



# Asamblea General

Distr. general  
2 de julio de 2015  
Español  
Original: inglés

---

## Septuagésimo período de sesiones

Tema 130 de la lista preliminar\*

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

#### Carta de fecha 2 de julio de 2015 dirigida al Presidente de la Asamblea General por el Secretario General

Tengo el honor de referirme a la resolución 69/246 de la Asamblea General, relativa a la investigación de las condiciones y circunstancias de la trágica muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban. De conformidad con el párrafo 1 de dicha resolución, el 16 de marzo de 2015 nombré al Grupo de Expertos Independiente para que examinara la nueva información relacionada con la muerte del ex Secretario General y de las personas que lo acompañaban y determinara su valor probatorio. En la presente carta incluyo información sobre los progresos realizados, conforme a lo solicitado en el párrafo 3 de la resolución 69/246.

Para empezar, deseo expresar mi sincera gratitud al Presidente del Grupo de Expertos, Sr. Mohamed Chande Othman de la República Unida de Tanzania, así como a los demás miembros del Grupo, la Sra. Kerry Macaulay de Australia y el Sr. Henrik Larsen de Dinamarca, por su excelente contribución a la búsqueda de la verdad respecto de los hechos acaecidos el 17 y 18 de septiembre de 1961. El informe del Grupo constituye un paso imprescindible para el cumplimiento de nuestra responsabilidad común de determinar los hechos después de tantos años. Tengo el honor de presentar adjunta una copia del informe del Grupo de Expertos, así como la carta de envío del Presidente del Grupo. Haré que se publiquen la presente carta, la carta del Presidente del Grupo, el informe del Grupo de Expertos y sus apéndices, con pequeñas expurgaciones para proteger la información médica de las víctimas y la privacidad de los testigos entrevistados por el Grupo.

Tengo también el honor de explicar brevemente los puntos más salientes del informe del Grupo y sus principales constataciones y conclusiones. De conformidad con su mandato, el Grupo examinó y resumió la nueva información que se puso a su disposición y evaluó su valor probatorio. Me complace que el Grupo no solo haya determinado si la nueva información posee dicho valor, sino también en qué grado, utilizando cuatro categorías: nulo, bajo, moderado y alto. Considero que estas

---

\* A/70/50.



categorías proporcionan una base sobre la cual puede trazarse una distinción entre la información nueva a la que es necesario dar seguimiento en la búsqueda de la verdad y aquella a la que no.

Agradezco al Presidente y a los miembros del Grupo de Expertos que hayan viajado a Lusaka y Ndola en Zambia. Deseo también agradecer a los 12 testigos presenciales supervivientes entrevistados por el Grupo y que generosamente compartieron su tiempo y sus recuerdos sobre las últimas etapas del vuelo SE-BDY. La labor del Grupo se vio facilitada por la información proporcionada por la Comisión Hammarskjöld en su informe, conforme figura en el anexo de mi nota de 21 de marzo de 2014 (A/68/800). El hecho de que el Grupo haya procurado y obtenido nueva información adicional de los archivos nacionales y privados pertinentes y de otras fuentes destacadas, incluidos exmiembros de la Comisión Hammarskjöld y diversos investigadores y expertos técnicos, demuestra que este ha ejercido la debida diligencia y ha puesto el máximo empeño en su labor. Acojo también con beneplácito el enfoque proactivo del Grupo, que se puso en contacto con todos los Estados Miembros y dio seguimiento a este contacto con solicitudes de información concreta a algunos de ellos, que podían tener en su poder registros u otra información pertinente. Esto no solo contribuyó a hacer que los esfuerzos del Grupo se centraran en materiales cuya existencia parece estar corroborada por la información nueva puesta a su disposición, sino también a reducir el número de posibles causas a aquellas que, a su juicio, tenían un valor probatorio suficiente para ser consideradas creíbles.

Reconozco los esfuerzos de los Estados Miembros por cooperar con el Grupo de Expertos y deseo agradecer a los Estados Miembros pertinentes por su disposición a proporcionar información nueva al Presidente y los miembros del Grupo y a ponerla a su alcance. Observo, sin embargo, que en algunos casos los Estados Miembros no han proporcionado una respuesta sustantiva, no han respondido en absoluto o han mantenido la condición de clasificados de los documentos en cuestión, a pesar del tiempo transcurrido. Tengo intenciones de dar seguimiento a esta cuestión con los Estados Miembros pertinentes. En su informe, el Grupo señala también que, “si bien el Grupo de Expertos envió otras solicitudes de información específica a determinados Estados Miembros, los Estados que respondieron comunicaron que no habían podido localizar ningún documento que respondiera a las solicitudes”. El Grupo dice explícitamente en sus conclusiones que “esta es una línea de investigación que el Grupo de Expertos todavía no considera agotada”. Entiendo que esto significa que es posible que siga habiendo material clasificado relativo al accidente del vuelo SE-BDY que no se ha proporcionado. A este respecto, insto a los Estados Miembros en cuestión a que sigan buscando los documentos y la información pertinentes y que respondan lo antes posible a las solicitudes de información concreta pendientes.

En cuanto al examen por el Grupo de la información nueva puesta a su disposición y la determinación de su valor probatorio, observo que la nueva información relativa a la causa o las causas de muerte parece corroborar la corrección, las constataciones y las conclusiones de la autopsia original de los pasajeros del vuelo SE-BDY realizada en 1961. Esto parecería confirmar que 15 pasajeros a bordo del vuelo murieron a causa de heridas múltiples o supuestas heridas múltiples ocasionadas por el accidente aéreo y que el decimosexto pasajero murió por causas similares, aunque cinco días más tarde. La falta de valor probatorio de la demás información nueva vinculada a la causa o las causas de

muerte pone fin a las afirmaciones de que Dag Hammarskjöld fue asesinado tras haber sobrevivido al accidente.

Asimismo, la evaluación por el Grupo de la información nueva relativa a la posibilidad de que el accidente hubiese estado motivado por un sabotaje o un secuestro parece también poner fin a estas dos hipótesis, a menos que surja nueva información adicional. El Grupo también determinó que las “afirmaciones de mercenarios, o de sus interlocutores, y de otros agentes que señalan que dispararon o de algún otro modo obligaron al SE-BDY a tocar tierra en un ataque desde el aire” carecían de credibilidad. Por último, si bien el Grupo de Expertos no recibió información nueva vinculada concretamente a un posible error del piloto, señaló que el Grupo indica que “esta circunstancia no menoscaba el valor probatorio de la información existente sobre esa hipótesis de la causa del accidente”.

El Grupo asignó un valor probatorio moderado a la siguiente información nueva, que es pertinente para la hipótesis de un ataque aéreo o interferencia de otro tipo como causa o causas posibles del accidente:

a) El testimonio de nueve testigos presenciales nuevos que señalan que vieron más de un avión en el aire en el momento en que el SE-BDY inició su aproximación a Ndola, y que esos aviones adicionales eran reactores, o que el SE-BDY estaba ardiendo antes de impactar contra el suelo o que recibió disparos o fue de otro modo atacado en forma activa por otro avión;

b) Las afirmaciones de dos personas que indicaron que habían escuchado supuestas transmisiones de radio interceptadas o leído la transcripción de dichas transmisiones en relación con un posible ataque desde el aire o desde tierra contra el SE-BDY;

c) Información adicional que ha salido a la luz sobre la capacidad aérea del gobierno provincial de Katanga en 1961 y su uso de personal militar y paramilitar extranjero;

d) La posibilidad de que las comunicaciones enviadas desde el criptógrafo CX-52 utilizado por el Sr. Hammarskjöld hubieran sido interceptadas;

e) La posibilidad de que la fatiga de la tripulación haya sido un factor que contribuyó al accidente del SE-BDY, entre una o varias de las hipótesis de las posibles causas del accidente; y

f) Información adicional que pone en duda el relato oficial respecto de la hora en que se descubrió el lugar del accidente y el comportamiento de diversos funcionarios y autoridades locales.

Así, el Grupo finalmente encontró nueva información significativa que, según consideró, tenía suficiente valor probatorio para seguir investigando la hipótesis del ataque aéreo u otra interferencia como posible causa del accidente. En particular, el Grupo llegó a la conclusión concreta de que los nuevos testimonios de los testigos presenciales, las afirmaciones respecto de la supuesta interceptación y la nueva información sobre la capacidad aérea de las fuerzas de Katanga, mencionadas en los apartados a) a c) *supra*, “también pueden proporcionar pistas importantes a fin de hallar la verdad sobre la causa o las causas probables del accidente aéreo y de las trágicas muertes”.

Considero que sería necesario llevar a cabo una nueva investigación para finalmente determinar cuáles fueron los hechos. Una investigación tal, sin embargo, estaría en mejores condiciones de alcanzar una conclusión definitiva respecto de los trágicos acontecimientos del 17 y 18 de septiembre de 1961 si contara con la información concreta solicitada a los Estados Miembros pertinentes por el Grupo de Expertos. Por lo tanto, exhorto una vez más a los Estados Miembros a que revelen, desclasifiquen o concedan privilegio de acceso a la información que puedan tener en su posesión relacionada con las condiciones y circunstancias que derivaron en las muertes de los pasajeros del SE-BDY. Esto revestiría especial importancia en relación con la información nueva que, conforme a la evaluación del Grupo, posee un valor probatorio moderado.

Para ello, he solicitado a mi Secretario General Adjunto de Asuntos Jurídicos y Asesor Jurídico de las Naciones Unidas que se ponga en contacto con los Estados Miembros interesados para dar seguimiento a los aspectos insatisfechos de las solicitudes de información concreta realizadas por el Grupo y a que reciba y examine toda nueva información adicional que proporcionen los Estados Miembros u otras fuentes en el marco de un “examen detallado y concertado” respecto de si altera o no el valor probatorio de la información que actualmente tenemos en nuestro poder. El Asesor Jurídico también me brindaría orientación respecto de los acontecimientos que requirieran la atención o acción de la Asamblea General. Informaré a la Asamblea sobre todo nuevo avance que se realice antes del fin de su septuagésimo período de sesiones.

A este respecto, y de conformidad con la recomendación del Grupo de mantener el contacto con los diversos archivos nacionales y privados, he pedido también al Asesor Jurídico que estudie “la viabilidad de establecer un archivo central o algún otro mecanismo integral que permita a las Naciones Unidas y a cualesquiera otras partes autorizadas acceder electrónicamente o por otros medios apropiados a esos registros y archivos con miras a asegurar su preservación y acceso continuos y la mejora de dicha preservación y dicho acceso”.

En conclusión, es fundamental que prestemos atención a las palabras del Presidente del Grupo en su carta de envío de 11 de junio de 2015, en la que afirma que “la revelación definitiva de toda la verdad acerca de las condiciones y circunstancias que derivaron en la trágica muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban seguiría exigiendo que las Naciones Unidas, como cuestión prioritaria y a fin de dar seguimiento a la investigación, continuaran subsanando las lagunas de información críticas que todavía subsisten, incluida la existencia de material e información clasificados en poder de los Estados Miembros y sus organismos que puedan arrojar nueva luz sobre este trágico hecho y su causa o causas probables”.

Es, entonces, nuestra responsabilidad común intentar dilucidar toda la verdad respecto de las condiciones y circunstancias que derivaron en la trágica muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban. Para ello, recomiendo que la Asamblea General siga ocupándose de la cuestión. Esta puede ser nuestra última oportunidad de alcanzar la verdad. En el marco de nuestro renovado compromiso a este respecto, insto a la Asamblea a que reitere su mensaje a los Estados Miembros, en relación con el párrafo 2 de su resolución 69/246, para que desclasifiquen todos los registros pertinentes que sigan clasificados, más de 50 años después de los hechos, o permitan su examen por la Secretaría de las Naciones

Unidas o cualquier otra persona eminente a la que la Asamblea General decida encomendar este mandato.

Considero que este es nuestro solemne deber para con mi ilustre y distinguido predecesor, el Sr. Dag Hammarskjöld, las personas que lo acompañaban y sus familias.

*(Firmado)* **BAN** Ki-moon

## **Carta de envío**

### **Carta de fecha 11 de junio de 2015 dirigida al Secretario General por el Presidente del Grupo de Expertos Independiente establecido con arreglo a la resolución 69/246 de la Asamblea General**

En mi calidad de Presidente del Grupo de Expertos Independiente establecido con arreglo a la resolución 69/246 de la Asamblea General y en nombre de los demás miembros del Grupo de Expertos, Kerryyn Macaulay y Henrik Larsen, tengo el honor de presentar el informe del Grupo de Expertos sobre el examen y la determinación del valor probatorio de la nueva información obtenida en relación con la trágica muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban, así como de nuestras principales observaciones, conclusiones y recomendaciones.

Nos sentimos honrados por haber sido nombrados por Ud. con arreglo a la solicitud formulada por la Asamblea General en la resolución 69/246 y hemos cumplido nuestro mandato con la conciencia de la trascendencia histórica que tiene la resolución para la búsqueda de la verdad sobre las condiciones y circunstancias que derivaron en la muerte del ex Secretario General y de las personas que lo acompañaban.

De conformidad con el mandato formulado por Ud., el Grupo de Expertos comenzó su labor el 30 de marzo de 2015 y desde entonces ha examinado el informe y los materiales presentados por la Comisión Hammarskjöld, así como la demás información recibida de los Estados Miembros y otras fuentes. Viajamos a Zambia para entrevistar nuevos testigos, así como a Bélgica, Suecia y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte a fin de consultar distintos archivos gubernamentales y no gubernamentales. Fuimos proactivos en la búsqueda de información proveniente de todos los Estados Miembros y presentamos solicitudes de información concreta a algunos de ellos en particular.

Como consecuencia del mandato y las actividades mencionados, el Grupo de Expertos recibió una gran cantidad de información nueva, además del material que el Secretario General obtuvo de la Comisión Hammarskjöld. Hemos examinado y resumido toda la información nueva que se facilitó al Grupo de Expertos y hemos determinado que parte de ella, aunque no toda, tiene valor probatorio. Sobre la base de la pertinencia, autenticidad, credibilidad y/o fiabilidad de la información nueva, y teniendo en cuenta la relación que cada elemento tiene con la totalidad de la información, el Grupo de Expertos también ha evaluado el valor probatorio de cada elemento de información nueva y lo ha calificado como nulo, bajo, moderado o alto.

La conclusión final del Grupo de Expertos es que la revelación definitiva de toda la verdad acerca de las condiciones y circunstancias que derivaron en la trágica muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban seguiría exigiendo que las Naciones Unidas, como cuestión prioritaria y a fin de dar seguimiento a la investigación, continuaran subsanando las lagunas de información críticas que todavía subsisten, incluida la existencia de material e información clasificados en poder de los Estados Miembros y sus organismos que puedan arrojar nueva luz sobre este trágico hecho y su causa o causas probables.

Sin perjuicio de sus prerrogativas como Secretario General y de la decisión que adopte en última instancia la Asamblea General, el Grupo de Expertos también ha formulado varias recomendaciones para que sean examinadas por Ud. relativas a

la conservación holística de los archivos, la continuación de sus gestiones para obtener registros o documentos clasificados de los Estados Miembros de que se trate, y la disposición de cualquier información nueva que se reciba una vez que haya concluido el mandato del Grupo de Expertos.

Ha sido un gran privilegio prestarle asistencia en relación con esta importante tarea. Deseamos hacer llegar nuestro agradecimiento al Vicesecretario General por su inquebrantable apoyo. También estamos inmensamente agradecidos por la asistencia recibida de la Oficina de Asuntos Jurídicos, en particular, del Subsecretario General de Asuntos Jurídicos, Stephen Mathias, y de la Oficial Jurídico Superior, Mona Khalil. Agradecemos sobre todo el excelente apoyo de secretaría prestado por el Secretario del Grupo de Expertos, Matthew Willis, y la Asistente del Grupo de Expertos, Leslyn Raphael, así como por la Coordinadora Residente de las Naciones Unidas en Zambia, Janet Rogan, y el equipo de las Naciones Unidas en ese país.

También deseamos dejar constancia de nuestro profundo agradecimiento a los Estados Miembros por su cooperación constructiva y esperamos que sigan trabajando para obtener los documentos y demás material relacionados con la muerte del ex Secretario General y de las personas que lo acompañaban, con arreglo a la resolución 69/246 de la Asamblea General.

Agradecemos a los testigos que amablemente nos brindaron su tiempo y compartieron con nosotros lo que recordaban acerca de los hechos.

Estamos endeudados con los numerosos expertos y especialistas que generosamente dieron al Grupo su tiempo y sus conocimientos indispensables, sin recibir compensación. También agradecemos a Susan Williams y a la Comisión Hammarskjöld por los esfuerzos que realizaron por señalar esta cuestión a la atención de la comunidad internacional.

Por último, extendemos nuestras profundas condolencias a las familias de quienes perecieron en la colisión aérea y nuestra consideración por la paciencia que han tenido al esperar para conocer la verdad sobre lo que ocurrió esa fatídica noche. Esperamos que nuestra labor ayude a arrojar luz al respecto.

(Firmado) Mohamed Chande **Othman**  
Presidente del Grupo de Expertos Independiente

## Informe del Grupo de Expertos Independiente establecido en virtud de la resolución 69/246 de la Asamblea General\*

### Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción . . . . .	9
II. Información nueva sobre las causas de la muerte . . . . .	13
III. Nueva información de testigos oculares de las etapas finales del vuelo del SE-BDY . . . . .	21
IV. Información nueva sobre un ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa . . . . .	26
V. Nueva información sobre la posibilidad de un acto de sabotaje . . . . .	48
VI. Nueva información sobre la posibilidad de un secuestro . . . . .	54
VII. Información nueva sobre los factores humanos . . . . .	55
VIII. Información nueva sobre las actividades de los funcionarios y las autoridades locales . . . . .	60
IX. Resumen de las principales constataciones y conclusiones . . . . .	66
X. Recomendaciones . . . . .	72
 Appendices	
1. General information request from the Panel to all Member States . . . . .	74
2. Specific information request from the Panel to the Government of Belgium and the response thereto . . . . .	75
3. Specific information request from the Panel to the Government of France and the response thereto . . . . .	79
4. Specific information request from the Panel to the Government of Germany and the response thereto . . . . .	83
5. Specific information request from the Panel to the Government of the Republic of South Africa . . . . .	86
6. Specific information requests from the Panel to the Government of the United States and the response thereto . . . . .	88
7. Specific information request from the Panel to the Government of the United Kingdom and the response thereto . . . . .	97

---

\* El presente informe se publica sin revisión editorial.

## I Introducción

### Antecedentes

1. Tras recibir el informe de la Comisión de Juristas Encargada de Investigar la Muerte de Dag Hammarskjöld (Comisión Hammarskjöld), el Secretario General presentó a la Asamblea General, el 21 de marzo de 2014, ese informe junto con una nota en la que consideraba que la documentación incluían nuevos elementos de prueba sobre la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y los miembros del grupo que lo acompañaba (véanse A/68/800 y A/68/800/Add.1). La Comisión Hammarskjöld era un órgano de carácter privado y voluntario compuesto por cuatro renombrados juristas internacionales invitados por una comisión facilitadora a examinar principalmente si, a su juicio, las pruebas que se encuentran disponibles en la actualidad justificarían que las Naciones Unidas reabrieran su investigación, y a informar al respecto.

2. Habiendo reconocido el informe y considerado la valoración del Secretario General, la Asamblea General solicitó a este en su resolución 69/246, de 29 de diciembre de 2014, 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 General alentaba a los Estados Miembros a desclasificar todos los registros pertinentes que poseyeran y a proporcionar al Secretario General información pertinente relacionada con las trágicas muertes. De conformidad con la resolución, el Secretario General anunció el nombramiento, el 16 de marzo de 2015, del Grupo de Expertos Independiente (el Grupo de Expertos) encargado de examinar y determinar el valor probatorio de la nueva información sobre las condiciones y circunstancias de la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban. Nombró Jefe del Grupo de Expertos a Mohamed Chande Othman, Presidente del Tribunal Supremo de la República Unida de Tanzania, y nombró asimismo a Kerryn Macaulay (Australia), experto en seguridad aérea, y a Henrik Larsen (Dinamarca), experto en balística. El Grupo de Expertos llevó a cabo su labor del 30 de marzo al 12 de junio de 2015. El presente informe contiene el resumen del Grupo de Expertos sobre la nueva información que se le ha facilitado y la evaluación de su valor probatorio, así como sus resultados, conclusiones y recomendaciones.

### Investigaciones oficiales previas

3. Los hechos comprendidos en el mandato del Grupo de Expertos fueron examinados en primer lugar por la Junta de Investigación del Departamento Federal de Aviación Civil de Rhodesia y Nyasalandia (la Junta de Investigación de Aviación Civil de Rhodesia), del 19 de septiembre al 2 de noviembre de 1961. Tras esa investigación se estableció una Comisión de Encuesta Federal en virtud de la Ley de Comisiones Federales de Encuesta de 1955 (la Comisión de Encuesta de Rhodesia), cuyo informe se hizo público el 19 de febrero de 1962. Posteriormente, de conformidad con su resolución 1628, de 26 de octubre de 1961, la Asamblea General estableció una Comisión Investigadora de las Naciones Unidas (la Comisión de las Naciones Unidas) para emprender una investigación de carácter internacional sobre las condiciones y circunstancias de las trágicas muertes. Tras la publicación del informe de la Comisión de las Naciones Unidas (A/5069), la Asamblea General, en su resolución 1759, de 26 de octubre de 1962, tomó nota del

informe y pidió al Secretario General que le comunicara todo nuevo elemento de prueba que llegara a su conocimiento.

#### **Mandato y definiciones**

4. De conformidad con la resolución 69/246 y las instrucciones impartidas por el Secretario General, el Grupo de Expertos tenía el mandato de examinar y determinar el valor probatorio de la nueva información sobre las condiciones y circunstancias de la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban. En particular, se encargó al Grupo de Expertos que examinara el informe de la Comisión Hammarskjöld y el material que había utilizado como fuente, así como cualquier registro al respecto desclasificado por los Estados Miembros u otra información pertinente que pudieran proporcionar estos u otras fuentes; que entrevistara a los testigos y a otras personas que ofrecieron información nueva, así como a expertos que pudieran verificar o explicar los aspectos técnicos de tal información; que visitara el lugar donde ocurrieron los hechos, si resultase necesario y oportuno; y que preparase un informe con sus conclusiones, que incorporase las nuevas declaraciones de los testigos entrevistados por el Grupo de Expertos y cualquier nuevo registro o información facilitado por los Estados Miembros u otras fuentes.

5. Respecto al alcance de su evaluación, el Grupo de Expertos definió como información “nueva” aquella relacionada con las trágicas muertes que, por su contenido o por el momento en que estuvo disponible, no se encontraba a disposición de la Comisión de las Naciones Unidas en el momento en que se produjo su investigación, así como información que estaba a disposición de la Comisión de las Naciones Unidas pero que se puede analizar actualmente desde una nueva perspectiva por la aparición de novedades en cuanto al material, los avances científicos y técnicos o las mejores prácticas.

