities around 1961, it is highly likely that all local and regional Ndola radio traffic on the night of 17-18 September 1961 was tracked and recorded by the NSA, and possibly also by the CIA. In this regard, of primary importance would be any recording, transcription, or any other record of such radio traffic intercepted, received, or relayed by the NSA at any station worldwide, on the night of 17-18 September 1961, concerning: the Secretary-General's plane; the landing or approach of any aircraft at Ndola, Northern Rhodesia; and/or an attack on any aircraft.

Information on intercepted communications – Paul Abram

Paul Abram, former United States Air Force Security Services Officer has described hearing transmissions related to the shooting down of an aircraft in or near the Congo on the night of 17 to 18 September 1961 while stationed at a United States National Security Agency (NSA) listening post in Irakleio, Greece. As previously reported, Abram stated specifically that on the night of 17 to 18 September he heard someone say over the radio: "Here comes the plane ... the plane is well lit", followed by someone on another frequency stating in non-American accented English, "the Americans just shot down a UN plane", which was followed by a significant increase in "radio chatter". Abram stated that he recorded the information on a tape and that the tape would have been shared with the NSA location in Fort Meade, Maryland, and with Government Communications Headquarters (GCHQ), the British intelligence and security organization, in original and by fax. He stated that his NSA supervisors were in Irakleio and at the United

States Air Force Security Service Headquarters at Kelly Air Base in San Antonio, Texas.

The United States did not respond to requests for information regarding Abram's service in 2015. In June 2016, the United States stated that it did not have information on Abram. When I provided further information received from Abram concerning his service record in 2017 (including his including his Force number and service record, education record, and identifier/code of "AbelBaker"), the United States again stated in June 2017 that "[w]e have been unable to locate any further information about Mr. Abram. We are unable to authenticate the documents you provided purporting to show Mr. Abram's service. We are not aware of any information or documentation in the possession of the US Government which would support or lend credence to Mr. Abram's claims." However, a mere number of days prior to finalizing my 2017 Report, I received information from the United States confirming that Abram had been a "voice intercept protocol specialist", but that "United States Air Force records ... provide that Paul Abram's tour in Crete began on October 24, 1959. The records further provide that the date Paul Abram returned to the United States was April 7, 1961. Thus, it appears that Paul Abram was not in Crete in September of 1961". In response, Abram stated that the dates listed on the form could not have been correct (he based his recollection on other important life events that had occurred at or near October 1959), that he had definitely been in Crete in September 1961, and that he believed the record (including both the duration and the start/end dates of service in Crete) to have been misrepresented.

During 2013-2017, the United States had advised that it did not have information regarding Abram, notwithstanding the fact that significant details including his service location, role and service record number had been conveyed for verification. No explanation was given in 2017 regarding why a service record was suddenly able to be located. If comprehensive searches were not conducted before 2017, then it may be the case that all matters considered and searches conducted by the United States before then would need to be reviewed. In any event, in 2018, I requested the United States to follow up on the information that confirmed Abram to have been an intercept specialist operating in Crete. Specifically, matters that need to be ascertained include: why Abram's service record was not located until 2017; full details of Abram's service, including but not limited to his attachment to the NSA; Abram's claim to have been stationed in Crete in September 1961; an explanation of the new documentation received in 2017 (which appears to be an internal military form with many abbreviated words, including in military vocabulary); whether, regardless of Abram's presence, the records of the NSA listening station in Crete (and other such relevant facilities) have been exhaustively reviewed for records of communications on 17-18 September 1961; whether it is correct that tapes or other records of such communications were shared with other US entities (including the CIA) and/or GCHQ, or other foreign intelligence, security, and defence entities; whether other service personnel at the facility in question, or similar facilities, who were working at the relevant time, have been contacted to confirm whether they recall hearing or reading a transmission, recording, or transcript, as described.