6. El Grupo de Expertos definió el “valor probatorio” a los efectos de su evaluación como si la información (nueva) contribuía, y en qué medida, a probar o a refutar, ya fuera por sí sola o en combinación con otra información, la existencia o la inexistencia de un hecho o de hechos relacionados con las condiciones y circunstancias de la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y las personas que lo acompañaban. Con miras a hacer esa evaluación, el Grupo de Expertos tuvo en cuenta uno o más de los siguientes criterios no exhaustivos, según procediera en el caso particular del elemento o de los elementos de información: la autenticidad de la información (entre otras cosas, su coherencia y su coetaneidad), el tipo de información (por ejemplo, primaria, secundaria, de oídas o circunstancial), su credibilidad (entre otras cosas, su coherencia con otra información o hechos constatados), los dictámenes de los peritos y el grado en que la corroboraba otro material.

7. Respecto a la evaluación del valor probatorio de la nueva información, el Grupo de Expertos utilizó cuatro categorías: nulo, bajo, moderado o alto. La selección de las cuatro categorías obedeció a la naturaleza, el contenido, la fuente y el amplio alcance de la nueva información. Cabe señalar que, aunque se pueda haber evaluado un elemento de información nueva con la calificación de “bajo”, por lo que sería necesaria más información para que contribuyera a probar en sí mismo o por sí mismo la existencia o inexistencia de un hecho o hechos, esos elementos también se consideraron y evaluaron en el contexto del conjunto de la información

relacionada con el tema. En este contexto, la evaluación del valor probatorio de un elemento o de unos elementos de información no es necesariamente de carácter estático, y puede cambiar dependiendo de que aparezca más información nueva en una fecha posterior.

8. El Grupo de Expertos no tenía el mandato de realizar una investigación o llegar a conclusiones de carácter jurídico.

### **Metodología y actividades**

9. El Grupo de Expertos organizó su labor en tres etapas. En la primera llevó a cabo un estudio documental de la “antigua” y la nueva información sobre las condiciones y circunstancias que ocasionaron las trágicas muertes, incluida la contenida en los informes de las anteriores investigaciones oficiales (la Junta de Investigación de Aviación Civil de Rhodesia, la Comisión de Encuesta de Rhodesia y la Comisión de las Naciones Unidas); el informe de la Comisión Hammarskjöld y el material que utilizó como fuente; los documentos y registros pertinentes de los archivos de las Naciones Unidas; e información que aportaba un contexto sobre los acontecimientos ocurridos en el Congo y en torno al Congo a principios de la década de 1960. Además, y de conformidad con la resolución 69/246 de la Asamblea General, en la que se alentaba a los Estados Miembros a desclasificar todos los registros pertinentes que poseyeran y proporcionar al Secretario General información pertinente relacionada con las trágicas muertes, el Grupo de Expertos envió el 8 de abril una solicitud general a todos los Estados Miembros en la que se les invitaba a compartir cualquier registro o información de ese tipo con el Grupo de Expertos (véase el apéndice 1).

10. Para contribuir a la posterior evaluación del valor probatorio de la nueva información que se le había facilitado, el Grupo de Expertos también envió durante esta etapa solicitudes de información más concretas, el 23 de abril de 2015, a los Gobiernos de Alemania, Bélgica, los Estados Unidos, Francia, el Reino Unido y la República de Sudáfrica (véanse los apéndices 2 a 7). Además, en la medida de lo posible, el Grupo de Expertos se reunió con representantes de esos Estados Miembros para explicar sus solicitudes. Asimismo, el Grupo de Expertos mantuvo amplios contactos con el Gobierno de Suecia durante el desarrollo de su labor.

11. En la segunda etapa, los miembros del Grupo de Expertos viajaron a distintos lugares, del 28 de abril al 10 de mayo, con miras a recabar y examinar información de interés para su evaluación. Entre otros, realizaron viajes a Londres para reunirse con el que fuera jefe de la antigua Comisión Hammarskjöld, Sir Stephen Sedley; a Oxford para examinar los documentos del Primer Ministro de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia, Roy Welensky, depositados en los archivos de la Biblioteca Bodleiana de la Universidad de Oxford; a Lusaka y Ndola para entrevistar a los testigos oculares de las últimas etapas del vuelo del SE-BDY; a Bruselas para examinar el material depositado en los Archivos del Estado de Bélgica; y a Estocolmo para revisar material de los Archivos Nacionales de Suecia y la Biblioteca Real de Suecia, así como para reunirse con el antiguo miembro de la Comisión Hammarskjöld, Hans Correl, y los investigadores voluntarios suecos, Goran Björkdahl y Hans Kristian Simensen. El Grupo de Expertos consideró que las búsquedas y los exámenes de material de los archivos nacionales de Francia, Alemania, el Reino Unido y los Estados Unidos quedaban comprendidos en las

respectivas solicitudes de información concreta cursadas a esos gobiernos y en la investigación de otras personas consultadas por el Grupo de Expertos.

12. También durante esta etapa, el Grupo de Expertos se reunió en Nueva York con Richard Goldstone, antiguo miembro de la Comisión Hammarskjöld, y la académica e historiadora británica Susan Williams, cuyo libro *Who Killed Hammarskjöld?: The UN, the Cold War and White Supremacy in Africa* (2012) inspiró la creación de la Comisión Hammarskjöld, a la que sirvió como fuente de material.

13. En la tercera etapa, el Grupo de Expertos resumió la información nueva, realizó evaluaciones de su valor probatorio y redactó un informe de sus conclusiones. Al determinar el valor probatorio, el Grupo de Expertos recurrió a una serie de enfoques especialmente adecuados al tipo y la naturaleza de la información, entre los que figuraba el uso de evaluaciones técnicas de peritos especializados. A este respecto, el Grupo de Expertos obtuvo dictámenes periciales sobre la información relativa a medicina forense del Subjefe del Servicio de Patología Forense del Instituto de Patología Forense de la Universidad del Sur de Dinamarca, Profesor Peter Juel Thiis Knudsen; el Jefe del Servicio de Patología Forense de Ontario y Profesor de Medicina de Laboratorio y Patobiología de la Universidad de Toronto, Profesor Michael S. Pollanen; y el Director del Centro de Medicina Forense y Jurídica de la Universidad de Dundee, Profesor Stewart Fleming. Respecto a la información de balística, el Grupo de Expertos obtuvo dictámenes de Egon Poulsen, Detective Inspector y Perito en Armas de Fuego del Centro Nacional de Servicios Forenses de Dinamarca, y de la Oficina Federal de Investigación (FBI) de los Estados Unidos, que a su vez consultó con la Junta Nacional de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos (NTSB).

### **Estructura del informe**

14. El presente informe contiene un resumen sustantivo de la nueva información facilitada al Grupo de Expertos relacionada con las condiciones y circunstancias de la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y las personas que lo acompañaban. Además, en él se indican las evaluaciones del Grupo de Expertos sobre el valor probatorio de dicha información nueva.

15. Más en concreto, en la primera sección se resume y evalúa la nueva información relacionada con la causa o las causas de las trágicas muertes organizándola en dos categorías: muerte debida a heridas múltiples o a supuestas heridas múltiples resultantes del accidente aéreo y muerte presuntamente ocasionada por alguna otra causa o causas. A continuación, en el informe se examina y se evalúa la nueva información proporcionada por los testigos oculares de las etapas finales del vuelo del SE-BDY, en particular, en lo relativo a posibles injerencias externas que hicieron que el avión se estrellara. Seguidamente, se resume y se determina el valor probatorio de la nueva información en relación con cuatro hipótesis sobre la causa del accidente del SE-BDY, a saber, error del piloto, ataque o amenaza externos, sabotaje y secuestro. El Grupo de Expertos no recibió ninguna nueva información relacionada, en sí o por sí, con un error del piloto, o con lo que la Comisión de las Naciones Unidas llamó en su informe “fallo humano”, como causa posible del siniestro. Esta circunstancia no menoscaba el valor probatorio de la información existente sobre esa hipótesis de la causa del accidente. En la siguiente sección se ofrece un resumen y una evaluación de la nueva información

sobre el papel que pudieron desempeñar los factores humanos en el accidente que tiene valor probatorio respecto a las distintas hipótesis de la causa del siniestro. En la penúltima sección del informe se examina y se evalúa la información nueva sobre las actividades de los funcionarios y las autoridades locales. En la última sección figura un resumen de los resultados, conclusiones y recomendaciones globales del Grupo de Expertos.

16. El Grupo de Expertos desea observar que consideraba necesario que la presentación estuviese en consonancia con la de los informes de las investigaciones oficiales y la Comisión Hammarskjöld, y, con miras a garantizar la coherencia de este informe, que la nueva información se estructurase en torno a las cuestiones o los grupos de temas relativos a las causas o las causas probables del accidente de la aeronave analizados en los informes de las investigaciones anteriores y sobre los que se ha facilitado información nueva al Grupo de Expertos. Tal enfoque tiene por objeto facilitar una mejor comprensión del significado y la pertinencia de la información nueva y no se debe entender como un aval de cualquier teoría en particular sobre la causa o las causas del siniestro aéreo o de las trágicas muertes.

17. El Grupo de Expertos desea también señalar que ha hecho todo lo posible por resumir de la forma más exacta y concisa posible, en el breve período de su mandato, la información nueva que se le ha facilitado a partir de los volúmenes de información proporcionados por la Secretaría de las Naciones Unidas, incluidos el informe y el material utilizado como fuente transmitidos al Secretario General por la Comisión Hammarskjöld, así como por los Estados Miembros, los archivos nacionales y privados y una gran variedad de otras fuentes. Asimismo, el Grupo de Expertos observa que sus resúmenes recogen la información que ha recibido y, a pesar de que no ha tenido ni el tiempo ni los recursos suficientes para contrastar la veracidad de cada aspecto de la información que se le ha facilitado, el Grupo de Expertos ha intentado no obstante, en la medida de lo posible, determinar la autenticidad y la credibilidad de la información en su evaluación del valor probatorio que esta tiene.

## **II. Información nueva sobre las causas de la muerte**

18. Desde que concluyó la Comisión de las Naciones Unidas en 1961 ha surgido nueva información que plantea interrogantes sobre alguna de las causas de la muerte de las personas que iban a bordo de la aeronave establecidas en las autopsias médicas que realizaron las autoridades de Rhodesia. También existe un nexo entre las causas de la muerte y el accidente aéreo en lo que respecta a si estas se produjeron durante o después del siniestro. Al determinar el valor probatorio de la nueva información, el Grupo de Expertos organizó el material en torno a dos categorías de causas de la muerte, a saber, a) muerte debida a heridas múltiples o a supuestas heridas múltiples resultantes del accidente aéreo y, b) muerte presuntamente ocasionada por alguna otra causa o causas. Sobre lo anterior, las autopsias médicas practicadas por los patólogos en Rhodesia del Norte del 21 al 24 de septiembre de 1962, y con arreglo al Reglamento sobre Investigaciones Judiciales, revelan que, a excepción de un Oficial de Seguridad de las Naciones Unidas (AAA) que murió el 23 de septiembre de 1961, cuya muerte se atribuyó a un fallo renal debido a quemaduras extensas tras el accidente del avión, en el caso de las otras 15 personas que el avión llevaba a bordo, se estableció que la causa de la

muerte eran las heridas múltiples o las supuestas heridas múltiples ocasionadas por el accidente aéreo.

19. Los informes de las autopsias se deben leer junto con el Informe de la Investigación Médica del Accidente del Transair DC-6B la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, preparado por los Drs. H. Douglas Ross, P.J. Stevens y J. Hillsdon Smith para la Comisión de Encuesta de Rhodesia. Respecto a este último, un argumento sobre la causa de la muerte que se presenta en la nueva información es que Hammarskjöld recibió una herida fatal de arma de fuego en la frente tras el accidente aéreo, y otro argumento es que el cadáver en gran medida incinerado de uno de los soldados suecos que lo acompañaban (BBB) presentaba una herida de bala en la pierna izquierda.

#### **Heridas de bala y otras lesiones**

20. La nueva información sobre el argumento de que el cadáver de Hammarskjöld mostraba un orificio redondo en la frente se reveló en una entrevista publicada en el periódico sueco *Aftenposten* el 28 de julio en 2005. En ella el General de División (en la reserva) Bjorn Egge (fallecido), oficial militar noruego desplegado en la Operación de las Naciones Unidas en el Congo (ONUC) en el momento en que se produjeron las trágicas muertes, quien fue expresamente enviado por las Naciones Unidas a Ndola inmediatamente después del accidente aéreo para recoger la máquina de cifrado y el maletín de Hammarskjöld, afirma que, cuando vio en el Hospital de Ndola el cadáver de Hammarskjöld, que no estaba abrasado, observó un orificio redondo en la frente. De lo anterior parece desprenderse que el ex Secretario General no había muerto en el accidente aéreo ni como resultado de este, sino que había sobrevivido y que le dispararon y lo mataron posteriormente. Según la información del libro *Drommenes palass: Trygve Lie og Dag Hammarskjöld-en berating* (Palacio de los sueños: un relato sobre Trygve Lie y Dag Hammarskjöld) (2000), escrito por Bodil Katarina Naevdal, Egge declaró asimismo que en una de las fotos tomadas al cadáver, este orificio se había retocado considerablemente hasta el punto de que no se puede apreciar.

21. Ninguno de los informes de la Comisión de Encuesta de Rhodesia o de la Comisión de las Naciones Unidas indica si en esas investigaciones se conocía o no, o se había considerado la alegación de Egge. De forma similar, no hay indicación de que Egge compartiera con ningún oficial de las Naciones Unidas las observaciones que supuestamente hizo sobre la frente de Hammarskjöld en el Hospital de Ndola en ese momento o inmediatamente después.

#### **Asesinato en tierra cometido por mercenarios**

22. La información coincide con otras alegaciones hechas por varios exmercenarios que, al parecer, dijeron o admitieron que habían matado a tiros a Hammarskjöld o a algunos de los miembros del grupo que lo acompañaba en el lugar del accidente después de que el avión cayera. Un nuevo elemento de información revelado por Keith Howard Osmond es que en junio de 1999, tras una reunión de su promoción del Colegio Duque de York celebrada el 12 de agosto de 2013, estuvo con su compañero de colegio, Colin John Cooper, en el Holiday Inn de Taunton (Reino Unido). Este último le había confiado que el accidente se había escenificado, y que a él y a un mercenario sudafricano al que se refería como Swanepoel se les había encargado que se asegurasen de que Hammarskjöld había

muerto en el accidente. Asimismo declaró que, cuando oyeron que el avión se estrellaba, él y varios colegas subieron a un vehículo todoterreno y se dirigieron al lugar del siniestro, al que fueron los primeros en llegar. Swanepoel continuó diciendo que Hammarskjöld y dos de sus guardaespaldas habían sobrevivido al impacto, y que, al parecer, él había disparado y matado a Hammarskjöld y a los otros dos supervivientes. Después parece ser que Swanepoel y sus colegas acribillaron a balazos los restos del avión. Cooper supuestamente declaró también que había recibido una botella de Coca-Cola llena de diamantes en pago por sus servicios.

23. Interrogado previamente por la Policía Noruega en la Oficina del Alguacil de Oppgard, en noviembre de 2005, Cooper dijo que se había ofrecido para ser mercenario en Katanga, y que cuando se encontraba en Elisabethville había compartido la habitación de un hotel con un mercenario con experiencia como policía o como militar llamado Swanepoel. Una noche en la que Swanepoel estaba borracho y se sentía emotivo, se jactó de haber participado en el asesinato de Hammarskjöld tras el accidente y de haber disparado a su guardaespaldas, quien había sobrevivido hasta ese momento, cuando intentaba abandonar el lugar de los hechos; y también dijo que todas las personas que iban a bordo del avión, incluido Hammarskjöld, mostraban numerosas heridas de bala. La información facilitada al Grupo de Expertos indica que las autoridades de Katanga tenían a su servicio un número estimado de 500 mercenarios en el momento en que se produjo el siniestro. También estaban presentes mercenarios en el aeropuerto de Ndola el 17 de septiembre de 1961.

24. El material que la Comisión Hammarskjöld facilitó al Grupo de Expertos contiene la información de que un Oficial Investigador de las Naciones Unidas, el Mayor A. Erikson, entrevistó a una persona que respondía al nombre de John Benjamin Ebrnezar Swanepoel el 26 de diciembre de 1962. J.B.E. Swanepoel dijo al Investigador que era empleado de la Gendarmería de Katanga y que había entrado nuevamente en Katanga a mediados de julio de 1961, donde había permanecido hasta octubre de 1961, tras lo cual fue hospitalizado en Kolwezi después de sufrir una herida en una expedición de caza. También contiene un testimonio según el cual las Naciones Unidas repatriaron a J.B.E. Swanepoel de Elisabethville el 21 de marzo de 1963. El Grupo de Expertos no está en condiciones de determinar a partir de la información que se le ha facilitado si J.B.E. Swanepoel era la misma persona mencionada por Colin John Cooper o Keith Howard Osmond.

25. En relación con su evaluación del valor probatorio de la nueva información, el Grupo de Expertos solicitó asistencia al Gobierno de la República Sudafricana para determinar y evaluar la autenticidad de la información que implicaba a Swanepoel. En concreto, el Grupo de Expertos solicitó, el 23 de abril de 2015, que las autoridades sudafricanas competentes buscaran y le facilitaran cualquier información que obrase en su poder relacionada con ese alegato, así como cualquier otra información pertinente de que dispusiesen sobre la existencia y las actividades de uno o varios ciudadanos sudafricanos que trabajasen como mercenarios en Katanga en 1961 con el nombre de Swanepoel (véase el apéndice 5). En el momento en que se redactó el presente informe, el Grupo de Expertos aún no había recibido respuesta.

26. Dicho esto, considerando que los relatos de Osmond y Cooper son contradictorios y en gran medida discrepantes, lo que afecta al fondo de la cuestión;

su identificación, imprecisa y vaga, de un mercenario llamado Swanepoel, apellido común en Sudáfrica; y, como pondremos de manifiesto en breve, los resultados y conclusiones de las autopsias médicas, incluido el dictamen pericial del forense, el Grupo de Expertos determinó que la nueva información según la cual unos mercenarios llamados Swanepoel o Cooper mataron a tiros a Hammarskjöld en el lugar del accidente tiene un valor probatorio nulo.

#### **Hammarskjöld: hallado vivo o muerto**

27. En octubre de 2010, John Ngongo, testigo ocular del trágico acontecimiento, ofreció una declaración al investigador sueco Goran Björkdahl en la que afirmaba que la noche del siniestro se encontraba en la espesura junto a un colega ahora fallecido aprendiendo a fabricar carbón vegetal. Recordaba que el avión se había estrellado a 300 m de su refugio. En torno a la madrugada se dirigieron al lugar del accidente, donde vieron a un hombre recostado en un termitero con las manos tras la cabeza. El hombre parecía estar vivo, pero luchando por sobrevivir, y no se apreciaban heridas en su cuerpo.

28. En una declaración hecha a los investigadores suecos H. K. Simensen y K. G. Hammer más o menos un año más tarde, el 15 de diciembre de 2011, Ngongo afirmó que la persona que había visto yacía muerta. En una declaración formulada posteriormente a Björkdahl el 23 de febrero de 2011, situó la distancia entre los restos del aparato y el lugar donde se encontraba en 500 m y dijo que la persona que había visto no estaba viva. En otra declaración más, ofrecida en esta ocasión a la Comisión Hammarskjöld el 13 de junio de 2013, Ngongo dijo que la persona que vio estaba tendida de espaldas con la mano colocada detrás (detrás de la cabeza) y que, aunque estaba a cierta distancia, él creyó que la persona estaba muerta.

29. Si bien no se puede discutir que Ngongo estaba en el lugar del siniestro, considerando que se personó allí en torno a las 5.00 horas, unas cinco horas más tarde de que se produjera el incidente; las importantes contradicciones entre su primera declaración y las siguientes sobre si la persona que vio estaba viva o muerta; los restos humeantes del aparato, las explosiones que se produjeron a continuación y el riesgo para la seguridad que suponía acercarse; lo improbable que resulta que supiera en ese momento quién era Hammarskjöld; y la información médica según la cual este había muerto en el acto, el Grupo de Expertos concedió un valor probatorio nulo a la alegación que el testigo hizo en un principio de que la persona que vio de madrugada en el lugar del accidente estaba viva o debatiéndose por seguir con vida.

#### **Herida de bala de uno de los soldados**

30. Adrian Eden Begg, Inspector Adjunto de la Fuerza de Policía de Rhodesia del Norte en el momento del trágico acontecimiento, informó a la Comisión Hammarskjöld el 25 de enero de 2013 de que, cuando él visitó el lugar del siniestro para colaborar en la búsqueda de los restos el 19 de septiembre de 1961, descubrió oculto bajo la chatarra el cuerpo de un soldado sueco, que creyó que era el soldado (BBB), a quien fotografió. El cadáver presentaba amplias quemaduras y parecía tener una herida de bala en el muslo izquierdo. Los restos de una metralleta de 9 mm se encontraban entre el amasijo a corta distancia. El testigo creyó que la herida de la pierna se podría haber producido por la explosión o por la descarga de las municiones que llevaba el soldado.

31. Begg también mantuvo que fotografió el cadáver del soldado mientras estaba en el lugar del accidente. De hecho, la fotografía que tomó era del cadáver de otra víctima del siniestro (CCC), que llevaba un brazalete azul y blanco de las Naciones Unidas en el brazo izquierdo, y no el del soldado sueco (BBB).

32. En la autopsia de la persona que Begg vio y fotografió de hecho (CCC) constaba que la muerte se debía a heridas múltiples ocasionadas por el choque. El cadáver presentaba una fractura del fémur derecho, y en la parte baja de la pierna derecha se observaba “una pérdida muy grande de tejido en la mitad inferior, en la zona posterior, media y lateral” y la articulación del tobillo presentaba una fractura con luxación. En la pierna izquierda, había una herida abierta en la mitad de la cara lateral del muslo, pero el fémur estaba intacto.

### **Autopsias médicas**

33. Para evaluar el valor probatorio de la nueva información relacionada con la causa de la muerte, el Grupo de Expertos observó que tanto la Comisión de Encuesta de Rhodesia como la Comisión de las Naciones Unidas habían dependido considerablemente de los resultados de las autopsias y del Informe de la Investigación Médica preparado por los Drs. Ross, Stevens y Smith. La Comisión de Encuesta de Rhodesia era de la opinión de que Hammarskjöld, que salió despedido del avión y de la zona en llamas, y ocho de las personas que iban a bordo murieron en el accidente. Algunas de las demás personas (a excepción de AAA) que no resultaron muertas por el impacto quedaron al menos inconscientes e incapacitadas para escapar. La Comisión de Rhodesia concluyó que Hammarskjöld había muerto en el acto. Se concluyó que las balas y otros proyectiles descubiertos en los cadáveres de dos de los soldados suecos (DDD y BBB) se debían a las municiones que portaban los soldados, que habían explotado a causa del fuego. El análisis de balística reveló también que ninguna de ellas había atravesado el cañón estriado de un arma. La Comisión de las Naciones Unidas expresó opiniones similares sobre el asunto.

34. Tras un estudio de la información médica disponible, y en un dictamen ofrecido el 11 de mayo de 2011 a la Sra. Williams, Miembro del Real Colegio de Patólogos (Reino Unido), el Dr. Robert Ian Vanhegan dijo que no se habían encontrado cuerpos extraños en los rayos X de Hammarskjöld, que hubiesen mostrado fragmentos de metal como balas, y que no había pruebas médicas de una herida penetrante en la cabeza. En opinión del Dr. Vanhegan, la orientación de las balas halladas en los tejidos de los dos soldados (DDD y BBB), que no mostraban muescas estriadas, no sugería que se hubiesen disparado desde un arma. El Dr. Vanhegan concluyó que las autopsias de todos los cadáveres no ofrecían pruebas de que se hubiese disparado deliberadamente a nadie o de que los disparos de arma de fuego tuviesen algo que ver con la causa del accidente aéreo.

35. La Comisión Hammarskjöld también solicitó el dictamen pericial de tres distinguidos patólogos, a saber, el Profesor Lennart Rammer de Linköping, el Profesor Christer Busch de Uppsala y el Dr. Deryk James de Cardiff. En su dictamen conjunto, presentado el 24 de julio de 2013, concluyeron (tras estudiar la información médica y demás información pertinente disponible, pero sin haber consultado los rayos X de la autopsia) que los informes de la autopsia no ofrecían pruebas de que Hammarskjöld hubiese recibido disparos, sufrido una explosión o estado expuesto al humo. En su opinión, la autopsia indicaba en buena medida que

la causa más importante de la muerte era la “herida ocasionada por compresión” en el pecho, con fracturas múltiples de las costillas, el esternón y la columna torácica, y hemorragia en la cavidad pleural; todo ello habría dado lugar a un fallo respiratorio por la inestabilidad de la pared torácica (“tórax batiente”). En su opinión, la apariencia de las heridas sugería firmemente que habían sido causadas por la fuerza de desaceleración cuando el cuerpo salió despedido de la aeronave y por el posterior impacto contra el suelo. La presencia de heridas también sugería que Hammarskjöld estaba vivo cuando las recibió. En su opinión, solo cabía esperar una supervivencia breve, aunque no era posible hacer una estimación concreta, y Hammarskjöld probablemente estuviera inconsciente por la herida en la cabeza tras el impacto.

36. Dados los argumentos que se despenden de la nueva información sobre la causa de la muerte; la conexión de ese tema con el accidente aéreo, y los interrogantes que se plantearon sobre si las autopsias médicas originales practicadas por los Drs. Ross, Stevens y Smith se habían llevado a cabo de forma correcta, el Grupo de Expertos consideró oportuno solicitar la opinión de tres reconocidos peritos forenses independientes.

37. El Subjefe del Instituto de Patología Forense de la Universidad del Sur de Dinamarca, Profesor Peter Juel Thiis Knudsen, llegó a la conclusión de que había indicios convincentes, si no pruebas, de que Hammarskjöld estaba vivo cuando sufrió las fracturas; y de que era muy improbable que tuviese en la cabeza una herida de arma de fuego, en particular, una herida producida antes de que el avión se estrellara. En su opinión, a juzgar por las heridas, era poco probable que Hammarskjöld sobreviviese al accidente más de unos cuantos segundos en el mejor de los casos, y que tuviese en la cabeza una herida de arma de fuego producida tras la muerte también era muy poco probable y contradecía los resultados de la autopsia. En su opinión, la sospecha de que hubiera una herida de arma de fuego en la cabeza era puramente especulativa y no tenía la menor justificación en la autopsia. Su dictamen concluía con la advertencia de que el hecho de que el cadáver de Hammarskjöld o de las demás personas muertas no presentara heridas de arma de fuego, a excepción de las heridas causadas por la explosión de los cartuchos, no excluía la posibilidad de que se hubiera derribado el avión a tiros.

38. El Jefe del Servicio de Patología Forense de Ontario y Profesor de Medicina de Laboratorio y Patobiología de la Universidad de Toronto, Profesor Michael S. Pollanen, también era de la opinión de que las muertes de todos los ocupantes de la aeronave se podían explicar por las heridas recibidas al estrellarse el avión o en el incendio posterior; que no había pruebas médicas de que Hammarskjöld recibiera una o más heridas de arma de fuego en la cabeza y que los fragmentos metálicos incrustados en los cuerpos de los dos soldados que iban a bordo del avión, entre ellos, balas y fragmentos de casquillos, se explicaban por la ignición térmica tras el accidente de las municiones activas que contenía el avión, inflamadas por el fuego que se produjo tras el accidente, más que por heridas de arma de fuego. Además, concluyó que las muertes no se habían producido antes del accidente aéreo, dado que las heridas de los ocupantes de la aeronave se produjeron cuando esta se estrelló y mientras estaban con vida, y explicaban su muerte. Asimismo opinó que los informes de la autopsia no ofrecían prueba alguna para determinar la causa de que el avión se estrellase. En su opinión, no existían fundamentos médicos o científicos para exhumar el cadáver de Hammarskjöld o de cualquiera de los fallecidos. Pollanen estaba de acuerdo con los resultados y las conclusiones de los Drs. Ross, Stevens y Smith, a los que se había llegado tras el examen anatomopatológico de los

cadáveres en el lugar del accidente, exámenes con rayos X, exámenes externos e internos, y pruebas de laboratorio (histología y toxicología).

39. La nueva información, incluida la proporcionada por Egge, también tiene por objeto plantear dudas sobre si eran correctos los informes de la autopsia, que según Egge se habían retirado de los documentos del caso cuando visitó el Hospital de Ndola inmediatamente después del accidente. En opinión del Grupo de Expertos, la existencia constatada de los informes de la autopsia entre los documentos de Roy Welensky en los archivos de la Biblioteca Bodleiana; de los informes de la autopsia en los archivos del Dr. J. Hillsdon Smith en la Jefatura del Servicio de Patología Forense de Ontario en Toronto; y los del Dr. Hugh Douglass Ross en la Universidad de Dundee menoscaban por completo cualquier valor probatorio que ese alegato pudiera haber tenido. Respecto a la disponibilidad de los archivos médicos y la capacidad para acceder a ellos, el Grupo de Expertos desea encomiar la decisión del Gobierno de Suecia de desclasificar el informe médico guardado en los Archivos Nacionales de Suecia. De forma similar, el Grupo de Expertos valoró la decisión de la Universidad de Dundee de autorizar la desclasificación de los informes médicos al respecto que obraban en sus archivos y de ponerlos a disposición del Grupo de Expertos para su examen.

40. El Director del Centro de Medicina Forense y Jurídica de la Universidad de Dundee, Profesor Stewart Fleming, a quien el Grupo de Expertos encargó que examinase los archivos del Dr. Ross depositados en los Servicios de Archivo de la Universidad de Dundee, descubrió dos elementos de prueba médica y jurídica de categoría primaria, a saber, un lote completo de los rayos X originales, compuesto por 200 placas de rayos X de la totalidad de las 15 víctimas del accidente aéreo y rayos X de la fractura de tobillo del Sargento Julien; y un cuadro de gran tamaño titulado “Análisis de las conclusiones de los exámenes anatomopatológicos de las víctimas del accidente de la aeronave de las Naciones Unidas ocurrido en Ndola el 17/18 de septiembre de 1961” (el Cuadro), que contiene un registro de las notas de los patólogos sobre la autopsia de las 16 víctimas, que, según se cree, se escribieron en la misma época en que se llevaron a cabo las autopsias.

41. Tras haber examinado las pruebas primarias, en particular, la totalidad de los 200 rayos X, y cotejado las lesiones traumáticas con las que figuraban en el Cuadro y en el Informe de la Investigación Médica, el Profesor Fleming dictaminó que los forenses habían registrado correctamente todas las heridas en el momento en que se practicaron las autopsias. Además, por lo que respecta a Hammarskjöld, opinaba que la gravedad del trauma pectoral era evidente en sus rayos X y que se debía a una herida por impacto en el pecho. Sobre la base de estos resultados y de la descripción hecha en la autopsia por el Dr. Ross del tórax, las vértebras, el cuello y la cabeza de la víctima, Fleming llegaba a la conclusión de que la muerte fue debida a un fallo ventilatorio ocasionado por una herida por compresión en el pecho. Consideraba que la supervivencia tras el accidente habría sido breve y que la víctima casi con total certeza habría estado inconsciente como resultado de la herida en la cabeza descrita en el Informe de la Investigación Médica. Tras estudiar los rayos X del cráneo de Hammarskjöld, concluía con certeza que no había herida de bala en la frente de este, como había alegado Egge.

42. En el Informe de la Investigación Médica se reconoce que Egge identificó de forma oficial el cadáver de Hammarskjöld en el Hospital de Ndola. También vio el cadáver Knutt Hammarskjöld, sobrino del fallecido. Considerando la información

pertinente; el hecho de que Egge no informara de inmediato a las autoridades de las Naciones Unidas que lo habían enviado a Ndola a tal efecto, o a sus supervisores militares noruegos, sobre lo que dijo haber visto en la frente de Hammarskjöld en el Hospital de Ndola; el retraso inexplicable en revelar la información supuestamente nueva; la coincidencia del dictamen de los peritos forenses consultados por la Real Junta Médica de Suecia (el Dr. A. Frykholm y el Dr. N. Ringertz) como parte de la investigación de la Comisión de las Naciones Unidas; y los respectivos expertos consultados por Susan Williams, la Comisión Hammarskjöld y este Grupo de Expertos, quienes en lo esencial concuerdan en que los informes originales de la autopsia preparados por los Drs. Ross, Stevens y Smith eran correctos y procedentes, y están de acuerdo con sus conclusiones, el Grupo de Expertos opina que el argumento de Egge de que Hammarskjöld tenía un orificio de bala en la frente tiene un valor probatorio nulo.

43. Además, considerando el error cometido por Begg en la identificación de la víctima, y su creencia de que la persona que vio tenía heridas de bala, lo que discrepa con el informe de la autopsia, el Grupo de Expertos concluyó que la nueva información que este había facilitado tenía un valor probatorio nulo.

44. Para que la información sea completa, cabe añadir que, si bien los respectivos peritos forenses consultados por la Comisión Hammarskjöld y el Grupo de Expertos estuvieron también de acuerdo en general en que las autopsias practicadas por los Drs. Ross, Stevens y Smith fueron bastante breves y los detalles sobre la apariencia, el tamaño y la posición de algunas de las heridas se describían de una manera más sucinta de la que correspondería si se hubiesen realizado atendiendo a las normas forenses actuales, también destacaron la idea de que eran un trabajo de buena calidad, profesional y que documentaba de forma exacta y cabal todas las heridas que también se pueden ver en los respectivos rayos X, y que probablemente se ajustaban a los criterios imperantes en aquel entonces.

45. Respecto al otro argumento que mantiene Egge de que una de las fotografías de Hammarskjöld estaba sumamente retocada para tapar una herida de bala que tenía en la frente, el Grupo de Expertos fue incapaz de localizar las fotografías o los negativos originales de la frente o el cuerpo de Hammarskjöld tomadas ya sea en el lugar del accidente o en el depósito de cadáveres del Hospital de Ndola para que se pudiera hacer una evaluación técnica de ese alegato. Además, el Grupo de Expertos fue incapaz, debido a la falta de información completa que permitiera la identificación, de determinar la autoridad y la competencia del académico mencionado en el artículo del periódico *Aftenposten* en quien Egge se basaba para hacer la afirmación. El Dr. Vanhegan, que había visto tres de las fotografías de Hammarskjöld, expresó la opinión de que no era posible establecer la posición del cuerpo en el momento en que lo encontraron, ni lo cerca que estaba del punto de impacto de la aeronave cuando se estrelló. Habida cuenta de todo lo anterior y de la naturaleza del argumento injustificado, el Grupo de Expertos concluyó que el valor probatorio de la nueva información según la cual una de las fotografías de Hammarskjöld estaba “sumamente manipulada” era bajo.

### III. Nueva información de testigos oculares de las etapas finales del vuelo del SE-BDY

46. Desde que concluyó la Comisión de las Naciones Unidas, en total, 12 testigos de las etapas finales del vuelo de la aeronave SE-BDY que no aportaron información a esa investigación, ni a ninguna de las otras investigaciones oficiales, han prestado declaración sobre lo que observaron en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Esas declaraciones se obtuvieron en primer lugar mediante entrevistas realizadas por investigadores particulares y voluntarios, y posteriormente, en el caso de siete testigos, de nuevo por la Comisión Hammarskjöld en mayo de 2013. Si bien las declaraciones de los 12 testigos se pusieron a su disposición, el Grupo de Expertos entrevistó por sí mismo a 6 de los nuevos testigos en Zambia, en mayo de 2015. De los 12 nuevos testigos, el Grupo de Expertos no entrevistó a los 6 restantes o bien porque habían fallecido, porque no estaban disponibles por motivos de salud o porque las declaraciones que habían prestado anteriormente se basaban exclusivamente en testimonios de oídas. Los nuevos testigos adujeron como razón para no haber declarado ante la Comisión de las Naciones Unidas o las demás investigaciones oficiales que en aquel entonces no eran conscientes de que se estaban buscando testigos o tenían reparos en testificar por temor a algún tipo de recriminación.

47. Cinco de los nuevos 12 testigos (Custon Chipoya, Kankasa, Mwebe, Ngongo y Ngulube) mencionaron en su declaración que habían visto más de una aeronave en el aire a la hora en la que creyeron haber visto un avión grande, que se asume que era el SE-BDY, haciendo la aproximación para el aterrizaje en Ndola la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Siete de los testigos (Custon Chipoya, Kankasa, E. Mulenga, S. Mulenga, Mwebe, Ngongo y Ngulube) mantuvieron que el avión grande estaba en llamas antes de estrellarse contra el suelo. Pese a que se encontraban a solo dos o tres kilómetros del lugar del siniestro, dos testigos (Mwansa y Chimema) declararon que no habían visto un segundo avión (ni un tercer avión, llegado el caso) ni señales de incendio en la única aeronave que sí vieron en el cielo.

48. El Grupo de Expertos observó, a partir de su examen de todas las declaraciones de los testigos, incluidas las de aquellos que declararon en las investigaciones oficiales en 1961 y 1962, que gran parte del contenido de las declaraciones de los nuevos testigos no era completamente novedoso, dado que varias de las personas que testificaron en las investigaciones oficiales también dijeron que habían observado uno o más aviones en el aire, además del SE-BDY, cuando el DC-6 estaba realizando las maniobras para aterrizar en Ndola. Algunos de esos testigos también declararon que habían observado lo que ellos creían que era el SE-BDY en llamas cuando aún estaba volando. El Grupo de Expertos consideró, no obstante, los contenidos de las declaraciones prestadas por los nuevos testigos como información nueva sobre la base de que procede de fuentes a las que no escuchó la Comisión de las Naciones Unidas ni las investigaciones oficiales que la precedieron.

49. Además, el Grupo de Expertos repasó las declaraciones de los que la Comisión de Rhodesia describió como los testigos “africanos”, y determinó que el testimonio que habían prestado se había considerado de manera poco equitativa o poco coherente, en ocasiones se juzgó que no era fiable sin razones suficientes, se observó con sumo recelo porque los testigos abrigaban sentimientos nacionalistas o simpatías políticas o se los descartó simplemente porque no informaron de

inmediato a las autoridades de lo que habían visto, incluso cuando explicaron debidamente las razones que los habían llevado a no hacerlo. A este respecto, el Grupo de Expertos concuerda con la Comisión Hammarskjöld en que, con el debido respeto, la Comisión de las Naciones Unidas parece haber sido cautelosa en la selección de los testigos a los que decidió entrevistar y que dependió excesivamente a tal efecto de la Comisión de Encuesta de Rhodesia, descrita por la Comisión Hammarskjöld como “un precedente menos fiable”. Por esas razones, el Grupo de Expertos considera que la información facilitada por tales testigos era información “antigua” que no se podía ver bajo una nueva perspectiva para los fines de la evaluación del Grupo de Expertos.

### **Resumen de las observaciones de los nuevos testigos**

50. A continuación figura un resumen de las observaciones formuladas por los 12 nuevos testigos oculares de las etapas finales del vuelo del SE-BDY, según se presentó en las declaraciones realizadas a la Comisión Hammarskjöld, a los investigadores particulares y, en el caso de 6 testigos (Custon Chipoya, Kankasa, E. Mulenga, S. Mulenga, Mwebe y Ngulube), al propio Grupo de Expertos. Los resúmenes se organizan atendiendo a los lugares desde los que los testigos observaron los hechos la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961.

51. Cuatro de los nuevos testigos de las etapas finales del vuelo del SE-BDY eran fabricantes de carbón vegetal que atendían sus hornos en el bosque cercano al lugar del accidente la noche en cuestión. El primero de ellos (Ngongo) informó de que poco después de las 20.00 horas (hora local) observó una gran aeronave en el cielo y una segunda aeronave que volaba muy próxima a ella. Describió la segunda aeronave como un reactor de pequeño tamaño basándose en los sonidos que oyó. Recordaba haber visto que el avión grande estaba en llamas, en concreto, el motor y las alas, antes de que se estrellase. Señaló que oyó que el segundo avión abandonaba la zona después de que la aeronave grande hubiese chocado contra el suelo. El testigo dice haber ido al lugar del accidente al alba. Al llegar, observó que no había nadie por allí y que los restos del avión ardían débilmente. Dice que vio el cuerpo de Hammarskjöld recostado sobre un termitero.

52. El segundo testigo ocular nuevo (Custon Chipoya) recordaba que en torno a la media noche vio en el cielo un avión grande que volaba en círculos. Cuando daba la tercera vuelta, vio una pequeña aeronave que describió, por su velocidad y por el ruido que hacía, como un reactor. El testigo describió a continuación que vio fuego dirigido a la aeronave grande desde la pequeña. Escuchó una gran explosión, tras la cual el avión grande se incendió y se estrelló seguidamente. El testigo dice haber acudido de madrugada al lugar del accidente, donde observó la presencia de policías y soldados. Informó de que ya se habían retirado muchos de los cadáveres de las víctimas, entre ellos el de Hammarskjöld, así como parte de los restos del avión.

53. El tercero de los nuevos testigos oculares que se hallaba en el bosque la noche en cuestión (Moses Chimema) recordaba que había observado una gran aeronave en el cielo, en algún momento entre las 19.00 horas y las 22.00 horas. Siguió contando que el ala de la aeronave “se precipitó contra los árboles” al virar y después se estrelló. El testigo no hizo comentarios en sus declaraciones sobre si había visto la aeronave en llamas mientras volaba. Tras acudir al lugar del accidente a las 9.00 horas del 18 septiembre, observó que la aeronave seguía ardiendo y que había policías presentes.

54. La cuarta testigo ocular nueva que se hallaba en este lugar (Lumayi Chipoya) dijo que vio un helicóptero que echaba humo por la cola sobrevolando la zona dos o tres veces, tras lo cual “cayó”. La testigo recordó que poco tiempo después del accidente visitó el lugar, donde observó la presencia de policías y soldados.

55. Dos de los 12 testigos oculares nuevos (Kankasa y Margaret Ngulube) se encontraban en Twapia (7 km al sureste del lugar del accidente), bajo el curso aéreo del avión que se aproximaba para aterrizar en la pista 10, la que se estaba utilizando en el aeródromo de Ndola la noche del 17 al 18 de septiembre 1961. La primera de ellas (Kankasa) recordaba que su marido la llamó, en algún momento entre las 21.00 horas y las 22.00 horas, para que saliera rápidamente de casa a ver algo que pasaba en el cielo. Cuando salió, la testigo vio lo que, según dijo, parecían “dos reactores del ejército” que pasaban sobre la casa en dirección al aeropuerto. Ella no vio el avión grande cuando estaba en el aire, pero vio llamas distantes en la dirección del lugar del accidente, al que la testigo no acudió.

56. La segunda testigo ocular nueva que estaba en Twapia (Margaret Ngulube) recordó haber visto dos aeronaves en la zona, una más pequeña que la otra, entre las 18.00 horas y las 21.00 horas. Advirtió que ambas se dirigían al aeropuerto procedentes del oeste cuando las vio. Cuando la más pequeña pasó a la grande, las alas de esta última empezaron a arder y a continuación “cayó”. La testigo declaró que no está segura de adónde fue la aeronave pequeña cuando la grande se perdió de vista. La testigo no acudió al lugar del accidente.

57. Tres de los nuevos testigos oculares estaban en Chifubu (10 km al noreste del lugar del accidente y 5 km al noreste del tramo de alejamiento de la aproximación por instrumentos al aeródromo de Ndola). El primero de ellos (Safeli Mulenga) vio un avión que venía “desde el Congo”, entre las 20.00 horas y las 21.00 horas, de un tamaño mayor de lo normal. Observó que el avión volaba en círculos y, en la tercera vuelta, viraba hacia el aeródromo. El testigo declaró que la parte superior del avión, pero no las alas, había empezado a arder entonces. Señaló que parecía que el fuego había “venido de otra parte” y era como un “rayo”. El testigo no observó ningún otro avión en el aire esa noche. Fue al lugar del accidente uno o dos días después de que se produjera, y observó que había marcas en el suelo donde habían estado los cuerpos.

58. La segunda testigo que estaba en Chifubu (Emma Mulenga) observó un avión que venía del oeste, en algún momento entre las 19.00 horas y las 20.00 horas, que atrajo su atención porque volaba en círculos. Al trazar el tercer círculo, vio un destello, como un rayo, que golpeó a la aeronave desde lo alto. La parte superior del avión empezó a arder a continuación. El fuego cobró mayor intensidad a medida que la aeronave caía del cielo. La testigo no oyó ningún otro ruido ni vio ningún otro avión en las inmediaciones. No acudió al lugar del accidente.

59. El tercer testigo ocular que se encontraba en este lugar (Dickson Mwebe) recordó haber visto un avión que se aproximaba al aeródromo desde el este y empezaba a sobrevolarlo entre las 19.00 horas y las 20.00 horas, según su estimación. En la segunda vuelta, se le unió otro avión de menor tamaño que describió como un reactor por su velocidad y por el ruido que hacía. Poco después, el testigo vio un destello que surgía de la aeronave pequeña en dirección a la grande, a la que alcanzó en la parte superior de las alas, lo que hizo que empezara a arder. La aeronave pequeña abandonó entonces la zona en dirección al noroeste. El testigo acudió aproximadamente a las 6.00 horas o las 7.00 horas del día 18 de septiembre

al lugar del accidente, donde observó que había policías y soldados. Señaló que el lugar estaba acordonado con cinta roja y que había pintura roja en alguno de los árboles. Un cuerpo yacía cerca de un termitero.

60. Tres nuevos testigos que se hallaban en otros lugares también prestaron declaración. El primero de ellos (Joseph Kalupentala) narró una historia que le había contado en 1987 su entonces jefe (Chikabouya), en la que este último declaró que lo habían detenido y amenazado “soldados blancos” armados cuando visitó el lugar del accidente la noche del 17 al 18 de septiembre. El testigo, que se describió como un contrabandista en esa época, dijo que su jefe había añadido que los soldados eran belgas y habían abatido el avión a disparos.

61. Otro de los testigos oculares de este grupo (Douglas Mwansa) declaró que en algún momento mientras estaba en su casa de Kamensho Mpanshi (3 km al suroeste del lugar del accidente) la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, oyó que una aeronave se aproximaba desde el oeste. Tras alejarse brevemente, la aeronave volvió tomando la dirección opuesta, tras lo cual oyó la explosión. Tras oírla, el testigo salió inmediatamente corriendo al exterior, donde encontró a su mujer señalando en la dirección del accidente. El testigo no ofreció más información sobre sus observaciones de la secuencia del accidente, y dijo que su ubicación “quedaba un poco lejos del lugar del siniestro”. Afirmó que había acudido en torno a las 7.00 horas del 18 de septiembre al lugar, donde observó que había policías. Además, señaló que el lugar estaba acordonado y que se habían retirado los cadáveres.