Information on intercepted communications – Charles Southall

Charles Southall was a “processing and reporting” officer stationed at a naval communications facility of NSA near Nicosia in 1961. He has consistently stated that on 17-18 September 1961 he overheard a CIA intercept that was shared with the NSA, describing an attack on what was understood to be Hammarskjöld’s plane. Southall stated that four or five other staff also heard the recording or read the transcript. Southall also stated that he was informed by his Communications Watch Officer or another officer present at the relevant time that a Belgian pilot known as the “Lone Ranger”, flying a Fouga Magister aircraft used by Katangan forces, made the transmission and that the pilot “must be waiting for Hammarskjöld’s plane”. It will be recalled that the references to the “Lone Ranger” and the Fouga Magister were also made by the United States Ambassador in Leopoldville, Edmund Gullion.

The United States confirmed in 2016 that Southall had joined the Navy in 1955, was released from active duty in 1969 and retired as a commander from the Naval Reserve in 1978. However, the United States did not respond to queries whether Southall was stationed in Greece or whether he worked in support of NSA, as he had stated. In 2018, I requested the United States to follow up on the information regarding Southall’s service record and claims. Although in 2018 it was stated that the United States was not aware of any information which would support or lend credence to Southall’s claims, specific matters remain to be ascertained, including: full details of Southall’s service, including but not limited to his attachment to the NSA; whether the limited nature of searches regarding Abram (described above) that led to relevant information not being discovered in 2013-2017 may also have affected searches regarding Southall; Southall’s claim to have been stationed in Greece in September 1961; whether, regardless of Southall’s presence, the records of the listening station in Greece (and other such relevant facilities) have been exhaustively reviewed for records of communications on 17-18 September 1961; whether it is correct that tapes or other records of such communications were shared with other US entities (including the CIA) and/or GCHQ, or other foreign intelligence, security, and defence entities; whether other service personnel at the facility in question, or similar facilities, who were working at the relevant time, have been contacted to confirm whether they recall hearing or reading a transmission, recording, or transcript, as described; and the full details of any internal US investigations into the allegations made by Mr. Southall, during the 1990s or since.

Information on intercepted communications – UN communications

Various diplomatic records refer to the interception of United Nations communications, which the Rhodesian and British authorities were apparently able to decode. As one example, correspondence of 13 October 1961 from the Foreign Office to the Permanent Mission of the United Kingdom to the United Nations forwards the details of military movements of United Nations forces obtained by means of “wireless intercepts” and “signals intercepts”. The intercepts include

communications from United Nations Headquarters Katanga Command to its air operations in Leopoldville. Further, in documents received from the United States, the United States Consul in Elisabethville also reported by cable of 5 January 1961 to the Department of State that the British Consul in Elisabethville had “read [him] the text of intercepted cable from [the] UN Commander at Albertville, reporting to [United Nations representative] Dayal”. Further to this, the findings of the 2015 and 2017 Reports that US and British services intercepted, monitored and decrypted Secretary-General Hammarskjöld’s official code cables have not been challenged; indeed, in 2017 the United States advised that it did not have any comment to make on this issue.

It is feasible that a better understanding of the extent of interception capabilities in general may clarify whether there is a likelihood that there was a true absence of further communications on 17 September 1961 from flight SE-BDY, other than those already known. Either the presence of additional communications, or the absence of them despite ongoing interception monitoring, would greatly assist our knowledge of events.

Information on intercepted communications – US facilities

It has been established since the initial enquiries in 1961-62 that at least three United States Air Force Dakota aircraft were in Elisabethville or Ndola on 17 September 1961, and that all three were in Ndola by 18 September 1961. A communication from the United States of 10 June 2016 stated however that US Air Force searches on this issue had not found any documents or information. Despite this statement, in response to contradictory information I provided in 2017, the United States confirmed that in fact a US Army and Navy Attachés’ aircraft had been in Ndola between 15 and 18 September 1961, that two planes (a US Air Attaché plane and a US Pretoria Attaché plane) were in Elisabethville from 15 to 17 September before moving to Ndola on 18 September, and that there were therefore on 18 September 1961 at least three US aircraft in the Ndola area.