62. El tercer testigo ocular de este grupo (Abraham Kunda) observó un avión en el cielo que volaba trazando tres círculos la noche del 17 al 18 de septiembre. Señaló que poco después se apagaron las luces del aeropuerto para el resto de la noche. Más o menos cuando se apagaron las luces, el avión se dirigía a la colina de Ndola (situada 12 km al oeste del aeródromo de Ndola). El testigo volvió entonces a entrar en su casa, situada en Masala, zona que, según dijo, quedaba a “200 o 300 yardas” (entre 183 m y 275 m) del aeropuerto. Visitó el lugar del accidente en algún momento de la tarde del 18 de septiembre, pero no hizo ningún comentario sobre esa visita.

### **Factores que afectan al valor probatorio de las declaraciones de los nuevos testigos**

63. Los acontecimientos significativos, como el ocurrido en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, pueden dejar una impronta vívida y duradera en los testigos oculares de esos hechos. La fiabilidad de su testimonio, y por tanto, su valor probatorio, depende por lo general de una serie de variables, a saber: la medida en que la ocasión se prestaba a la observación o a la identificación; si las condiciones y las circunstancias eran favorables o no a la observación; y el efecto que el paso del tiempo puede tener en la memoria humana y en el recuerdo de los hechos pasados. Si bien es posible que un testigo ofrezca el relato de sus observaciones, su reconocimiento o su identificación visual con probidad y gran convicción, el valor probatorio de la información que contienen las declaraciones de los nuevos testigos se debe evaluar a la luz de los factores antes citados.

64. Respecto a las considerables variaciones que presentan las declaraciones de los testigos sobre las horas en que sucedieron los distintos acontecimientos que recuerdan haber visto u oído, tanto entre ellas como con otra información disponible, el Grupo de Expertos no concedió gran peso en su evaluación del valor

probatorio a este aspecto de su testimonio. Se llegó a esta conclusión a partir del hecho de que muchos testigos se basaban en indicaciones imprecisas de la hora, como la repetición de hábitos en su trabajo y su vida doméstica, y no en el reloj.

65. La Comisión de las Naciones Unidas estableció, sobre la base, en principio, de la hora en que se pararon los relojes de las víctimas, que el avión se estrelló poco después de la media noche, cuando faltaban minutos para que la luna se hundiese en el horizonte. Según la información meteorológica y las declaraciones de varios testigos, la noche era clara y la calma era casi completa. No obstante, el Grupo de Expertos consideró la posibilidad de que se hubiera visto afectada la capacidad de los testigos situados a mayor distancia del lugar del accidente para determinar con precisión algunos de los detalles que describieron. Y a la inversa, los testigos que se encontraban más cerca de ese lugar, en particular, los que estaban cebando sus hornos de carbón vegetal en la zona boscosa donde el avión se estrelló, podían estar en mejores condiciones para oír y observar los últimos momentos de la secuencia del accidente, aunque tal vez su campo visual estuviera incompleto por las copas de los árboles circundantes y la estrecha cercanía al SE-BDY.

66. Según la evaluación del Grupo de Expertos, las variaciones en el número de aviones observados por los testigos no indican necesariamente que unos testimonios eran precisos y otros no. Hay factores, como el momento y el lugar desde el que observaron la secuencia de los hechos, que pueden haber influido en su visión del número de aviones que se hallaban en la zona en un momento dado. Además, si bien no estaban muy familiarizados con los aspectos técnicos propios de los aviones y la aviación, casi todos los testigos afirmaron que en el pasado habían observado de forma regular las maniobras de los aviones en el aeródromo de Ndola y sus inmediaciones. Por consiguiente, algunos testigos ofrecieron sus opiniones, basadas en su experiencia, sobre si alguna de las aeronaves que vieron la noche en cuestión eran reactores.

67. Aunque se debe tratar con cierta cautela la información de los testigos oculares por factores como los descritos en los párrafos anteriores, la mayoría de los testigos ofrecieron relatos de primera mano de lo que realmente creían que habían observado, y se les debe conceder la oportunidad de que se contrasten aspectos de sus observaciones con el acervo de información disponible.

68. Además, en algunos casos, las observaciones de los nuevos testigos oculares se referían a distintas cuestiones o acontecimientos examinados por el Grupo de Expertos, que, por lo tanto, determinó, atendiendo a los criterios indicados anteriormente, que algunos aspectos de sus declaraciones tenían un valor probatorio superior o inferior al de otras partes del mismo bloque de información que habían proporcionado.

69. Recordando su mandato de examinar y determinar el valor probatorio de la nueva información sobre las condiciones y circunstancias de la trágica muerte de las personas que se encontraban a bordo del SE-BDY, y considerando el contenido de las declaraciones de los testigos, el Grupo de Expertos analizó en qué grado contribuía la información facilitada por los nuevos testigos a establecer lo siguiente: que había más de una aeronave en el aire en el momento en que el SE-BDY realizó la aproximación a Ndola, que cualquier aeronave presente distinta del SE-BDY era un reactor, que el SE-BDY estaba en llamas antes de chocar con el suelo y si uno o más aviones distintos dispararon contra el SE-BDY o trabaron combate activamente con él de algún otro modo. Sobre estas cuestiones, el Grupo de Expertos concluyó

que el valor probatorio de la nueva información facilitada por nueve testigos era moderado, y nulo en el caso de la ofrecida por tres testigos (Lumayi Chipoya, Kalupentala y Kunda) cuyas supuestas observaciones eran ostensiblemente incompatibles con otra información disponible o se basaban casi por completo en testimonios de oídas.

70. El Grupo de Expertos se volverá a ocupar de las observaciones de los testigos sobre el lugar del accidente en la sección de este informe titulada “Información nueva sobre las actividades de los funcionarios y las autoridades locales”.

#### **IV. Información nueva sobre un ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa**

71. La Comisión de las Naciones Unidas de 1962 señaló en su informe que “ha estudiado con gran detenimiento la posibilidad de que el SE-BDY hubiese sido derribado por otro avión o por un ataque desde tierra”. Además, consideró “la posibilidad de que el siniestro se hubiera producido como consecuencia de una tentativa para eludir un ataque o de una distracción momentánea del piloto debida a un ataque real o fingido desde el aire o desde tierra.” Al respecto, la Comisión “no ha encontrado ninguna prueba que apoye esta hipótesis”; aunque no pudo descartar la posibilidad de que se hubiera producido un ataque de esa índole. Desde entonces, han surgido distintos datos nuevos relacionados con la hipótesis de que otra aeronave derribara al SE-BDY o pusiera en peligro la aeronave de alguna otra manera, que hiciera que se estrellara. Además, el Grupo de Expertos observó también que la Comisión había sido informada de que “no hubo ninguna vigilancia con radar en la región de Ndola durante la tarde y noche del 17 de septiembre de 1961, y, por lo tanto, no puede descartarse por completo la posibilidad de que existiese un ‘avión desconocido’”.

##### **Intercepción de comunicaciones de radio I**

72. Parte de la nueva información obtenida son las declaraciones formuladas a la Sra. Williams y la Comisión Hammarskjöld en varias ocasiones entre 2009 y 2013 por el ex Capitán de Fragata de la Armada de los Estados Unidos, Charles Southall, quien señaló haber oído una grabación o leído una transcripción de comunicaciones de radio en que un piloto aparentemente informaba haber avistado y más tarde derribado una aeronave, supuestamente el SE-BDY, en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Si bien existen pequeñas variaciones de detalles menores entre las distintas versiones que dio Southall acerca de esas comunicaciones, la Comisión Hammarskjöld señala que Southall oyó o leyó lo siguiente:

“Veo un avión de transporte que se acerca a baja altitud. Tiene todas las luces encendidas. Desciendo para dar una pasada. Sí, es el DC-6 de Transair. Este es el avión. Le he dado. Veo llamas. Está cayendo. Se estrella.”

73. Southall señala a continuación que su Oficial de Vigilancia de Comunicaciones u otro oficial que se encontraba presente en el momento en que oyó las comunicaciones le dijo que un piloto belga conocido como “Lone Ranger” que piloteaba una aeronave Fouga Magister utilizada por las fuerzas de Katanga era quien había realizado la transmisión y que el piloto “debe de estar esperando el avión de Hammarskjöld”. Southall indicó que no recordaba si la información que

había recibido provenía de una grabación de audio o si había leído una transcripción. Recordaba haber oído o visto la información aproximadamente siete minutos después de la hora en que se produjo la transmisión real, si se tiene en cuenta el “factor de retransmisión”, y señaló además que no estaba seguro de si la información estaba en francés o en inglés, dado que hablaba con fluidez ambos idiomas.

74. Southall señaló que oyó la grabación cuando se encontraba cumpliendo funciones en los locales de comunicaciones navales del Organismo Nacional de Seguridad, ubicados cerca de Nicosia, Chipre, (aproximadamente a 5.000 km al norte de Ndola). Describió su puesto en la estación como el de un oficial “encargado de procesar datos e informar” y observó que la Agencia Central de Inteligencia (CIA) compartía los locales con el Organismo Nacional de Seguridad, aunque las oficinas de ambos organismos estaban separadas. Si bien Southall por lo general solo trabajaba durante el día, en ese día en particular su Oficial de Vigilancia de las Comunicaciones lo había llamado por teléfono al lugar donde se alojaba, en algún momento entre las 19.00 y las 21.00 horas GMT (hora de Chipre), para alentarle a que fuera a la oficina “alrededor de medianoche [porque] va a pasar algo interesante”. Eran apenas pasadas la medianoche cuando Southall oyó la comunicación interceptada en la estación. Southall señaló que era la CIA quien había interceptado la comunicación y que la había pasado al área de trabajo del Organismo Nacional de Seguridad, donde él se encontraba en compañía de otras cuatro o cinco personas cuando oyó la grabación o leyó la transcripción, entre ellos un oficial de menor jerarquía y amigo, Tyler Wat.

75. Southall parece haber recordado lo ocurrido esa noche el 8 de diciembre de 1992, cuando fue contactado por una analista del Departamento de Estado de los Estados Unidos, Karen Engstrom, en relación con una solicitud del Gobierno de Suecia en que este pedía asistencia para la investigación que estaba llevando a cabo a nivel nacional acerca de las circunstancias de la muerte de Hammarskjöld. La investigación estaba a cargo del diplomático sueco, Bengt Rösiö.

### **Intercepción de comunicaciones de radio II**

76. Según otras informaciones nuevas de carácter similar, el ex Oficial de Servicios de Seguridad de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, Paul Abram, señaló en una reunión mantenida con el Grupo de Expertos el 26 de mayo de 2015 que había oído transmisiones relacionadas con el derribamiento de una aeronave en el Congo o cerca de él, en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. En ese momento, Abram trabajaba en un puesto de escucha del Organismo Nacional de Seguridad en Iraklion, Grecia (a más de 5.000 km al norte de Ndola), donde, según señaló, normalmente le asignaban entre cinco y seis frecuencias para vigilar al mismo tiempo. Recordó que entre los “principales objetivos” figuraban las actividades militares en el Congo, por ejemplo, el movimiento de tropas y la venta de armas. Abram señaló que unos días antes se le había hecho llegar el plan de vuelo del SE-BDY que estaba previsto, el que incluía información sobre el tipo de aeronave y el “número de avión”, así como sobre su destino, Ndola.

77. La “conversación de radio” que oyó Abram en la noche del 17 al 18 de septiembre le hizo pensar que estaba escuchando hablar sobre las actividades de una “fuerza terrestre estadounidense”. Más tarde ese día, oyó por radio a alguien decir lo siguiente: “Aquí viene el avión ... está bien iluminado”, y a continuación una voz en

otra frecuencia, que estimó por su acento que no era estadounidense (pero tampoco francés ni español, agregó después) y que decía: “los estadounidenses acaban de derribar un avión de las Naciones Unidas”. Observó que las transmisiones fueron seguidas de una considerable intensificación de las conversaciones de radio.

78. Abram no recordaba haber oído ninguna comunicación del SE-BDY durante ese período. No estaba seguro de a qué hora había oído las transmisiones, pero señaló que estaba trabajando en la estación de escucha en el turno de la noche en ese momento. En su opinión, la aeronave de las Naciones Unidas, en la que él suponía viajaba Hammarskjöld, había sido derribada por disparos realizados desde tierra. Estimó que los disparos habían sido hechos desde tierra porque había oído transmisiones en una red de radio de alta frecuencia.

79. Abram observó que aunque él era el único oficial en la estación que había escuchado la conversación interceptada en tiempo real, notificó inmediatamente a quienes estaban a su alrededor de lo que acababa de oír. Abram dijo que los otros oficiales que se encontraban en la estación escucharon posteriormente una retransmisión de la conversación interceptada, que procesaron e hicieron llegar a los destinatarios pertinentes. En un libro que publicó en 2013 titulado, “Trona Bloody Trona” sobre una huelga de trabajadores, Abram proporcionó información general sobre las circunstancias en que se había producido la muerte de Hammarskjöld, pero no describió en detalle lo que dijo al Grupo de Expertos haber oído esa noche. Aparentemente, Abram proporcionó información adicional por primera vez cuando se puso en contacto con la Comisión Hammarskjöld en 2014, pero para entonces la Comisión ya había concluido su labor.

#### **Evaluación de la verosimilitud de la información**

80. A fin de seguir examinando algunos de los detalles de las declaraciones de Southall, y evaluando la claridad y la coherencia de lo que recordaba, el Grupo de Expertos se puso en contacto con él y le pidió una entrevista, a lo que Southall se negó por razones de salud.

81. Asimismo, el Grupo de Expertos solicitó que las autoridades competentes de los Estados Unidos buscaran y compartieran con el Grupo toda información pertinente que tuvieran en su poder relativa a grabaciones o transcripciones de comunicaciones de radio que hubieran sido interceptadas o recibidas en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 en relación con el aterrizaje de una aeronave en Ndola (Rhodesia del Norte) o con la aproximación de una aeronave a ese lugar, así como registros de correspondencia que pudieran tener alguna relación con los hechos y que se hubiera enviado entre Washington D.C. y las embajadas de los Estados Unidos en Chipre y Grecia, respectivamente, más o menos en ese momento (véase el apéndice 6). La solicitud del Grupo de Expertos fue consecuencia de una respuesta negativa recibida del Organismo Nacional de Seguridad a una solicitud formulada en virtud de la Ley sobre la Libertad de Información y presentada por la Comisión Hammarskjöld el 16 de julio de 2013, en la que ese Organismo señaló que dos archivos que obraban en su poder “respondían” a la solicitud de la Comisión (véase A/68/800, párr. 15.11). A continuación, el Organismo Nacional de Seguridad observó que los archivos no podían hacerse públicos porque “podría razonablemente esperarse que ello causaría un perjuicio excepcionalmente grave para la seguridad nacional” y porque el Organismo estaba autorizado a proteger “cierta información

relativa a sus actividades” y había determinado que dicha información “figura en esos documentos”.

82. Por otra parte, en un artículo publicado en el periódico sueco SvD Nyheter el 21 de noviembre de 2014, se informó que el Gobierno de los Estados Unidos había facilitado al Ministro de Relaciones Exteriores de Suecia de ese momento, Carl Bildt, acceso a los dos archivos que “respondían” a la solicitud tras haber mantenido los dos Gobiernos conversaciones oficiosas. En el artículo se cita a Bildt diciendo que la información que figuraba en ellos era trivial y de escasa importancia. En respuesta a la solicitud del Grupo de Expertos de que se le proporcionara esa misma información, uno de los miembros del Grupo de Expertos obtuvo pleno acceso a esos dos archivos en virtud de acuerdos bilaterales para el intercambio de información ya establecidos entre el Gobierno de los Estados Unidos y Australia, el Estado de su nacionalidad. La integrante del Grupo de Expertos examinó la información que figuraba en los dos archivos que se le mostraron y estimó que su contenido no ayudaría a determinar cuál había sido la causa del accidente aéreo ni de la muerte del ex Secretario General Hammarskjöld ni de las demás personas que lo acompañaban. También consideró que los archivos no contenían ninguna información relativa a la interceptación de comunicaciones sobre un ataque al SE-BDY.

83. Además de pedir que se le facilitara la información contenida en esos dos archivos, el Grupo de Expertos solicitó que en las búsquedas realizadas por el Gobierno de los Estados Unidos se incluyeran las listas de archivos y registros (es decir, los inventarios de los archivos y registros) de la CIA, el FBI y el Organismo Nacional de Seguridad. A continuación el Grupo de Expertos expresó su esperanza de que todos los documentos clasificados que fueran pertinentes pudieran ser ahora desclasificados, total o parcialmente, y compartidos con el Grupo. En respuesta a ello, el Gobierno de los Estados Unidos informó al Grupo de Expertos, en una carta de fecha 9 de junio de 2015, que no había encontrado ningún documento que respondiera a la descripción del material solicitado por este, y que en su búsqueda había incluido registros del Organismo Nacional de Seguridad y de la CIA (véase el apéndice 6).

84. También en relación con su evaluación de la verosimilitud de la información, el Grupo de Expertos solicitó que el Gobierno de los Estados Unidos proporcionara la información que tuviera en su poder sobre si Southall cumplía funciones en la Armada de los Estados Unidos y Abram en la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, y, de ser así, si trabajaban en las estaciones de escucha de Chipre y Grecia, respectivamente, realizando tareas para el Organismo Nacional de Seguridad en ese momento, en la calidad que habían indicado. En su respuesta al Grupo de Expertos, de 9 de junio de 2015, el Gobierno de los Estados Unidos confirmó, fundándose en información que obraba en poder del Departamento de Estado, que Southall era miembro activo de la Armada de los Estados Unidos en el momento en que ocurrieron los hechos, pero no proporcionó más información sobre si estaba estacionado en Chipre ni sobre qué funciones cumplía en la Armada. Al momento de redactarse el presente informe, todavía no se han obtenido resultados de la búsqueda por el Departamento de Defensa de información que respondiera a las preguntas del Grupo de Expertos sobre Southall y Abram.

85. A solicitud del Grupo de Expertos, Abram proporcionó al Grupo copias de su foja de baja del servicio, en la que consta que trabajaba en la Fuerza Aérea de los

Estados Unidos en el momento en que ocurrieron los hechos como “especialista en procedimientos de interceptación de voces” e “intérprete”. El Grupo de Expertos estimó, teniendo en cuenta ese documento, que la afirmación de Abram de haber estado empleado por la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en el momento de la colisión del SE-BDY y haber cumplido las funciones especiales que dice haber cumplido, eran válidas. Sin embargo, si bien en una copia de otro documento proporcionado por Abram, titulado “Programa de Servicios Académicos” se señala que la última institución de enseñanza civil a la que asistió Abram fue “Iraklion Greece”, no se suministra en ella ninguna fecha en “fechas de asistencia”. Por lo tanto, el Grupo de Expertos no pudo confirmar si Abram se encontraba apostado en Iraklion cuando se produjeron los hechos del 17 y 18 de septiembre de 1961.

### **Tipo de información**

86. En cuanto al tipo de información suministrada por Southall y Abram, ambos señalaron que se encontraban en compañía de otras personas cuando escucharon, o, en el caso de Southall, quizás leyeron, las comunicaciones de radio en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Southall hizo varios intentos en la década de 1990 para que un colega que supuestamente había estado presente en la estación, Tyler Wat, también diera su versión de los hechos. Según la correspondencia del 28 de julio de 1993 mantenida entre Southall y Wat, que para ese entonces se desempeñaba como diplomático en la embajada de los Estados Unidos en Roma, Wat dijo al corresponsal de los Estados Unidos, Staffan Torsell, que “no recordaba especialmente” que se hubiera producido un incidente en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. No parece que Southall haya tenido éxito en sus otros esfuerzos por contactar a otros colegas que hubieran estado presentes en ese momento ni en determinar si alguno de ellos tenía recuerdos similares a los de él acerca de esa noche. El Grupo de Expertos fue informado de que desgraciadamente Wat había fallecido. Sin información adicional que corrobore la afirmación de Southall de haber escuchado o leído la transcripción de una comunicación de radio que había sido interceptada, la nueva información que proporcionó Southall constituye la declaración de un solo testigo. Asimismo, sin información independiente de sus colegas de la estación de escucha de Iraklion que la corroboren, ni de alguna otra fuente, la declaración de Abram constituye también la declaración de un solo testigo.

### **Fiabilidad de la información**

87. En lo que respecta a la fiabilidad de la información, el Grupo de Expertos señaló que Southall había indicado que su Oficial de Vigilancia de Comunicaciones lo había contactado por teléfono en el lugar donde se alojaba, entre las 19.00 y las 21.00, hora local (17.00 a 19.00 GMT) en la noche del 17 de septiembre, y que lo había alentado a regresar a la estación de escucha “a alrededor de media noche” a presenciar “algo interesante”. Según las transcripciones de las grabaciones del Centro de Información de Vuelo de Salisbury, el SE-BDY rompió el silencio de radio por primera vez durante el vuelo a las 20.02 horas GMT (22.02, hora de Chipre y Ndola), cuando la tripulación se puso en contacto con el Centro por radio de alta frecuencia para informar, entre otras cosas, su posición de ese momento y la hora estimada de llegada a Ndola. El Grupo de Expertos no pudo encontrar en el material que tuvo ante sí indicaciones de que la tripulación o los pasajeros del SE-BDY hubieran comunicado a alguien previamente su hora estimada de llegada a

Ndola. Por el contrario, la tripulación procuró ocultar su ruta y la hora estimada de llegada presentando un plan de vuelo con destino a Luluabourg (a 1.200 km al noroeste de Ndola) en vez de a Ndola y siguiendo una ruta indirecta, cuyos detalles aparentemente eran solo conocidos por la tripulación. Además, el personal de las Naciones Unidas en Leopoldville no informó de que se hubieran producido comunicaciones entre su estación y el SE-BDY ni entre ninguna otra estación y el SE-BDY durante su vuelo a Ndola. No hay información que indique que Hammarskjöld haya transmitido ni recibido ninguna comunicación durante el vuelo con la máquina criptográfica a bordo. Por lo tanto, el Grupo de Expertos no se explica cómo el Oficial de Vigilancia de Comunicaciones pudo haber sabido en la mitad de la noche la hora estimada de llegada del SE-BDY a Ndola.

88. En cuanto a Abram, su recuerdo de los hechos, según los relató al Grupo de Expertos, fue coherente con la información que había proporcionado previamente a otras personas, en particular a los medios de comunicación y a la Comisión Hammarskjöld (una vez que esta hubo concluido su labor). Además, su declaración de que entre sus funciones figuraba hacer turnos podría avalar su afirmación de que se encontraba en el puesto de escucha tarde en la noche en que ocurrieron los hechos.

#### **Evaluación técnica**

89. A fin de contribuir al examen de la factibilidad técnica de, entre otras cosas, la información contenida en las declaraciones de Southall, la Comisión Hammarskjöld solicitó los servicios del investigador de accidentes aéreos y antiguo piloto de combate, Sven Hammarberg.

90. Hammarberg consideró el siguiente comentario formulado por Southall en su declaración a la Comisión Hammarskjöld: “es escalofriante; se oye el disparo de cañones”. Hammarberg puso en duda la posibilidad de que el piloto pudiera transmitir por radio y disparar simultáneamente al señalar que en el Fouga Magister tanto el botón de transmisión de radio como el disparador del sistema de armas del avión se encuentran en la palanca de mando de vuelo. Sin embargo, observó que era posible, aunque poco ortodoxo, que un miembro de la tripulación que no piloteaba el avión realizara transmisiones de radio utilizando botones de la palanca. El que Southall recordara que el individuo que transmitía por radio había utilizado la primera persona (“yo”) sugiere, sin embargo, que ese individuo y el que disparaba las armas de la aeronave eran la misma persona. Por otra parte, si Southall obtuvo la información en que se basaban sus observaciones de una transcripción y no de una grabación de audio, entonces no pudo haber oído disparos de armas de fuego.

91. Hammarberg también consideró la factibilidad de que pudieran interceptarse en Chipre transmisiones de radio realizadas en Ndola y observó al respecto que el equipo de radio a bordo del Fouga Magister de Katanga contaba solo con equipos para muy alta frecuencia, los cuales, debido a las propiedades de propagación de esas frecuencias, tienen un alcance limitado a líneas de vista (aproximadamente 140 km de distancia entre una estación en tierra y una aeronave que vuela a 1.524 metros de altura). Para recibir esas transmisiones en Chipre o Grecia hubiera sido necesaria una estación intermedia que recibiera primero y retransmitiera después la grabación o transcripción de esas comunicaciones en Ndola a las estaciones de escucha distantes. En cambio, si las comunicaciones se hubieran transmitido en alta

frecuencia, hubiera sido posible que una estación de retransmisión las interceptara en Chipre y Grecia.

92. El Grupo de Expertos procuró realizar su propia evaluación técnica de la posibilidad de que las comunicaciones de radio en Ndola pudieran haber sido interceptadas por una estación de escucha a más de 5.000 km de distancia o de si era al menos posible recibir una grabación de las comunicaciones interceptadas en ese lugar a través de esa distancia. El ingeniero profesional certificado y miembro de la Comisión de Aeronavegación de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), Jeff Bollard, estuvo de acuerdo con las conclusiones de Hammarberg.

93. En cuanto a si las comunicaciones de muy alta frecuencia podrían haber sido retransmitidas a las estaciones de escucha, el Grupo de Expertos señaló que el Comandante de la Real Fuerza Aérea de Rhodesia, John Mussell, informó a la Comisión de las Naciones Unidas, “En la pista [en Ndola] había Dakotas de los Estados Unidos con los motores en marcha” en la noche del 17 de septiembre, que podrían haber proporcionado servicios de retransmisión. Sin embargo, el agregado de aviación de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos en Pretoria, el Teniente Coronel Don Gaylor, declaró ante la Junta de Investigación de la Aviación Civil de Rhodesia que no se habían efectuado transmisiones desde esas aeronaves desde las 12.00 horas GMT (14.00 hora de Ndola) el 17 de septiembre hasta que él participó en las operaciones de búsqueda al día siguiente, y que no estuvo en contacto con el SE-BDY durante su vuelo. Sin embargo, la Comisión de las Naciones Unidas consideró la posibilidad de que otras aeronaves que se encontraban en tierra en Ndola o en vuelo en las cercanías de Ndola pudieran haber actuado como estación de retransmisión de comunicaciones de muy alta frecuencia para proporcionar información sobre el paradero del SE-BDY, o simplemente para interceptar información sobre los hechos de esa noche. Si bien no se encontraron pruebas de ello, no se pudo descartar esa posibilidad.

#### *Valor probatorio*

94. En síntesis, si bien algunas de sus versiones difieren en cuestiones de detalle, Southall y Abram dicen haber escuchado transmisiones de radio o leído una transcripción de ellas tarde en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 en relación con lo que creían se trataba de un ataque con disparos que hizo que el SE-BDY se estrellara. Falta demostrar ciertos aspectos para poder considerar auténticas sus afirmaciones, entre ellos si esas personas se encontraban físicamente presentes donde dijeron haber estado en el momento en que se produjeron los hechos y si sus funciones les habrían dado acceso a esa información. Ni la Comisión Hammarskjöld ni el Grupo de Expertos han podido encontrar u obtener información que pueda corroborar ese aspecto de ninguna otra persona que hubiera estado presente en los puestos de escucha respectivos esa noche. Además, el Gobierno de los Estados Unidos no ha suministrado pruebas que demuestren que existieron grabaciones de transmisiones de radio ni documentos conexos. El Grupo de Expertos sigue teniendo dudas en cuanto a la fiabilidad de la información en lo que respecta a ciertas cuestiones relacionadas con el tiempo en las declaraciones de Southall. A pesar de ello, se considera que es técnicamente factible que los puestos de escucha tanto de Chipre como de Grecia pudieran haber interceptado directamente transmisiones de alta frecuencia o interceptado indirectamente transmisiones de muy alta frecuencia retransmitidas por conducto de una estación intermedia, quizás incluso desde Ndola, en la noche del 17 al 18 del septiembre de 1961.

95. El Grupo estimó que el valor probatorio general de la nueva información proporcionada por Southall y Abram era moderado, en lo que respecta a determinar si el SE-BDY fue objeto de un ataque desde el aire o desde tierra.

#### **Observaciones de testigos oculares en el lugar del accidente**

96. Parte de la información nueva potencialmente relacionada con la posibilidad de que el SE-BDY haya sido objeto de un ataque externo consiste en varios relatos nuevos de testigos, que dicen haber visitado el lugar del accidente y haber visto orificios de bala u otros orificios inexplicables en los restos del SE-BDY. En una presentación realizada por escrito ante la Comisión Hammarskjöld, de fecha 5 de septiembre de 2012, un corresponsal extranjero de Associated Press de Nueva York, Errol Friedman, que fue enviado a Ndola para cubrir la reunión que habían previsto mantener Hammarskjöld y Moise Tshombe, señala que el corresponsal concurrió en la mañana del 19 de septiembre al lugar del accidente, donde observó que “era claro que había ocurrido un terrible accidente y que había grandes pedazos de aeronave desparramados entre los árboles y en claros ocasionales”. Además, observó que todos los cuerpos habían sido retirados del sitio. Friedman declaró en su presentación que “los representantes de los medios señalaron que *no* había rastros de orificios de bala o cañón en ninguna de las principales secciones de la aeronave que se encontraban desperdigadas por el lugar.”

97. No resulta claro de su declaración si este último comentario se basaba en sus propias observaciones directas o en las de sus colegas. Además, el Grupo de Expertos observó que Friedman había visto los restos de la aeronave por primera vez después de que fuera localizada oficialmente y en un momento en que se sabía que ya estaba quemada en gran medida. Dado que la información proporcionada por Friedman no es coetánea, que parece haber sido obtenida de “representantes de los medios” y que no fue producto de observaciones directamente realizadas por él, el Grupo de Expertos estimó que su valor probatorio en cuanto a si ayudaba a establecer que no había orificios de bala en los restos del SE-BDY era bajo.

98. La nueva información proporcionada a la Sra. Williams por un ex Oficial de Relaciones Públicas de una mina de Bancroft (ahora Kirilibombwe), Wren Mast-Ingle, el 12 de enero de 2012, indica que el 18 de septiembre de 1961, cuando viajaba en su motocicleta desde Luanshya en dirección a Bancroft sobre la ruta de Ndola a Kitwe, Mast-Ingle oyó al SE-BDY estrellarse. Tras decidir concurrir al lugar del accidente para investigar, Mast-Ingle dice haber encontrado en el lugar entre seis y ocho hombres en uniforme de combate a bordo de dos jeeps, quienes le ordenaron abandonar la zona. A una distancia de aproximadamente 20 metros de los restos del avión, Mast-Ingle supuestamente vio una hilera de orificios de bala del tamaño de un puño a lo largo del fuselaje, que se encontraba unido al ala de la aeronave. Mast-Ingle señaló lo siguiente en su declaración: “grandes aberturas en el avión: orificios del tamaño de mi puño. La parte superior del ala apuntaba hacia mí. Yo estaba justo detrás del ala —a alrededor de 20 metros de la aeronave— y los orificios iban desde debajo del ala hasta el fuselaje —como si la aeronave hubiera sido rociada de balas y había una fila entera a lo largo de la aeronave— más de cinco o seis”. A continuación señaló que no había comunicado esa información a los funcionarios en ese momento dado que “era aconsejable no quedar envuelto en el torbellino político”. También manifestó que la aeronave no estaba quemada.

99. En cuanto a la evaluación de la información, el Grupo de Expertos analizó la afirmación de Mast-Ingle de que había llegado al lugar del accidente cerca del atardecer y de que, aunque no estaba muy seguro de a qué hora había llegado exactamente “decididamente no concordaba con la versión oficial”, es decir que no había sido poco después de la medianoche como se señala en los registros oficiales de los hechos como la hora en que se estrelló el SE-BDY. Al respecto, la versión de Mast-Ingle, o al menos esta parte de ella, no guarda coherencia con los registros oficiales de la hora del accidente, aunque ello no necesariamente excluye la posibilidad de que su afirmación de haber viajado al lugar del accidente y haber observado el sitio sea creíble en los demás aspectos.

100. Además, Mast-Ingle indicó que los restos de la aeronave no estaban quemados cuando visitó el lugar del accidente. El Grupo de Expertos observó, sin embargo, que a la hora en que el SE-BDY se estrelló contra el suelo, transportaba una considerable cantidad de combustible y que la secuencia del accidente derivó en una alteración muy importante del fuselaje y de otros componentes principales de la aeronave. El Grupo de Expertos consideró casi seguro que, en algún momento durante la secuencia de hechos que conformaron el accidente, debió de haberse producido un gran incendio, alimentado por combustible. Asimismo, la mayor parte de los testigos del accidente que observaron la secuencia de los hechos o que viajaron al lugar del siniestro antes de la hora en que se localizaron oficialmente los restos o poco después manifestaron haber visto la aeronave en llamas en el aire; un resplandor o una explosión coincidente con el siniestro, u observaron que los restos se encontraban quemados en gran medida. Otro nuevo testigo, una periodista del diario *Northern Star*, Marta Paynter, visitó el lugar poco después de las 15.10, hora local, en la tarde del 18 de septiembre y también dijo haber visto que la aeronave estaba muy quemada.

101. La exactitud de lo que recuerda Mast-Ingle respecto de ciertos aspectos del lugar del accidente, en particular de la hora en que visitó el sitio y de si la aeronave estaba quemada o se estaba quemando, en la opinión del Grupo de Expertos no concuerda con otras informaciones que obran en poder del Grupo acerca de las circunstancias que rodearon el siniestro. El Grupo de Expertos observó también que esos recuerdos, comunicados 50 años después de los hechos, no son coetáneos. A pesar de ello, el Grupo de Expertos aceptó que los orificios podrían haber estado ubicados, en el momento en que Mast-Ingle realizó su observación, en una parte de los restos de la aeronave que todavía no estuviera quemada. En razón de estos factores, el Grupo de Expertos consideró bajo el valor probatorio de la información suministrada por Mast-Ingle, en particular en cuanto al grado en que ayuda a establecer si partes de la aeronave fueron “regadas de balas”.

102. Otra información nueva sobre el estado de los restos de la aeronave fue proporcionada por Richard Martin Ridler, quien manifestó a la Comisión Hammarskjöld, el 10 de abril de 2013, que su tío James Ian Cunningham Waddicar (ahora fallecido) le había dicho que había visto los restos del SE-BDY “llenos de orificios de bala”. Waddicar era un oficial de la Royal Air Force que trabajaba en Ndola para el Gobierno británico en el momento del accidente entrenando a las comunidades en métodos para la cría de animales. No mencionó el tamaño de los orificios ni su distribución, pero “transmitió la impresión de que habían sido hechos con una ametralladora”.

103. El Grupo de Expertos considera que la información proporcionada sobre las observaciones que realizó el tío de Ridler constituye información de oídas, que fue comunicada muchos años después de los hechos. Además, no se precisa en ella si Waddicar observó los restos de la aeronave en el lugar del accidente o si quizás lo hizo más tarde en el hangar del aeropuerto de Ndola, donde fueron colocados para que se los siguiera examinando, ni tampoco se precisa la hora en que se realizaron esas observaciones. Si bien el Grupo de Expertos reconoce que Waddicar tenía experiencia previa en la Royal Air Force, no resulta claro si hubiera podido hacer una evaluación profesional de lo que podría haber producido orificios en los restos de la aeronave. El Grupo de Expertos estimó que el valor probatorio de la información proporcionada por Ridler, en cuanto a si ayuda a establecer que había orificios de bala en los restos de la aeronave es nulo.

#### **Análisis de los expertos en balística relacionado con el ataque aéreo**

104. En cuanto al valor probatorio de los distintos elementos que integran la información nueva que se presenta en esta sección, el Grupo de Expertos también tuvo en cuenta evaluaciones de expertos en balística. Antes de referirnos a ese tema, cabe señalar que en el informe de la Comisión de las Naciones Unidas se observó que no había en los restos señales de una explosión previa al accidente ni indicios de un cohete en el lugar donde se hallaron los restos ni cerca de él y que se habían examinado orificios similares a orificios de bala y descartado esa posibilidad, con el visto bueno de los expertos. Además, la Comisión de las Naciones Unidas consideró que la configuración de la aeronave y la huella poco profunda dejada por el avión al arrasar árboles era compatible con el descenso controlado y gradual de una aeronave que se preparaba para aterrizar, más que con la de una aeronave que estaba siendo atacada o que se encontraba fuera de control como consecuencia del daño causado por la explosión de una bomba o alguna otra arma, o de que se hubieran realizado maniobras para eludir una amenaza aérea.

105. Como parte de la investigación que realizó la Comisión de las Naciones Unidas, se solicitó al criminólogo suizo, Dr. Max Frei-Shulzer, que examinara los restos del SE-BDY para que buscara rastros de restos de balas ajenas al avión, una bomba, un artefacto explosivo que se hubiera escondido o disimulado o algo similar. El criminólogo inspeccionó visualmente y fundió piezas de los restos de la aeronave para separar el material del fuselaje de aluminio de otros metales presentes. El Dr. Frei-Shulzer informó que el aluminio resultante tras la conclusión del proceso de fundición pesaba 3.189 libras (1.446 kg) (el Grupo de Expertos no pudo establecer qué proporción del material disponible perteneciente a los restos de la aeronave constituía esa masa). Sus pruebas no revelaron rastros de metales que provinieran de balas ajenas a la aeronave, la explosión de una bomba o de un artefacto que pudiera ser detonado, lo que llevó al Dr. Frei-Shulzer a argumentar que se podía “excluir la posibilidad de que se hayan cometido actos hostiles desde el aire o desde tierra” y que “no podía avalarse la sugerencia de que hubiera habido un sabotaje”.

106. En un análisis técnico diferente y publicado poco después del informe de la Comisión de las Naciones Unidas, el experto del Instituto Forense del Estado de Suecia, Nils Landin, no considera que la conclusión del Dr. Frei-Shulzer sea concluyente. Landin escribió, en una carta al Ministro de Relaciones Exteriores de fecha 25 de mayo de 1962, que el Dr. Frei-Shulzer no había examinado cada una de las partes de los restos de la aeronave (y que no podría haberlo hecho en razón del volumen y el grado de dispersión de los fragmentos en el lugar del accidente), lo

que dejaba abierta la posibilidad de que pudiera haber rastros de balas ajenas a la aeronave que no hubieran sido detectados, que hubiera explotado una bomba o un artefacto que podría haber sido detonado o que existiera otra prueba de un ataque aéreo en las partes de la aeronave que no fueron examinadas o en el lugar del accidente.

107. Al estimar el valor probatorio de la información proporcionada por Landin, el Grupo de Expertos consideró creíble la afirmación de que no podía llegarse a una conclusión definitiva que excluyera la posibilidad de un ataque aéreo (o como se considera más adelante en este informe, de sabotaje) porque no se había examinado todo el material siniestrado. En la opinión experta del Grupo llegar a una conclusión definitiva mediante la realización de un análisis técnico requiere que se examine absolutamente todo el material disponible. Aplicado ese criterio a la evaluación de las afirmaciones de testigos que aseguraron haber visto orificios de bala en los restos del avión, el Grupo consideró que el valor probatorio de la información proporcionada por Landin era moderado en lo que respecta a si contribuye a establecer, en relación con el examen de los restos de la aeronave realizado por el Dr. Frei-Shulzer, que no se puede descartar totalmente la posibilidad de que se hayan perpetrado acciones hostiles, incluidos un ataque por aire o por tierra, como plantea Landin.

#### **Posible participación de pilotos mercenarios u otros agentes**

##### **“Beukels”**

108. En su informe de investigación titulado “Ndola Disaster” (El desastre de Ndola), de febrero de 1993, el diplomático sueco, Bengt Rösiö, incluye la alegación de que un piloto mercenario belga llamado “Beukels” disparó accidentalmente contra el SE-BDY y lo derribó en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. El Gobierno sueco solicitó a Rösiö, a fines de 1992, que siguiera investigando las circunstancias de la muerte de Hammarskjöld, solicitud que fue impulsada por la publicación en el periódico británico “The Guardian”, el 11 de septiembre de 1992, de una carta de ex-funcionarios de alta jerarquía de las Naciones Unidas, George Ivan Smith y Conor Cruise O’Brien, en que sostenían tener pruebas de que la aeronave de Hammarskjöld había sido derribada inadvertidamente por el piloto mercenario, que estaba intentando desviarla hacia otro destino para evitar que Hammarskjöld se reuniera con Moise Tshombe. Se alegó que la prueba de ello eran las entrevistas grabadas de “Beukels” en que este contaba su versión de los hechos a un diplomático francés, Claude De Kemoularia. Las cintas de la grabación se encontraban en poder de Smith. Como parte de su investigación, Rösiö se reunió con De Kemoularia en París, y en esa ocasión De Kemoularia declaró haber entrevistado a “Beukels” en esa ciudad, en 1967.

109. En cuanto a los antecedentes de De Kemoularia, este desempeñó funciones en la Secretaría de las Naciones Unidas como asistente personal de Hammarskjöld, de 1957 a 1961, y como Representante Permanente de Francia ante las Naciones Unidas, de 1984 a 1987. De Kemoularia era un hombre de negocios que vivía en París en el momento en que supuestamente entrevistó a “Beukels”, el 13 de febrero de 1967. De Kemoularia incluyó en sus memorias, un libro titulado “Une vie à tire-d’aile: Mémoires” (2007), el relato de su reunión con “Beukels”. El pasaje en cuestión contiene un relato muy similar al del informe de Rösiö.

110. Tanto de las grabaciones de Smith como de las memorias de De Kemoularia surge que “Beukels” partió del aeródromo de Kolwezi (a aproximadamente 430 km al noroeste de Ndola) en un reactor Fouga Magister junto con otra aeronave del mismo tipo (“Beukels” no reveló la identidad del segundo piloto). Ambos pilotos estaban supuestamente a las órdenes de un cierto “Sr. X, considerado una personalidad importante, por sobre el mando militar” y el Teniente Coronel Lamouline (Comandante en Jefe de las fuerzas de Katanga) y tenían la instrucción de interceptar al SE-BDY cerca de Ndola y derivarlo al aeródromo de Kamina (aproximadamente a 620 km al noroeste de Ndola) a fin de que Hammarskjöld se encontrara con un “ejecutivo influyente de una sociedad comercial europea”. Se había autorizado la realización de un disparo de advertencia para demostrar la seriedad de esta, si los pilotos del SE-BDY no acataban la instrucción de cambiar de destino.

111. “Beukels” señaló que la posición de la aeronave y de la hora estimada de llegada a Ndola se sabían con certeza, que parte de esa información le había sido proporcionada por el controlador aéreo de Ndola, y que el Fouga contaba con un sofisticado equipo de radio y radar que hacía posible realizar interceptaciones aire-aire de noche, con exactitud. “Beukels” sostuvo que su avión Fouga estuvo volando durante dos horas. “Beukels” señaló que, a fin de ayudar a interceptar el SE-BDY, el controlador de tráfico aéreo de Ndola dio la instrucción al SE-BDY de realizar una “vuelta adicional”, lo que agregaba 30 km a la trayectoria de vuelo. Al observarse que el SE-BDY no parecía estar siguiendo la instrucción de desviarse, “Beukels” supuestamente disparó las ametralladoras del Fouga desde atrás del SE-BDY, y los disparos impactaron contra la cola del DC-6. “Beukels” señaló que el “piloto perdió el control y que la aeronave comenzó a balancearse e inclinarse de un lado a otro” antes de estrellarse y estallar en llamas.

112. En vez de contener una grabación del propio “Beukels” en que relatara su versión de los hechos, en las cintas a las que hicieron referencia Smith y O’Brien en el artículo del periódico *The Guardian* figuraba una grabación de De Kemoularia en que este traducía del francés al inglés, en una reunión que mantuvo con Smith el 17 de septiembre de 1981, las notas que había tomado en su entrevista con “Beukels”. A pesar de las solicitudes de Rösiö a De Kemoularia de que este le entregara una copia de las notas en francés, las cintas o una transcripción de ellas, De Kemoularia no lo hizo. En vez de ello, se entregó a Rösiö, tras la conclusión de su labor, una versión de esos hechos, supuestamente preparada por Smith. El Grupo de Expertos también encontró una versión anterior, preparada por Smith, entre los documentos de Roy Welenksy en la Biblioteca Bodliana: una carta escrita por Smith a De Kemoularia de 8 de diciembre de 1981 en que Smith explicaba a este cómo había elaborado el relato de lo sucedido tras una reunión que había mantenido precedentemente con De Kemoularia. También en esa carta, Smith señaló esferas con cuestiones que era necesario aclarar, así como los pasos que proponía seguir. Aparentemente la intención había sido concluir el relato para hacerlo público en ocasión del vigésimo aniversario del accidente del SE-BDY.

#### *Evaluación de la verosimilitud de la información*

113. A fin de realizar una ponderación de la prueba, el Grupo de Expertos procuró obtener la asistencia del Gobierno de Francia y le presentó una solicitud, el 23 de abril de 2015, para que las autoridades francesas competentes buscaran y compartieran con el Grupo de Expertos todo material que pudieran tener en su poder

relativo a la interacción mantenida entre De Kemoularia y “Beukels”, y todo otro material relativo a un piloto conocido como “Beukels” (véase el apéndice 3). El Grupo de Expertos expresó su esperanza de que en razón de que ya había pasado un cierto tiempo podrían desclasificarse los documentos pertinentes en todo o en parte, de ser necesario, y compartirse con el Grupo. Asimismo, el Grupo de Expertos solicitó que las autoridades competentes del Gobierno de Bélgica buscaran y compartieran con el Grupo toda información que tuvieran en su poder sobre las actividades de una persona supuestamente de nacionalidad belga conocida como “Beukels” que podría haber estado trabajando como piloto o apoyando de alguna otra manera a las fuerzas de Katanga en el Congo o en sus alrededores en 1961 (véase el apéndice 2).

114. En respuesta a ello, el 2 de junio de 2015, el Gobierno de Francia informó de que, de la búsqueda realizada en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores y Desarrollo Internacional, no había surgido información sobre “una conversación mantenida entre De Kemoularia y un piloto belga conocido como “Beukels” relativa a la muerte del Sr. Dag Hammarskjöld”. En la respuesta se añadió que “esos archivos son públicos y no clasificados”. El Gobierno observó además que había consultado a De Kemoularia en relación con su disponibilidad para ser entrevistado pero que De Kemoularia no podía ser consultado en razón de su “edad y estado de salud actuales”. En cuanto al Gobierno de Bélgica, si bien proporcionó material en relación con varias otras cuestiones que figuran en la solicitud de información que le formuló el Grupo de Expertos, al momento de redactarse el presente informe, todavía no había indicado si en sus archivos y registros existía material relacionado con la posible existencia de un piloto conocido como “Beukels” (véase el apéndice 2).