Other information establishes that the US equipment and facilities were transmitting communications from Ndola to Elisabethville, Leopoldville and Washington, D.C, by the “single sideband” radio on at least one of the planes. Rhodesian and United Kingdom authorities had also previously reported that US Air Attachés’ aircraft in Leopoldville and Pretoria had been parked for some days on the apron at Ndola airport, in continuous contact with Leopoldville, Elisabethville, New York and Washington, and from time to time with UN aircraft in the air. Lord Alport, then UK High Commissioner, had also stated that “we thought it possible that this [Dakota] aircraft was in communication with [Hammarskjöld’s] plane”, and former British diplomat, Sir Brian Unwin, as well as Squadron Leader Mussell of the Royal Rhodesian Air Force, also confirmed their respective understanding that the US planes were turned on and transmitting messages. Accordingly, specific matters remain to be ascertained, including: whether US aircraft or other equipment may have sent a transmission on 17-18 September 1961, or whether any of three Dakota

aircraft discussed above may have received, intercepted or acted as a relay station for other radio communications; whether any US aircraft (including the Dakotas) were used as a recording and/or relay station (e.g. a field command post) for any VHF or other transmissions in the area; whether any other means of collecting information through signal and communications intelligence in and around the Ndola area was conducted or received by the US at the time in question.

Air forces of Katanga – equipment and personnel

In 2015 information was received that a Belgian pilot named Jan van Risseghem (also identified as “Van Reisseghem”, “Van Rysseghem”, “Van Reisenghan”, “Van Riesegehel” and other variations) may have piloted a Fouga Magister, which was said to have shot down Hammarskjöld’s plane. Van Risseghem was in the service of the armed forces of Katanga, and was a person of interest cited by the US Ambassador in Leopoldville, as well as the United Nations.

Communications between 15-18 September 1961 from US Ambassador Edmund Gullion claim that Hammarskjöld’s plane “may have been shot down”, and provide reports of a “flash in the air”. According to the communications, one or both of these pieces of information were also passed on immediately to the White House, the Secretary of Defence, the Army, the Navy, the Air Force and CIA. Ambassador Gullion had also reported in preceding days on aerial harassment of UN aircraft by, and the possible visual sighting of, Van Reisseghem [van Risseghem].

Recent research and information indicates that van Risseghem was a pilot with the British Royal Air Force during World War II, and that he was both the son of and married to British citizens. Allegations from Mr Pierre Coppens in 2018 confirm this alleged background, and state that van Risseghem admitted his involvement in an attack on Hammarskjöld’s plane. Van Risseghem allegedly stated ‘in life, sometimes you have to do things that you don’t want to do, but they are an order’’. Various information in US diplomatic archives already reviewed may make it likely that US intelligence, security, and defence archives contain potentially important information on van Risseghem. Of key interest to the Hammarskjöld Investigation is the conclusive establishment of his whereabouts on 17 and 18 September 1961.

Gullion’s and others’ communications around the relevant time also describe night attacks by a Fouga, air-to-air attacks by Katangan forces (including on US aircraft), and the possible operational presence of more than one Fouga in September 1961. It would remain to be confirmed that the United States’ searches for information on van Risseghem (including spelling variations) and the aerial forces of Katanga have been conducted across all potentially relevant records and archival sources, including those referred to in this letter.

SAIMR

In 2017, the United States advised that it had “been unable to locate any information regarding a purported ‘Operation Celeste’ or the ‘South African Institute for Maritime Research [SAIMR]’”. Given that new information from other sources has been received in 2018 regarding the existence of SAIMR and its operations between the 1960s – 1980s, as well as the alleged involvement of the CIA in the purported ‘Operation Celeste’, it would be necessary to confirm that United States’ searches for this information have been conducted across all potentially relevant records and archival sources, including those referred to in this letter.

Other

Investigative journalists Joe Trento and Dave Roman in their August 1978 article in Penthouse Magazine titled the “KGB In New York: The United Nations Soviet Spy Base” mention (1) a secret 1962 CIA report given to President Kennedy that stated “[t]here is evidence collected by our technical field operatives that the explosive device aboard the aircraft was of standard KGB incendiary design”; and (2) a report about a Soviet KGB agent named S. A. Vinogradov being involved in the death of Hammarskjöld. Please confirm whether references to such records exist within archives.