#### *Valor probatorio*

115. El Grupo de Expertos no pudo establecer si las grabaciones de Smith de las notas dictadas por De Kemoularia de su conversación con “Beukels” pueden conseguirse ahora. El Grupo de Expertos tampoco pudo ubicar las notas originales del encuentro mantenido entre De Kemoularia y “Beukels”. Dado que De Kemoularia también tiene aparentemente un interés considerable en las circunstancias de la muerte de Hammarskjöld, el Grupo de Expertos no encontró explicación sobre por qué no hizo conocer esa información antes, cuando llegó a su poder. Cabe señalar que Rösiö afirma en las notas que figuran al final de su informe de 1993 que De Kemoularia había contado esa historia a un funcionario de alta jerarquía de las Naciones Unidas, Brian Urquhart, en 1968, y que Urquhart había aconsejado en ese momento a De Kemoularia que informara a la policía, lo que aparentemente no se hizo.

116. A la luz de lo señalado precedentemente, el Grupo de Expertos estimó que el valor probatorio de la información proporcionada por De Kemoularia, Smith y O’Brien respecto de la participación de un piloto mercenario belga conocido como “Beukels” en el derribamiento del SE-BDY era bajo.

#### **Van Risseghem**

117. En febrero de 2014, el Gobierno de los Estados Unidos entregó a la Comisión Hammarskjöld un cable desclasificado enviado de Leopoldville a Washington D.C., de fecha 18 de septiembre de 1961, en que el embajador de los Estados Unidos en

Leopoldville señala que un piloto belga posiblemente había derribado el SE-BDY. En ese cable, Gullion sostiene que “[e]xiste la posibilidad de que [la aeronave que transportaba a Dag Hammarskjöld y a las personas que lo acompañaban] haya sido derribada por el único piloto que ha combatido las operaciones de las Naciones Unidas y que ha sido identificado por una fuente usualmente fiable como Vam (rpt VAK) Riesegehel, de nacionalidad belga, quien aceptó recibir entrenamiento de las llamadas fuerzas aéreas de Katanga. Anteriormente se pensaba que era un desconocido de Rhodesia. Mientras siga en funciones puede paralizar las operaciones de rescate aéreo”.

118. El Grupo de Expertos solicitó posteriormente al Gobierno de Bélgica y al Gobierno de los Estados Unidos, los días 21 y 23 de abril de 2015, respectivamente, que indagara a las autoridades competentes de sus países y proporcionaran la información que tuvieran en su poder en relación con las actividades de Van Risseghem (véanse los apéndices 2 y 6, respectivamente).

119. Según la información proporcionada por el Gobierno de Bélgica, el 16 de septiembre Hammarskjöld envió un telegrama al Ministro de Relaciones Exteriores de Bélgica, Henri Spaak, en que solicitaba la cooperación de su Gobierno para poner fin a los actos criminales de Van Risseghem contra las Naciones Unidas y sus bienes, así como a los ataques que Van Risseghem perpetraba contra civiles. El Gobierno belga, incluido el Servicio Secreto de Bélgica, realizaron entonces una investigación de la que surgió que Van Risseghem había regresado a Bélgica desde Kamina, via Zaventhen, el 8 de septiembre, fecha en que las autoridades migratorias del aeropuerto nacional registraron su entrada al país. Más tarde, el 16 de septiembre, partió de Lindt (Bélgica), señalando que regresaba a Katanga para seguir prestando servicios aéreos, por lo que partió de Bélgica por aire hacia París, desde donde había de continuar su viaje a Katanga. La investigación concluyó que Van Risseghem estuvo en Bélgica del 8 al 16 de septiembre de 1961 y que no pudo haber llegado al Congo desde Bélgica a tiempo para haber pilotado un avión Fouga ni ninguna otra aeronave sobre Ndola o sus alrededores en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961.

120. Por otra parte, el Gobierno de los Estados Unidos puso a disposición del Grupo de Expertos un telegrama, de fecha 22 de septiembre de 1961, enviado desde su embajada en Bruselas a Washington D.C., en que se señala que, según funcionarios de inteligencia y seguridad belgas, “se suponía que [Van Risseghem] había firmado un recibo el 17 de septiembre en concepto de compensación por separación del servicio de la “Misión” de Katanga en Bruselas”. El Gobierno belga observó, sin embargo, que el documento firmado consistía en una autorización para que otra persona cobrara dinero en su nombre proveniente del “Fondo de Solidaridad Sabina”, y que era posible que Van Risseghem todavía se encontrara en Bruselas o que ya estuviera en París.

121. Sin embargo, las autoridades belgas pudieron constatar que Van Risseghem no salió de Bruselas antes del 16 de septiembre de 1961, como muy pronto, y por lo tanto, pudieron demostrar que no hubiera sido posible que Van Risseghem llegara a Katanga con el tiempo suficiente para llevar a cabo el ataque aéreo contra el SE-BDY. Por esa razón, el Grupo de Expertos estimó como bajo el valor probatorio de la información proporcionada por el Gobierno de los Estados Unidos en su cable de fecha 18 de septiembre de 1961 en lo que respecta a la participación de un piloto

mercenario belga conocido como Van Risseghem en el ataque aéreo contra el SE-BDY.

#### **Presunto contratista de la CIA**

122. En un documento presentado por escrito a la Comisión Hammarskjöld, de septiembre de 2012, la investigadora y periodista Lisa Pease afirma que un presunto agente de la CIA, Roland “Bud” Culligan, había sido el responsable de haber derribado al SE-BDY. Pease proporcionó varios documentos conexos, entre ellos, un artículo escrito por ella misma en el número de la publicación Probe correspondiente a marzo y abril de 1999, titulado “Midnight in the Congo” (Medianoche en el Congo); correspondencia enviada por un cierto Christopher Farrell, quien parece asistir a Culligan en sus esfuerzos por liberarlo de una cárcel de los Estados Unidos en 1976 y en una fecha posterior; un artículo de 1994 escrito por Kenn Thomas en la Steamshovel Press; correspondencia enviada por Culligan a otras personas, entre ellas al Consejero General y al Director de la CIA; y una serie de formularios para la identificación de registros de los Archivos Nacionales de los Estados Unidos que mostraban que los registros de la CIA relativos a Culligan todavía no se habían hecho públicos.

123. Según esta nueva información, Culligan alega haber sido un “sicario” que trabajó para la CIA durante más de 25 años, incluso cuando se estrelló el SE-BDY. En correspondencia escrita a mano, manifestó haber volado en un avión P-38 Lightning, desde Trípoli, vía Abidjan y Brazzaville, hasta Ndola, donde interceptó y derribó al SE-BDY. Los documentos muestran que la información sobre Culligan fue presentada al Procurador General de Florida, Robert Shevin, por el abogado Christopher Farrell quien, a su vez, la reenvió al Comité Selecto del Senado de los Estados Unidos para el Estudio de las Operaciones del Gobierno Relativas a las Actividades de Inteligencia (Comité Church). Culligan afirmó tener en su poder una agenda con sus actividades de ese momento, aunque esa información no se puso a disposición del Grupo de Expertos, ni pudo ser confirmada por este. Pease indicó que creía que Culligan había fallecido en 2010.

#### *Evaluación de la verosimilitud de la información*

124. El Grupo de Expertos solicitó el 28 de mayo de 2015 que las autoridades competentes del Gobierno de los Estados Unidos, a fin de asistirlo en su evaluación, buscaran y compartieran con el Grupo de Expertos toda información con la que pudieran contar relacionada con la afirmación hecha por Culligan. Además, el Grupo de Expertos solicitó información sobre si Culligan trabajaba o había sido contratado por la CIA, o por otras ramas del Gobierno de los Estados Unidos en ese momento, y si realizó actividades en relación con la labor de la CIA u otros organismos del Gobierno de los Estados Unidos. Asimismo, el Grupo de Expertos solicitó que se le proporcionara toda información que el Gobierno de los Estados Unidos pudiera tener sobre si Culligan tenía los conocimientos técnicos y la capacitación necesaria para pilotear una aeronave en una misión como la descrita.

125. En una carta de 9 de junio, el Gobierno de los Estados Unidos señaló que había “examinado los registros en que se documentaban las actividades de la CIA de ese momento y que no encontró ninguna referencia al Sr. Culligan”. El Grupo de Expertos no pudo encontrar información sobre si el Comité Church examinó la cuestión de Culligan, y en ese caso, cómo lo hizo.

*Evaluación de la credibilidad de la información*

126. El Grupo de Expertos observó que la afirmación de Culligan no contiene información detallada sobre cómo derribó al SE-BDY, por ejemplo, con qué medios adquirió la aeronave ni qué métodos habría utilizado para interceptar al SE-BDY sobre Ndola. Además, no parece que Culligan haya sostenido esa alegación antes de 1976, cuando estaba intentando salir de la cárcel. En correspondencia dirigida al entonces Director de la CIA, Almirante Stanfield Turner, de 30 de octubre de 1978, Culligan sostiene haber entregado ya su agenda al Almirante Turner, pero amenaza con publicar el material, además de una copia de la agenda, a menos que las autoridades resuelvan lo que él describe como un proceso injusto seguido en su contra. Sin embargo, en una carta posterior dirigida por Farrell al “Agente Albergine, Servicio Secreto de los Estados Unidos”, de 6 de diciembre de 1978, Farrell afirma haber reunido suficientes pruebas “incluso sin una copia de la agenda, para convencer a cualquiera de lo que ha estado pasando durante todos estos años”. Cabe señalar que se había formulado una amenaza similar al Consejero General de la CIA, Anthony Lapham previamente, en marzo de 1977, poco después de que Culligan fuera liberado. El Grupo de Expertos no pudo determinar que alguna vez se hubiera hecho pública esa información en su totalidad como se sugirió ni pudo constatar que esa información incluyera la agenda a que hizo referencia Culligan.

127. A falta de información adicional que confirmara las cualificaciones de Culligan y su versión de los hechos, incluida la información que según se sostiene se encontraría detallada en la agenda, el Grupo de Expertos estimó como bajo el valor probatorio de la información proporcionada por Pease en cuanto a si esa información contribuye a determinar si existió participación del presunto agente de la CIA, Roland “Bud” Culligan, en un ataque aéreo contra el SE-BDY.

**Empleado de la Union Minière du Haut Katanga**

128. En un telegrama de fecha 16 de enero de 1963 dirigido al Secretario General Adjunto de Asuntos Políticos de las Naciones Unidas, Ralph Bunche, por el Oficial Encargado de la ONUC, Robert Gardiner, se indicó que varios testigos congoleños y el autor de una carta anónima enviada al Consulado de Suecia en Leopoldville alegaban que André Gilson, un ciudadano belga empleado en la Union Minière du Haut Katanga, había cumplido órdenes de derribar el SE-BDY en un ataque aéreo. Supuestamente, Gilson había hablado de su participación en el ataque cuando él y los testigos se hallaban en la cafetería de la Union Minière en Lubumbashi. El 28 de agosto de 1963, el personal de la ONUC interrogó a Gilson en Elisabethville, y este dijo que trabajaba como contable en la Union Minière en Elisabethville desde el 10 de julio de 1961 y había sido adscrito a la oficina civil de bienes y suministros del 13 al 27 de septiembre de 1961. Dijo que no era piloto y no tenía nada que ver con la fuerza aérea de Katanga. La investigación de las Naciones Unidas determinó que la declaración de Gilson era veraz y verificable, y que las acusaciones eran infundadas. También determinó que se sabía dónde había estado la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 y que no tenía la capacitación y la información necesarias para llevar a cabo un ataque de ese tipo.

129. Teniendo en cuenta que quienes intervinieron en el interrogatorio de las Naciones Unidas pudieron verificar de manera independiente el paradero de Gilson durante la noche en cuestión, el Grupo de Expertos estimó que la nueva información

tenía un valor probatorio nulo en cuanto a establecer que Gilson había participado en un ataque aéreo contra el SE-BDY.

#### **Otros mercenarios o agentes**

130. Una nueva información proporcionada por Errol Friedmann, antiguo periodista de Associated Press, a la Comisión Hammarskjöld el 5 de septiembre de 2012, es que unos días después de estrellarse el avión, cuando se hospedaba en el Hotel Edimburgo de Ndola, se había encontrado con dos pilotos belgas que le dijeron que “habían despistado a la Comisión [de Rhodesia]”. Afirmaron que habían contactado con el avión de Hammarskjöld, “un DC-6 pintado de blanco”, y que al aproximarse a Ndola le “habían dado una pasada”, con lo cual habían obligado al piloto a hacer una maniobra evasiva. También afirmaron que “habían dado una segunda pasada” al avión volando muy cerca de la parte superior del fuselaje y obligándolo a descender. Friedmann señaló que los pilotos habían bebido mucha cerveza y estaban muy bullangueros.

131. Al día siguiente, en la audiencia de la Comisión de Rhodesia, Friedmann sostuvo que había escrito una breve nota sobre su encuentro con los dos pilotos belgas a Adrien Porter, un colega que debía sustituirlo en Ndola después de que se fuera más tarde ese mismo día. La nota dejada en la silla de Porter llegó a manos de un abogado de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia, Cecil Margo, quien anunció a Friedmann que “si no aportaba pruebas voluntariamente tomaría las medidas legales necesarias para obligarlo a hacerlo”. Al consultar a su editor en Nueva York, Friedmann recibió instrucciones de abandonar Ndola y marcharse a Sudáfrica sin demora. Cuando estaba en el aeropuerto de Ndola, una estación de radio local anunció que debía ponerse en contacto con la comisaría de policía más cercana o llamar a cierto número de teléfono. Friedman partió para Johannesburgo al día siguiente, sin cumplir las instrucciones emitidas en esa transmisión.

132. En una versión del encuentro parcialmente distinta, Cecil Margo, en su libro, *Final Postponement: reminiscences of a crowded life* (1998), dijo que Friedmann se le había acercado y le había dicho que, cuando se hospedaba en el Hotel Savoy, uno de los pilotos le había dicho lo alegado antes.

133. El Comandante Joseph Delin, piloto de la fuerza aérea de Katanga, que había prestado declaración ante la Comisión de Rhodesia el 16 de enero de 1962, fue llamado de nuevo e interrogado sobre si había dicho esa frase o algo similar a Friedmann. El Comandante Delin respondió que nunca había usado esa expresión y solo recordaba haber hablado con alguien durante unos minutos, durante los que no había dicho nada importante. Reiteró que ni él ni nadie habían volado en el único caza Fouga Magister de la fuerza aérea de Katanga que se hallaba en el aeródromo de Kolwezi la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Dijo que sabía que Hammarskjöld iba a viajar a Ndola, pero no sabía ni cómo ni cuándo exactamente.

#### *Valor probatorio*

134. Teniendo en cuenta todo lo anterior, en particular la gravedad de lo alegado, la renuencia de Friedmann a prestar testimonio en la audiencia de la Comisión de Rhodesia para que pudiera verificarse debidamente su versión, siendo plenamente consciente de que se le había pedido que lo hiciera, y la rotunda negativa del Comandante Delin ante la Comisión de Rhodesia de haber dicho lo que Friedmann había alegado, el Grupo de Expertos estimó que la información proporcionada por

Friedmann tenía un valor probatorio nulo en cuanto a establecer que los dos pilotos belgas bajo investigación, uno de ellos al parecer el Comandante Delin, estuviesen involucrados en un ataque aéreo contra el SE-BDY.

### **Dos pilotos belgas no identificados**

135. Asimismo, en un escrito presentado a la Comisión Hammarskjöld, Martin Hillebard facilitó información sobre la investigación de su colaboradora, Eva Aminoff, referente a las afirmaciones de que dos “pilotos de la Fuerza Aérea de Bélgica” no identificados habían recibido órdenes de derribar el SE-BDY. Aminoff, que entonces era escritora y periodista, dice que estaba en Ndola la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, junto con otros miembros de los medios de comunicación. Supuestamente, dijo a Hillebard unos años después que ella había hecho su propia investigación, en el curso de la cual había hablado con dos pilotos que le habían dicho haber recibido la orden de “derribar el DC-6” y que “se habían jugado quién debía hacer el trabajo sucio”.

136. El Grupo de Expertos observó que, si bien algunos ciudadanos de varios Estados, entre ellos Bélgica, apoyaban al Gobierno provincial de Katanga como mercenarios, y algunos como pilotos, sería difícil comprobar la veracidad y la credibilidad de la información sin tener más detalles, incluidos los nombres y otros datos de identificación de esas personas. Además, el Grupo de Expertos observó que Hillebard relató algo que había escuchado, que su declaración no era coetánea y no aportaba información que pudiera validarse con otras pruebas. El Grupo de Expertos estimó que la información proporcionada por Hillebard tenía un valor probatorio nulo para establecer que los dos “pilotos de la Fuerza Aérea de Bélgica” no identificados habían derribado el SE-BDY.

### **Evaluación técnica del tipo de aeronave y del aeródromo que pudieron haberse utilizado**

#### *Fouga Magister*

137. En la investigación realizada en 1961-1962, la Comisión de las Naciones Unidas examinó qué tipo de aeronave podía haberse utilizado para lanzar un presunto ataque aéreo o amenaza contra el SE-BDY. El examen se centró en el Fouga Magister, un pequeño avión de dos plazas de fabricación francesa utilizado para misiones de adiestramiento y ataques menores. La Comisión de las Naciones Unidas determinó que, cuando se produjeron los hechos, la fuerza aérea de Katanga tenía un Fouga que hostigaba al personal de las operaciones que las Naciones Unidas realizaban en el Congo durante el período anterior al accidente aéreo, aunque hostigaba casi exclusivamente a blancos en tierra. El Fouga solía estar estacionado en la base aérea de Kolwezi (aproximadamente a 430 km al noroeste de Ndola), una base que según la Comisión de las Naciones Unidas estaba demasiado lejos de Ndola para poder hacer un viaje de ida y vuelta. Sin embargo, la Comisión observó que el capitán del avión, el Comandante Delin, había declarado ante la Comisión de Encuesta de Rhodesia que “al menos en una ocasión, el Fouga había despegado en una pista sin asfaltar”. La Comisión de las Naciones Unidas concluyó pues que “nada parecía impedir que el Fouga se hubiera usado en una pista cercana a Ndola”. Delin también declaró ante la Comisión de Rhodesia que una vez, cerca de Kamina, había disparado “una ráfaga [de balas]” a un avión DC-3 en vuelo.

138. Como nueva información relacionada con la capacidad del Fouga para haber podido atacar o amenazar al SE-BDY, el investigador de accidentes de aeronaves y antiguo piloto de caza, Hammarberg, expresó serias dudas sobre la capacidad del avión para despegar y volver a Kolwezi en una sola salida debido a su máximo cuadrante de puntería (calculado en 419 km, volando a 5.000 pies (15.242 m)). Señaló que era teóricamente posible volar entre los dos lugares, pero solo habría unos cinco minutos para maniobras de combate en Ndola. Por lo tanto, el piloto habría necesitado información muy exacta sobre la ruta y la hora de llegada del SE-BDY, y cronometrar su propia llegada para calcular el momento idóneo en que interceptarlo.

139. El Grupo de Expertos observó que la información registrada en el centro de información de vuelo de Salisbury indicaba que, a las 20.02 horas GMT, el SE-BDY estimaba que llegaría a Ndola a las 22.35 horas GMT. Cuando el avión contactó por primera vez con la torre de Ndola a las 21.35 horas GMT, la hora estimada de llegada a Ndola eran las 22.20 horas GMT. Se sabe que el avión llegó a las 22.10 horas GMT según la información proporcionada por el SE-BDY a la torre de Ndola en la frecuencia de 119,1, como señala Martin, controlador de la torre de Ndola, en las notas que tomó de aquella comunicación. Las declaraciones formuladas por varios testigos durante las investigaciones oficiales coinciden con esta hora de llegada anunciada. Debido a los 25 minutos entre la hora estimada y la hora real de llegada, al Grupo de Expertos le resulta difícil aceptar que, sin tener instrumentos de apoyo para obtener información más exacta, por ejemplo un radar, un Fouga haya podido calcular su llegada a Ndola desde Kolwezi para interceptar al SE-BDY y tener suficiente combustible para regresar a Kolwezi en una sola salida. Sin embargo, igual que la Comisión de las Naciones Unidas, Hammarberg no descarta del todo la posibilidad de que un Fouga pudiera haber utilizado otro aeropuerto más cerca de Ndola como base temporal de operaciones o para reabastecerse.

140. Al considerar otros aeródromos que hubiera podido utilizar un Fouga, Rösio observó que, con el depósito lleno de combustible, ese avión necesitaba una distancia de aproximadamente 1.500 m para despegar. El Capitán von Rosen, piloto de Transair con mucha experiencia de vuelo en África, le había dicho que “además de Kolwezi y Kipushi [a 200 km al noroeste de Ndola], había otros cuatro aeropuertos que un Fouga podía haber utilizado para despegar” y llegar a Ndola. Independientemente, Hammarberg se remite a un informe preparado por la Fuerza Aérea de Suecia, de diciembre de 1961, en que se indica que “probablemente no se encontrarán lugares apropiados en el sur de Elisabethville [Katanga]” que pueda utilizar un avión reactor, lo cual no excluye la posibilidad de que “un avión reactor pueda utilizar aeródromos más pequeños”.

141. En una carta sin fecha titulada “Informe secreto de Neil Ritchie”, Neil Ritchie, Primer Secretario de la Oficina del Alto Comisionado Británico en Salisbury y agente del Servicio de Inteligencia Militar (sección 6), se refiere a un viaje que hizo a Kipushi el 17 de septiembre de 1961 y dice que inspeccionó la pista y determinó que debía tener unos 730 m. La describe como una pista llena de baches, abandonada y con termiteros en un extremo, por lo que pidió al personal de la compañía belga Union Minière que “le pasaran una apisonadora y destruyeran los termiteros”. En otra visita que hizo a Kipushi el 19 de septiembre vio que unos empleados de la compañía destruían los termiteros. Si las observaciones de Ritchie eran correctas, es probable que la longitud de la pista y su mal estado hubieran

impedido que un Fouga despegara de ese lugar, que era uno de los aeródromos mencionados por Rösiö para un posible despegue del Fouga.

142. Hammarberg, experto en aviación, analiza la capacidad de un Fouga para lanzar un ataque aéreo nocturno partiendo de su propia experiencia como piloto de caza. Con respecto al equipo y a otras limitaciones del Fouga, el análisis de Hammarberg se basa en la información general de los manuales de esos aviones. Sin embargo, Hammarberg observa que no tuvo información directa sobre el equipo especial y los medios de apoyo de los aviones Fouga usados por la fuerza aérea de Katanga en el momento en cuestión. A pesar de ello, llega a la conclusión de que la hipótesis de que un avión Fouga pudiera utilizarse para un ataque aéreo nocturno en las circunstancias reinantes la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 carece de credibilidad.

143. Aunque el Grupo de Expertos estimó que habría sido sumamente difícil para un Fouga Magister haber llevado a cabo un ataque aéreo nocturno contra el SE-BDY debido a las limitaciones operacionales mencionadas del Fouga, la nueva información de Rösiö y Hammarberg apoya la posibilidad de que un Fouga Magister haya podido perpetrar tal ataque o amenaza y pueda haber utilizado un aeródromo distinto al de Kolwezi, por ejemplo, algún aeródromo sin asfaltar a una distancia factible de Ndola. Esto no significa que su información apoye la hipótesis de que se utilizó un Fouga para atacar al SE-BDY.

144. El Grupo de Expertos determinó que la nueva información proporcionada por Hammarberg y Rösiö tenía un valor probatorio bajo para establecer que podía haberse utilizado un Fouga Magister para derribar al SE-BDY en un ataque aéreo nocturno sobre Ndola.

#### *De Havilland Dove*

145. En un informe de fecha 23 de enero de 1962, Bo Virving, un cargo de Transair, explica que un De Havilland Dove derribó al SE-BDY en un ataque aéreo en el que el Dove se usó para lanzar cohetes contra el DC-6 o cerca de él cuando se aproximaba al aeródromo de Ndola para aterrizar. Esa afirmación se basa casi exclusivamente en su interpretación de las observaciones formuladas por testigos sobre la noche en cuestión, en particular las referentes a la presencia de un segundo avión en vuelo y al “fuego” de un avión a otro. Dado que la carta se envió antes de que la Comisión de las Naciones Unidas concluyera su investigación y que a lo largo de ella la Comisión consultó a Virving en varios momentos, incluso sobre la afirmación de que podía haberse utilizado un Dove, el Grupo de Expertos consideró que la información no era nueva según su definición. Aunque no se refirió a la utilización de un De Havilland Dove específicamente, la Comisión de las Naciones Unidas observó que Virving había formulado la teoría de que el SE-BDY podía haber sido atacado y derribado por un avión armado con cohetes pero que “no se presentaron pruebas fundadas en apoyo de esa teoría”, por lo que opina “que gran parte del fenómeno descrito por Virving podría tener una explicación más lógica”.

146. A pesar de ello, el Grupo de Expertos encontró nueva información sobre si un avión Dove podía haber cometido un ataque aéreo contra el SE-BDY. Brian Pottinger dice que, en sus memorias, tituladas *Mercenary Commander* (1986), el antiguo piloto mercenario Jerry Puren afirma que la fuerza aérea de Katanga tenía aviones De Havilland Dove ya a principios de 1961 y podía bombardear objetivos terrestres. Puren explica también los aspectos técnicos de esa capacidad, e indica

que la fuerza aérea de Katanga adaptó el Dove para poder arrojar bombas desde una plataforma montada en el suelo del avión. También describió incursiones en las que dijo haber participado; sin embargo, sus memorias no hacen referencia a incursiones efectuadas la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961.

147. En su análisis sobre la capacidad de un avión De Havilland Dove para llevar a cabo un ataque aéreo contra el SE-BDY, Hammarberg reconoció que la fuerza aérea de Katanga usaba aviones De Havilland Dove cuando se produjo el siniestro, pero no sabe cuántos estaban en funcionamiento. La Comisión de Encuesta de Rhodesia había concluido que la noche del 17 al 18 de septiembre, dos Doves se hallaban bajo custodia de las Naciones Unidas en Elisabethville y otros tres estaban siendo reparados en Sudáfrica. Otras fuentes alegaron que los Doves tenían como base Kolwezi o Kapushi. Además, Hammarberg determinó que, debido a “dificultades físicas y a la falta de aptitud”, era “prácticamente imposible” que se hubiera usado un Dove para llevar a cabo un ataque aéreo contra una aeronave en vuelo con cohetes o una bomba. Se refirió a la dificultad de lanzar una bomba manualmente contra un blanco móvil durante la noche (ya fuese para alcanzar el avión o para hacer estallar una bomba cerca de él).

148. El Grupo de Expertos observó también que la máxima velocidad de crucero de un avión Dove era de unos 180 a 200 nudos (333 a 370 km/h), por lo que un Dove solo podía haber interceptado al SE-BDY, que era un DC-6B, en una tapa de vuelo en que volara a una velocidad mucho menor que su velocidad normal de crucero, que era de unos 270 nudos (500 km/h). Esto hubiera sido posible cuando el SE-BDY se disponía a aterrizar en Ndola. Constató que la Junta de Investigación de Rhodesia había determinado que el SE-BDY estaba en configuración de aterrizaje cuando se estrelló, por lo que su velocidad de vuelo habría sido de 130 a 160 nudos (240 a 296 km/h).

149. Si bien se observa que las memorias de Puren no describen ninguna incursión aérea de un Dove para atacar otro avión, y que Hammarberg duda mucho de que un ataque de esa índole pudiera haberse llevado a cabo con éxito, eso no basta para excluir la posibilidad de que un Dove hubiera podido cometer un ataque de ese tipo o hubiera podido usarse para intentar desviar a otro avión de su ruta. Sin embargo, sin pruebas que la respalden, la información no apoya la hipótesis de que se utilizó un Dove para atacar al SE-BDY. El Grupo de Expertos determinó que la nueva información proporcionada por Puren tenía un valor probatorio bajo para establecer que un De Havilland Dove hubiera podido atacar o amenazar al SE-BDY con su capacidad aérea de ataque.

#### *Dornier DO-27 y DO-28*

150. Con respecto a otra nueva información sobre los tipos de aeronaves que podrían haberse utilizado para atacar o amenazar al SE-BDY, el investigador alemán Torben Gülstorff proporcionó al Grupo de Expertos información sobre la posibilidad de que en septiembre de 1961 la fuerza aérea de Katanga usara aviones Dornier DO-27 (monomotores de cuatro a seis plazas de uso general) o DO-28 (bimotores de uso general) para ofensivas aéreas.

151. En una comunicación originada en Nueva York, Knappstein, funcionario de las Naciones Unidas, resume una reunión celebrada el 7 de julio de 1961 con Alexander Macfarquah, alto funcionario de las Naciones Unidas, en la que Macfarquah se refiere a la información recibida de fuentes de inteligencia de las Naciones Unidas

en el Congo según la cual “el gobierno provincial de Katanga en la República Democrática del Congo (Leopoldville) ha dispuesto la compra de aviones alemanes Dornier con equipo militar, incluidos soportes para ametralladoras, plataformas para bombas, lanzacohetes, etc.”. La nota dice también que “Se entiende que, a su llegada, esos aviones serán tripulados por personal militar de Katanga”. El autor cuestiona la fiabilidad de la fuente y expresa la duda de que el Gobierno alemán apoye a fuerzas de Katanga. A esa comunicación le siguen otras en las que el Gobierno alemán intenta averiguar la veracidad de la información, incluso cuestionando al fabricante y tratando de obtener confirmación de que los aviones DO-27 tienen capacidad para lanzar cohetes, como quedó demostrado durante las operaciones militares de Portugal en Angola.

152. El representante de Dornier en Bonn, Coronel Wien (retirado), dijo al Ministerio de Economía de la República Federal de Alemania el 5 de octubre de 1961 que, durante el verano de 1961, un importador belga basado en Elisabethville había comprado seis Dornier DO-28, uno de los cuales fue entregado en Elisabethville el 21 de agosto de 1961. Informó además de que todavía no se habían enviado los otros cinco aviones. El Coronel Wien añadió que los DO-28 no se habían diseñado para acomodar la instalación de ametralladoras, pero no podía excluir la posibilidad de que hubieran podido instalarse de modo improvisado.

153. Un artículo del Daily Express de 6 de noviembre de 1961 reveló que el entonces Presidente de la India, Jawaharlal Nehru, había difundido un “llamamiento urgente a todas las naciones para pedirles que pusieran fin a la entrega de armas a Tshombe en Katanga”. El artículo continuaba citando a las tropas indias al servicio de las Naciones Unidas en Elisabethville, según las cuales, hacía pocos días, la fuerza aérea de Katanga había recibido cinco nuevos aviones DO-28 en el aeródromo de Kolwezi. En el artículo también se afirmaba que la entrega de Munich incluía equipo especial para que los DO-28 pudieran llevar bombas o cohetes aire a tierra.

154. El Grupo de Expertos no tiene motivos para dudar de la autenticidad de los documentos proporcionados por Gülstorff, que se obtuvieron de varios archivos de Alemania. Sobre la base de información de inteligencia, los documentos sugieren que la fuerza aérea de Katanga poseía al menos un avión Dornier el 17 de septiembre de 1961 y que el avión podía haberse adaptado para estar en condiciones de realizar ataques y bombardeos aéreos. En su informe de 1993, Rösiö señaló que los aviones Dornier no estaban equipados con ametralladoras u otras armas, pero que podían adaptarse para llevarlas y que, aunque no se habían utilizado aviones Fouga para misiones nocturnas, sí se habían utilizado aviones Dornier para lanzar bombas contra unidades de las Naciones Unidas durante ese tipo de incursiones.

155. Con respecto a su capacidad para actuar, tanto los DO-27 como los DO-28 tienen una capacidad de despegue y aterrizaje cortos, lo que les permite utilizar pequeños aeródromos con pistas cortas que pueden ser inadecuados para otros tipos de aeronaves. Sin embargo, la máxima velocidad de crucero de los DO-27 y los DO-28 es de 130 nudos (240 km/h) y 145 nudos (270 km/h), respectivamente, lo que habría hecho prácticamente imposible para un DO-27 y muy difícil para un DO-28 interceptar un DC-6, que suele volar a una velocidad de aterrizaje de 130 a 160 nudos (240 a 296 km/h), o maniobrar para atacarlo o amenazarlo.

156. Si bien el Grupo de Expertos reconoció que, por su capacidad, hubiera sido sumamente difícil que un DO-28, y aún más un DO-27, hubieran atacado al SE-

BDY por la menor velocidad de vuelo de los aviones Dornier, la nueva información aportada por Gülstorff apoya la posibilidad de que un DO-27 o un DO-28 pudiera haber cometido tal ataque o amenaza. La información facilitada también apoya en cierta manera la afirmación de que uno o varios aviones Dornier ya se habían entregado a Katanga antes de los sucesos del 17 al 18 de septiembre. Sin embargo, sin pruebas que la respalden, la información no apoya la hipótesis de que se utilizó un DO-27 o un DO-28 para atacar al SE-BDY. El Grupo de Expertos estimó que la nueva información según la cual un avión DO-27 o DO-28 podía haber atacado o amenazado al SE-BDY tenía un valor probatorio bajo.

## V. Nueva información sobre la posibilidad de un acto de sabotaje

157. Entre las causas del accidente aéreo, la Comisión de las Naciones Unidas investigó la posibilidad de que el SE-BDY pudiera haberse estrellado a causa de un acto de sabotaje. Llegó a la conclusión de que, si bien esa hipótesis “no era imposible”, “no había pruebas de que hubiera explotado una bomba a bordo de la aeronave, o de que se hubiera producido una explosión durante el vuelo”. Desde entonces, se ha puesto a disposición de Grupo de Expertos nueva información sobre la posibilidad de que avión se estrellara a causa de un sabotaje.

### **South African Institute for Maritime Research**

158. En julio de 1998, mientras desarrollaba su labor, la Comisión de la Verdad y la Reconciliación de Sudáfrica recibió de la Agencia Nacional de Inteligencia (de Sudáfrica) un expediente sobre el asesinato en 1993 del líder del Partido Comunista de Sudáfrica, Chris Hani. Entre otras cosas, el expediente contenía ocho documentos que supuestamente eran correspondencia interna del South African Institute for Maritime Research (SAIMR), una organización presuntamente dedicada a actividades mercenarias clandestinas en el Congo y sus alrededores, entre otros lugares, a principios de la década de 1960. Aunque la Comisión de la Verdad y la Reconciliación no pudo investigar la autenticidad de los documentos y la verosimilitud de las afirmaciones que contenían antes de que expirara su mandato, de acuerdo con su compromiso con la transparencia optó por ponerlos a disposición del público en agosto de 1998, además de entregarlos a al ex Ministro de Justicia, Dullah Omar.

159. Los documentos se refieren a una operación bautizada como “Operación Celeste”, cuyo objetivo era “eliminar” a Hammarskjöld. Las órdenes para su eliminación piden que se “se lleve a cabo de manera más eficiente que la de Patrice” (supuestamente, Patrice Lumumba, el ex Primer Ministro democráticamente elegido del Congo, que fue ejecutado por la Gendarmerie de Katanga con la complicidad de otras personas el 17 de enero de 1961). En el mismo documento se dice que “Allen Dulles [Director de la CIA] está de acuerdo y ha prometido la plena cooperación de su gente” y que “[Dulles] ha informado a los Estados Unidos de que Dag estará en Leopoldville el 12/9/61 o alrededor de esa fecha”. También se menciona que “el avión en que viajará será un DC-6. con la insignia de ‘TRANSAIR’”, y se insta a que “el aeropuerto de Leo[poldville] y el de Elisabethville estén cubiertos por su gente”.

160. Otro de los documentos, aparentemente sin fecha pero enviado después del primero en que se pidió “eliminar” a Hammarskjöld, se indica que “[la compañía minera belga] Union Minière ha ofrecido apoyo logístico o de otro tipo”. Y continúa diciendo “Les hemos dicho que tengan 6 libras de TNT en todos los lugares posibles, con detonadores, contactos y cables eléctricos, baterías, etc.”, y “Su decisión de utilizar contactos en vez de aparatos barométricos es muy acertada”.

161. En una instrucción escrita a mano con el mismo membrete que el resto de los documentos, de fecha 14 de septiembre de 1961, el “Capitán” comunica lo siguiente al “General de Brigada”:

“Aeronave DC-6 con insignia de “Transair” está estacionada en Leo[poldville] para su uso en el transporte del sujeto. Nuestro técnico tiene órdenes de colocar 6 libras de TNT en el compartimento del tren de aterrizaje con detonad[or] de contacto para que se active cuando las ruedas se replieguen después del despegue. Estamos esperando la hora de partida del sujeto antes de actuar.”

162. En otro de los documentos, cuya fecha no se lee bien y en el que parece que se informa al ‘General de Brigada’ y al ‘Capitán’ sobre los hechos, un tal ‘Congo Red’ dice:

1. Artefacto falla en el despegue.
2. Enviada Águila [ilegible] para [ilegible].
3. [Ilegible] activado [illegible] antes del aterrizaje.
4. Como se informó, O’Brien y Mckeown no estaban a bordo.
5. Misión realizada: satisfactoriamente.

#### **Evaluación de la autenticidad de los documentos**

163. Para asignar un valor probatorio a la información contenida en esos documentos, el Grupo de Expertos debe analizar su autoría y autenticidad con objeto de averiguar si fueron escritos por sus supuestos autores, el SAIMR o sus oficiales o agentes, y si son realmente lo que pretenden ser o afirman ser en ellos. En primer lugar, el Grupo de Expertos procuró establecer la autenticidad de los documentos. El Grupo de Expertos observó que la abreviatura del nombre de la organización variaba en un solo documento, que usaba la sigla SAIMAR en vez de SAIMR. La Comisión Hammarskjöld y Susan Williams no consiguieron obtener los originales ni establecer la autenticidad de las versiones en su poder mediante un análisis técnico de expertos. Por su parte, el Grupo de Expertos presentó una solicitud al Gobierno de la República de Sudáfrica para que buscara y compartiera con él las transcripciones u otros materiales relacionados con los documentos, cualquier referencia a la existencia del SAIMR en el momento en cuestión o cualquier otro material en su posesión que negara o corroborara la información sobre el presunto plan (véase el apéndice 5). Cuando se redactó el presente informe aún no se había recibido respuesta del Gobierno de la República de Sudáfrica.

164. Además, el Grupo de Expertos se puso en contacto con el antiguo Investigador Jefe de la Comisión de la Verdad y la Reconciliación para preguntarle si se acordaba de algún detalle que pudiera ayudar a determinar la autenticidad de los documentos. Cuando se redactó el presente informe, el Grupo de Expertos aún no había recibido

información alguna. En consecuencia, el Grupo de Expertos no pudo establecer la autoría o la autenticidad de los documentos, de los que solo tenía copias de mala calidad.

165. Otra pregunta que también se plantea sobre la autenticidad de los documentos es la de si el SAIMR existía o no en 1961. Con respecto a ese tema, la Comisión Hammarskjöld dijo lo siguiente: “Se ha podido averiguar muy poco sobre el South African Institute for Maritime Research (SAIMR)” y “La Comisión no ha encontrado ningún artículo de investigación científica publicado por esa entidad”.

166. Las fuertes dudas del Grupo de Expertos acerca de la autenticidad de los documentos aumentan al faltar los originales; no haberse establecido la existencia del SAIMR en 1961; no estar disponibles los autores de los documentos o de partes de ellos, ni cualquier persona con conocimientos personales o familiarizados con su contenido; no explicarse el paradero y la cadena de la posesión de los documentos entre el momento en que supuestamente se escribieron en 1961 y fueron entregados a la Comisión de la Verdad y la Reconciliación de Sudáfrica por la Agencia de Inteligencia en Sudáfrica en julio de 1998, para luego darse a conocer; y sospecharse de la autenticidad de las fotocopias y haber discrepancias en ellas, incluida la de la propia abreviatura del SAIMR en una de ellas.

167. Además de considerar su valor probatorio, el Grupo de Expertos también examinó el contenido de los documentos, es decir, la viabilidad del supuesto complot. Constató que, en su informe, la Comisión de las Naciones Unidas decía que, al no haberse asignado una guardia especial para vigilar el SE-BDY cuando estaba estacionado en Leopoldville, “no puede descartarse la posibilidad de que una persona no autorizada se haya acercado a la aeronave con fines de sabotaje”. Por otra parte, durante las declaraciones que formularon en el curso de las investigaciones oficiales, los técnicos suecos que trabajaban con el SE-BDY el 17 de septiembre dijeron que el avión había quedado sin vigilancia durante la pausa de una hora a una hora y media que se tomaron para almorzar y, además, uno de los mecánicos (Nils Arne Ohlsson) recordó observar que, cuando por la tarde había ido a cargar equipaje, el compartimiento de carga al frente del avión, al que podía accederse desde fuera, no estaba cerrado.

#### **Evaluaciones técnicas de expertos en balística y patología forense**

168. Utilizando la información proporcionada por los expertos técnicos, el Grupo de Expertos evaluó si había pruebas científicas para respaldar la afirmación de que el SE-BDY se había estrellado como consecuencia de una detonación de TNT, como se describe en los documentos del SAIMR, o de otros explosivos a bordo de la aeronave. Un experto de ingeniería del Reino Unido consultado por la Comisión Hammarskjöld, el Mayor Daniel Perkins, determinó que “un artefacto explosivo cargado con seis libras de TNT hubiera sido más que suficiente para neutralizar los mandos de vuelo del SE-BDY si se hubiera colocado correctamente”. Tras evaluar la posibilidad de que se hubiesen hecho detonar explosivos mediante la transmisión entre dos equipos de muy alta frecuencia o con un interruptor mecánico activado por el tren de aterrizaje, un proyectil, un interruptor barométrico o un temporizador, el Mayor Perkins creía que la transmisión entre dos equipos de muy alta frecuencia era la mejor opción para alguien que quisiera hacer detonar explosivos en un lugar de su elección.

169. Recordando los análisis de los expertos en balística, Dr. Max Frei-Shulzer y Nils Landin, en los que el Grupo de Expertos se basó para determinar el valor probatorio de la nueva información relacionada con un ataque aéreo o una amenaza contra el SE-BDY (véanse los párrs. 104 a 107), el Grupo de Expertos observó que también podían usarse para determinar el valor probatorio de la nueva información relacionada con un sabotaje. Durante esos análisis, el Dr. Frei-Shulzer había examinado los restos del SE-BDY siniestrado para ver si había indicios de bomba, artefactos explosivos escondidos o balas procedentes del exterior, y había llegado a la conclusión de que podía “descartar la posibilidad de una acción hostil desde el aire o desde tierra y no dejar margen para la sugerencia de sabotaje” (sin cursiva en el original). Dicho esto, en el análisis subsiguiente del trabajo del Dr. Frei-Shulzer llevado a cabo por Landin, cuyo valor probatorio el Grupo de Expertos consideró como mediano, cuestionó la autoridad de esa conclusión. Considerados conjuntamente, los análisis indican que, aunque no se encontraron indicios de bomba, artefactos explosivos escondidos o balas procedentes del exterior en los restos del SE-BDY siniestrado, no se puede descartar la posibilidad de que tales indicios escaparan a la detección.

170. En cuanto a los nuevos análisis de rastros de explosivos, según el diario de los hechos incluido en el informe de la Comisión de Encuesta de Rhodesia, los restos del SE-BDY siniestrado “se sacaron del hangar y se enterraron en el aeropuerto de Ndola” los días 22 y 23 de agosto de 1962, donde aún siguen bajo tierra. A juicio del Grupo de Expertos, no pueden hacerse otros análisis porque, al examinar los restos del avión siniestrado, el Dr. Frei-Shulzer fundió los restos y partes de metal y ello impide hacer análisis químicos para detectar rastros de materiales explosivos, que hubieran sido el procedimiento más eficaz. Por otra parte, el Grupo de Expertos no ha podido encontrar ninguna referencia a ejemplos de restos de aeronaves siniestradas o materiales de esa naturaleza analizados después de haber estado enterrados durante más de 50 años y, en particular, después de haberse fragmentado (el caso de los restos del SE-BDY), fundido y enterrado bajo tierra o arena.

171. En cuanto al análisis de patología forense disponible, el Grupo de Expertos tomó nota del dictamen de los distinguidos patólogos, Dr. Rammer, Dr. Busch y Dr. James, quienes en el informe presentado a la Comisión Hammarskjöld el 24 de julio de 2013 dijeron que podían concluir que no había pruebas en el informe de la autopsia de que Hammarskjöld hubiera sido alcanzado por una explosión, ni de que hubiera estado expuesto a humo (véase el párr. 34).

### **Valor probatorio**

172. Con respecto a la determinación general del valor probatorio de los documentos del SAIMR, el Grupo de Expertos les asignó un valor bajo, igual que a los supuestos hechos que describen, teniendo en cuenta las consideraciones expuestas anteriormente, en particular, la autenticidad de los documentos; el paradero desconocido de los originales o de alguien que los hubiera visto, o de copias fiables; la cadena de posesión de los documentos, junto con la posibilidad de que se hubiera colocado una bomba de 6 libras a bordo de la aeronave; los hechos que pudieron haberse producido en las condiciones y circunstancias reinantes; el tiempo durante el que el SE-BDY quedó sin vigilancia; y que partes del avión pudieron haber sido manipuladas cuando estaba estacionado en el aeropuerto de Leopoldville el 17 de septiembre de 1961.

**Participación del personal de una embajada extranjera en Leopoldville**

173. Un exadministrador de las Naciones Unidas basado en Leopoldville en 1960 y 1961, George Wood, informó al Grupo de Expertos de que el SE-BDY se había estrellado como resultado de un intento de asesinato deliberado, perpetrado por personal de la Embajada de Rumania en Leopoldville siguiendo instrucciones de la KGB. Según Wood, un excontrolador de tránsito aéreo del aeropuerto de Ndjili en Leopoldville, Peter Brichant, le había dicho que el personal de la Embajada había ganado acceso al SE-BDY la mañana del 17 de septiembre y había colocado un artefacto explosivo en la proa del avión. Aparentemente, el artefacto debía detonar cuando el piloto replegara el tren de aterrizaje, pero no detonó al despegar el avión sino cuando el piloto extendió el tren de aterrizaje durante los preparativos para aterrizar en Ndola. Wood menciona en apoyo de sus afirmaciones que el Gobierno del Congo declaró persona non grata a todo el personal de la Embajada de Rumania y supuestamente lo deportó del país. Además, Wood intentó que el, según él, expersonal de la KGB que vivía en los Estados Unidos después de haber desertado corroborara su información, pero en una carta enviada al Grupo de Expertos el 23 de abril de 2015 comunicó que ninguno de los interlocutores había respondido a sus comunicaciones.

174. Con respecto a la evaluación de la información aportada, el Grupo de Expertos observó que, al no disponer de información de personas con un conocimiento directo de los supuestos hechos, la información aportada por Wood era de oídas porque Wood la había tomado de Brichant. Además, Brichant, que fue entrevistado durante las investigaciones oficiales, no mencionó lo afirmado por Wood. El Grupo de Expertos determinó que la información proporcionada por Wood tenía un valor probatorio bajo para probar que el personal de la Embajada de Rumania había colocado una bomba en el SE-BDY.

**Supuesto material físico de los restos del SE-BDY siniestrado**

175. Se tiene noticia de que en 1975, un exmiembro sueco del personal de las Naciones Unidas en el Congo, Hilfding Björkdahl, encontró una placa de metal en el lugar en que se estrelló el SE-BDY, la cual procedía del DC-6 según lo informaron. Esa placa que llevó a Suecia quedó luego en posesión de su hijo, Göran Björkdahl. Durante una reunión del Grupo de Expertos con Göran Björkdahl, que ha investigado extensivamente el accidente aéreo del SE-BDY a título privado y voluntario, este le dio la placa para que determinara su pertinencia. La placa es una plancha delgada de metal de aproximadamente 43 cm por 25 cm de tamaño y tiene unos agujeros que, según sospecha Björkdahl son orificios de bala o causados por fragmentos de un artefacto explosivo, entre ellos cuatro muy próximos entre sí y cerca del centro de la plancha.

176. Además de hacer su propia evaluación técnica, el Grupo de Expertos pidió al FBI que lo ayudara a determinar la autenticidad del material y si los agujeros podían haber sido causados por material balístico o explosivo. El FBI, en consultas con la NTSB, examinó fotografías de alta resolución de la placa y los dos organismos opinaron que la placa no procedía de una aeronave. Las principales conclusiones de la NTSB fueron que, si bien el material parece aluminio, no es una estructura de resistencia de una aeronave y es poco probable que se usara como parte de una aeronave. La serie de agujeros cerca de los extremos izquierdo y derecho de la placa no son normales en una aeronave por el espacio irregular entre ellos, su alineación y

su pequeño diámetro. Parecen corresponder más a un uso industrial que al de aviación. El aluminio parece espeso y relativamente blando, con deformaciones visibles. Este tipo de material puede encontrarse en compartimientos de carga o en otras partes no estructurales de una aeronave, pero parece más apropiado para un vehículo terrestre.

177. El experto en balística del Grupo de Expertos determinó que los agujeros de la placa de metal no habían sido causados por balas que habían penetrado el material. Se basó en primer lugar en que sus diámetros no eran compatibles con ningún calibre de armas disponibles en 1961. Aunque algunas municiones militares llevan balas “perforantes” que tienen un núcleo duro de un diámetro más pequeño incrustado en el interior de la bala, es sumamente improbable que los núcleos duros de cuatro balas causaran cuatro orificios muy próximos entre sí sin que la envoltura de las balas, que deberían haberse fragmentado al impactar, dejara daños visibles. En segundo lugar, el experto vio que el desplazamiento de los agujeros y la distancia entre ellos no parecía corresponder a la dispersión normal de una ráfaga de ametralladora. Los propios agujeros no presentaban señales de una penetración de bala.

178. Un segundo experto en balística, el Inspector Detective e Inspector de Armas de Fuego del Centro Nacional de Servicios Forenses de Dinamarca Egon Poulsen, analizó las imágenes de alta resolución y coincidió con las conclusiones del miembro del Grupo de Expertos. En particular, consideró que los agujeros de la placa (incluidos los cuatro muy próximos entre sí), parecían haberse “hecho adrede”, como si se hubieran medido sus posiciones. Ninguno parecía ser un orificio de bala, ni siquiera los cuatro próximos entre sí. Por su diámetro y aspecto (y por su ubicación), no parecían ser orificios de bala.

179. Ante la conclusión de la NTSB de que no era probable que la placa perteneciera a una aeronave y la del experto danés de que los agujeros de la placa no podían haber sido causados por balas, el Grupo de Expertos determinó que la nueva información sobre la placa de metal, referente a la posible presencia de orificios de bala en un fragmento de los restos de la aeronave siniestrada, tenía un valor probatorio nulo.

### **Arma incendiaria**

180. En otra nueva información sobre la posibilidad de que el SE-BDY se estrellara debido a un acto de sabotaje, la edición del *Washington Post* de 3 de junio de 1978 se refirió a un artículo de investigación que remitía a un informe de la CIA presuntamente presentado al Presidente Kennedy en 1962, en el que indicaba que “Nuestros agentes técnicos sobre el terreno han reunido pruebas de que el artefacto explosivo a bordo de la aeronave era un modelo incendiario estándar de la KGB”. No se proporcionaba más información aparte de esta breve cita.

181. A fin de poder determinar el valor probatorio de la información, el Grupo de Expertos pidió al Gobierno de los Estados Unidos que buscara en sus archivos y registros cualquier información sobre existencia y la base del supuesto informe de la CIA, otros informes de la CIA o información pertinente que pudiera tener para arrojar luz sobre las circunstancias del accidente aéreo del SE-BDY. El Gobierno de los Estados Unidos respondió el 9 de junio de 2015 que la CIA no había encontrado el informe ni ningún registro del informe. Además, el Gobierno de los Estados

Unidos notificó que en los archivos y registros de la Biblioteca John F. Kennedy tampoco había información sobre el supuesto informe.

182. Con respecto a la evaluación técnica de la viabilidad del acto descrito en la información, el Mayor Perkins, experto en explosivos, dijo en su informe a la Comisión Hammarskjöld que sería técnicamente posible derribar un avión activando un arma incendiaria (en vez de un artefacto explosivo). Observó que el propulsante de autoignición de tal arma ayudaría a prender fuego en el interior de la aeronave, que avivarían la aleación de aluminio del fuselaje y el combustible de la aeronave. A pesar de ello, al no disponer de información sobre la base del artículo del Washington Post o de información más detallada que pudiera analizarse en más detalle, el Grupo de Expertos determinó que la nueva información aportada sobre un arma incendiaria colocada en la aeronave tenía un valor probatorio nulo.

## **VI. Nueva información sobre la posibilidad de un secuestro**

183. En su investigación, la Comisión de las Naciones Unidas constató “las noticias sensacionalistas publicadas en varios periódicos de algunos países en enero de 1962 sobre el hecho de que un decimoséptimo pasajero había abordado el avión en Leopoldville con el propósito de secuestrarlo”. Aunque dijo que esas noticias “podían categorizarse claramente como rumores”, la Comisión de las Naciones Unidas “investigó minuciosamente si eran ciertas o no”. La Comisión constató a ese respecto que el Jefe de las operaciones civiles de la Operación de las Naciones Unidas en el Congo, Sture Linnér, y otros que vieron despegar el avión de Leopoldville declararon que conocían o habían sido presentados a todas las personas a bordo del avión antes de su salida. Además, la Comisión de las Naciones Unidas dijo que la afirmación del Dr. Ross de que había un decimoséptimo pasajero siniestrado era “sumamente improbable” y que la policía había investigado el lugar del siniestro y no había encontrado indicios de ningún pasajero que se hubiera alejado del lugar.

184. El Grupo de Expertos encontró dos nuevas reseñas relacionadas con la hipótesis de que el SE-BDY se estrelló debido a un acto de sabotaje. La primera es sobre el periodista David Pallister, que en un artículo del diario del Reino Unido *The Guardian*, publicado el 11 de septiembre de 1992, se refirió al libro *Notre guerre au Katanga* (1963), del exoficial del ejército francés y mercenario Coronel René Trinquier, en el que se afirma que un secuestrador abordó el SE-BDY clandestinamente antes de que saliera de Leopoldville (pero no se indica quién lo afirma). Supuestamente, esa persona tenía instrucciones de obligar al piloto a cambiar de ruta y dirigirse a otro lugar (no especificado) a fin de impedir que se celebraran las negociaciones sobre el alto el fuego en las que debía participar Hammarskjöld.

185. Con respecto a la determinación del valor probatorio de esa información, el Grupo de Expertos señaló que no se había proporcionado la base de la afirmación del Coronel Trinquier y que no había detalles que pudieran contrastarse con otros datos. Por ello, el Grupo de Expertos determinó que la información tenía un valor nulo para establecer que un secuestrador hubiera abordado el SE-BDY clandestinamente.

186. La segunda nueva reseña es que, en el mismo artículo del *The Guardian*, se describe una conversación entre dos antiguos funcionarios de las Naciones Unidas,

George Smith y Conner O'Brien, y el Primer Ministro Welensky, poco después del accidente, en la que, en respuesta a una pregunta de O'Brien sobre el recuento de las víctimas, al parecer Welensky "con una gran sonrisa de las suyas se limitó a decir '¿Eran 14 o 15?'". Al citar esa conversación inmediatamente después de la afirmación del Coronel Trinquier, el autor del artículo parece inferir que Welensky aludía a la posibilidad de que se había introducido un "pasajero extra" a bordo del SE-BDY, quien secuestró o intentó secuestrar el avión.

187. Con respecto a la determinación del valor probatorio del comentario supuestamente hecho por Welensky, el Grupo de Expertos señaló que la información era de oídas, no había detalles que pudieran contrastarse con otros datos y que no tenía una base clara. Por otra parte, el Grupo de Expertos observó que el número de pasajeros a bordo, según la relación de la Comisión de las Naciones Unidas (y todas las demás relaciones oficiales de los hechos), era 16 y no "14 o 15" como había dicho Welensky. El Grupo de Expertos determinó que la información tenía un valor nulo para establecer que un "pasajero extra" a bordo del SE-BDY había secuestrado el avión.

## VII. Información nueva sobre los factores humanos

188. La Comisión de las Naciones Unidas de 1962 consideró, entre las cuatro categorías de causas probables del accidente del SE-BDY, lo que se describió como la posibilidad de un "fallo humano". Esta categoría incluía la posibilidad de que el avión se estrellara como consecuencia de la incapacitación de los pilotos, el uso de la carta de aterrizaje de un instrumento equivocado, un error en la lectura de los altímetros, la distracción del piloto y la facilitación a este de información incompleta o engañosa. Si bien el Grupo de Expertos no encontró ninguna información nueva relacionada con estas cuestiones en sí, sí recibió material nuevo sobre el papel que pudo representar la fatiga de la tripulación en el accidente. A continuación figuran un resumen y una evaluación del valor probatorio de ese nuevo material. El Grupo de Expertos desea hacer hincapié en que el papel que hubiera podido representar la fatiga de la tripulación no explica por sí mismo la causa del accidente ni la medida en que esta, si es que acaso fue un factor, contribuyó al accidente del SE-BDY, entre las diversas posibles causas de este. No obstante, la fatiga de la tripulación puede afectar negativamente a la conciencia de la situación de los tripulantes, así como a su capacidad para reaccionar y gestionar una serie de situaciones anómalas y de emergencia, entre otras, aunque sin limitarse a ellas, a un ataque desde el aire o una amenaza externa, un sabotaje o un fallo técnico.

### Fatiga de la tripulación

189. Un aspecto común en las tres investigaciones oficiales fue que se basaron en la creencia de que el capitán de la aeronave, Per Hallonquist, estaba en condiciones de volar el día de los hechos y, por tanto, las investigaciones podían descartar en gran medida la fatiga como factor en el accidente. Al mismo tiempo, las investigaciones parecen haber hecho caso omiso, en gran medida, de los niveles de fatiga de los demás tripulantes y las consecuencias de ello para el desempeño general de la tripulación del vuelo. La Junta de Investigación de Rhodesia, en su análisis de las pruebas, observó que los pilotos del SE-BDY Litton y Arheus habían volado a Elisabethville en la noche del 16 de septiembre, mientras que Hallonquist había parecido descansado y "muy ansioso por hacer el vuelo". La Comisión de Encuesta

de Rhodesia observó que, cuando Litton subió a bordo del avión, “indicó que estaba cansado”, mientras que Hallonquist “parecía en forma y relajado”. La Comisión de las Naciones Unidas observó que el aparato llevaba a bordo a tres pilotos experimentados, al menos uno de los cuales había tenido 24 horas de descanso antes del vuelo, y que había lugar para que los pilotos durmieran a bordo; por tanto, estaba “convencida de que el accidente no se debía a la fatiga del piloto”.

190. La información nueva que figura en un documento preparado por Ulf Strid, de fecha 18 de diciembre de 1961, incluye un análisis del vuelo y las horas de trabajo de los miembros de la tripulación del SE-BDY. El análisis se basaba en los datos del libro de a bordo de Transair para los pilotos, Hallonquist, Litton y Arheus, y para el ingeniero de vuelo, Willhelmssen, y fue conciliado con el Manual de Operaciones de Vuelo de Transair y los convenios colectivos pertinentes. El análisis era un apéndice de un documento más largo firmado por Ake Landin, L. Lindman y Torsten Nylén. El Grupo de Expertos observó que Landin y Lindman eran, respectivamente, el representante acreditado y el asesor técnico de la Junta de Investigación de Rhodesia. Strid señalaba en el documento que: a) Hallonquist no había registrado horas de vuelo del 13 al 16 de septiembre, mientras que Litton y Arheus habían anotado 8,8 horas cada uno los días 13 y 14 de septiembre, y ninguna hora de vuelo los días 15 y 16 de septiembre; y b) en las 24 horas anteriores al accidente del SE-BDY, tanto Litton como Arheus habían volado hasta 16,8 de esas 24 horas (todas ellas registradas como nocturnas), mientras que Hallonquist había volado 6,3 horas (todas ellas de noche).

191. Strid consideraba que, de conformidad con el Manual de Operaciones de Vuelo de Transair, los pilotos habían excedido el tiempo de vuelo en las 24 horas anteriores al accidente. Strid afirmó que “no parece posible que Litton y Arheus pudieran acumular una cantidad de sueño suficiente durante las últimas 24 horas”. Strid afirmó además que Hallonquist, por el contrario, parecía haber tenido oportunidad de descansar suficientemente durante el mismo período. El ingeniero de vuelo Willhelmssen también había volado hasta 16,8 horas en las 24 horas antes del vuelo siniestrado, pues había estado en el mismo vuelo que Litton y Arheus a Elisabethville la noche antes de la noche del 17 al 18 de septiembre. Además, Strid señaló varias ocasiones en el período comprendido entre el 1 de agosto y el 17 de septiembre en que uno o más de los tres pilotos habían superado el límite de horas de vuelo. Strid observó que su análisis se limitaba a las horas de vuelo, no tenía en cuenta las horas de servicio de la tripulación (que incluyen obligaciones antes y después del vuelo, así como el tiempo que pasan en vuelo), algo que la Autoridad de Aviación Civil de Suecia “no estaba obligada a supervisar”.

192. Cabía esperar que, en cumplimiento de la obligación de Suecia como Estado de matrícula en virtud del Convenio de Chicago, se realizara un análisis de este tipo tras el accidente a fin de suministrar cualquier “información pertinente [...] respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación” al Estado del suceso (Rhodesia) (Convenio de Chicago, Anexo 13, párr. 4.6).

193. Como otra información nueva, cabe señalar que el Dr. Ake Hassler, un antiguo médico de aviación adscrito a la Fuerza Aérea Sueca, informó al Grupo de Expertos por correspondencia, el 12 de mayo de 2015, que creía que “el accidente de Ndola ocurrido en septiembre de 1961 había sido un accidente ordinario provocado por un error del piloto”. El Departamento de Defensa de Suecia había encomendado al Dr. Hassler en “la década de 1960” realizar investigaciones de todos los “accidentes de

aviación de Suecia”, entre los que incluyó el accidente del SE-BDY. En su correspondencia afirmó además que creía que el factor fundamental que había contribuido al accidente del SE-BDY era que gran parte de la tripulación sufría de fatiga, que atribuyó al descanso insuficiente en las 36 horas anteriores al vuelo a Ndola. El Dr. Hassler llega a afirmar que la tripulación no estaba en condiciones de volar en esa misión en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Entre otras informaciones proporcionadas por el Dr. Hassler se incluye un documento de fecha 29 de septiembre de 1966 preparado por Bengt-Ake Bengs en el que, entre otras cosas, Bengs cita y comenta la misma información preparada por Strid. El Dr. Hassler afirmó que las autoridades suecas no habían señalado esta cuestión suficientemente a la Junta de Investigación de Rhodesia. El Dr. Hassler afirmó también que en varias ocasiones había intentado señalar esta cuestión a la atención de las Naciones Unidas por conducto de las autoridades suecas, pero que sus intentos se habían visto “obstaculizados” por ellas.

### **Determinación del valor probatorio**

194. Incluso hoy en día, con el beneficio de un *corpus* de conocimientos significativamente mayor que aquel del que se disponía en 1961-1962, los efectos de la fatiga en el desempeño de la tripulación de un vuelo siguen siendo un asunto complejo. El estudio de los factores humanos y de organización y su contribución a los accidentes de aviación se aceleró de manera considerable a fines de la década de 1970, tras accidentes de grandes aviones comerciales que provocaron una importante pérdida de vidas humanas y que dieron comienzo a una nueva era de la investigación, centrada en la gestión de los recursos de la tripulación y la capacitación de mandos. No obstante, ya en 1961 se reconocía que la tripulación de un aparato debía estar en condiciones de volar a fin de asegurarse de que pudieran operar la aeronave de manera segura en diversas condiciones, entre otras cosas, mediante la aplicación de prácticas para gestionar la fatiga.

195. La OACI define fatiga como un “estado fisiológico que se caracteriza por una reducción de la capacidad de desempeño mental o físico debido a la falta de sueño o a períodos prolongados de vigilia, fase circadiana, o volumen de trabajo (actividad mental y/o física) y que puede menoscabar el estado de alerta de un miembro de la tripulación y su habilidad para operar con seguridad una aeronave o realizar sus funciones relacionadas con la seguridad”. El SE-BDY, un DC6-B, era, en su momento, un avión complejo y altamente complicado de manejar que requería un mínimo de tres tripulantes (dos pilotos y un ingeniero de vuelo). En una operación donde intervienen varios miembros de la tripulación, todos sus integrantes deben trabajar en equipo, con obligaciones claramente definidas y comunicaciones inequívocas para asegurarse de que se mantiene en todo momento la conciencia de la situación y de que se tiene capacidad para reaccionar y gestionar situaciones no ordinarias y de emergencia. Si el desempeño de la tripulación del vuelo se hubiera visto afectado por la fatiga, ello había aumentado el riesgo de que se cometieran errores sencillos, como lapsos, descuidos y equivocaciones, o de que se experimentaran ilusiones visuales o se perdiera conciencia de la situación. Igualmente, ello habría repercutido en la capacidad de reacción y la capacidad para gestionar una situación anómala o de emergencia, como un ataque desde el aire o una amenaza externa, o para manejar las consecuencias de un acto de sabotaje o un fallo técnico.

196. Al Grupo de Expertos no le pareció una sorpresa que se hubiera llevado a cabo un análisis del tipo del que realizó Strid después del accidente del SE-BDY, dado que, en virtud del Convenio de Chicago, el Estado de matrícula, en este caso Suecia, tiene la obligación de proporcionar “la información pertinente [...] respecto a la aeronave que haya sufrido el accidente o incidente grave y a su tripulación” al Estado del suceso (Rhodesia) (Convenio de Chicago, Anexo 13, párr. 4.6). En consecuencia, y en lo que respecta a una evaluación de la autenticidad y la credibilidad de la información nueva como parte de la evaluación de su valor probatorio, el Grupo de Expertos solicitó que el Gobierno de Suecia procurara determinar si el informe que refrendaban Landin, Lindman y Nylen se había preparado exclusivamente para uso interno o si se había facilitado a la Comisión de las Naciones Unidas o a alguna otra de las investigaciones oficiales. Un representante del Gobierno de Suecia comunicó de manera oficiosa que “no había podido responder a esta pregunta”. El Grupo de Expertos observó, no obstante, que en su interrogatorio durante las audiencias de la Comisión de las Naciones Unidas, Landin estuvo de acuerdo en que no se había dado a Litton y Arheus tiempo suficiente para descansar durante las 24 horas anteriores al accidente del SE-BDY y que ello “debía de haber [afectado al vuelo en sí y al estado de alerta de los dos hombres], pero cuánto ya es otra cuestión”, lo cual sugiere que las autoridades de aviación suecas habían considerado la cuestión en alguna medida y que tal vez contaban con la información del análisis de Strid.

197. En otra información proporcionada por el Gobierno de Suecia, el Grupo de Expertos pudo determinar que el autor del documento, Strid, era un empleado de la Autoridad de Aviación Civil de Suecia en el momento en cuestión y que era un piloto y un ingeniero cualificado. El Dr. Hassler proporcionó información que incluía una transcripción de una audiencia celebrada el 20 de abril de 1967. En esa transcripción se indicaba que, el 1 de febrero de 1963, el Dr. Hassler había sido nombrado médico de aviación a tiempo parcial de la fuerza aérea sueca y había sido adscrito a la escuadrilla F21. También se indicaba que, a partir del 1 de marzo de 1965, el Dr. Hassler había empezado a trabajar en el Centro de Investigaciones de Administración de la Aviación en Malmslaet (Suecia).

198. El Grupo de Expertos observó que las horas de vuelo de los miembros de la tripulación que figuraban en el informe de Strid para las 24 horas anteriores al accidente coincidían con las anotadas para ese mismo período por la Junta de Investigación de Aviación Civil de Rhodesia para Hallonquist, Litton y Wilhelmsson, pero no para Arheus, para quien la Junta de Investigación de Rhodesia había anotado 10 horas y 40 minutos, mientras que Strid indicaba 16,8 horas). El Grupo de Expertos no estaba seguro del motivo de esa discrepancia, pues la Junta de Investigación de Aviación Civil de Rhodesia había determinado que Arheus también había volado a Elisabethville, la noche anterior y debía haber tenido inscrito el mismo número de horas que Litton.

199. Strid había mencionado que su informe no había incluido un análisis de las horas de servicio, algo que la Autoridad de Aviación Civil de Suecia “no estaba obligada a supervisar”. Si bien parecía que la Comisión de las Naciones Unidas había hecho algunas indagaciones con respecto al posible efecto de la fatiga en el desempeño de la tripulación del vuelo basándose en el número de horas de vuelo efectivamente registradas, por la información que el Grupo de Expertos tiene ante sí, parece que se hizo un análisis muy somero, si es que se hizo alguno, del tiempo de descanso y de otras actividades de la tripulación fuera de las horas de vuelo a fin

de determinar la calidad y la cantidad del descanso que habían tenido durante los días y las horas anteriores a la salida del vuelo SE-BDY, así como de otros factores personales que podrían haber repercutido negativamente en su desempeño. Este análisis adicional habría ofrecido un panorama más completo de si la tripulación estaba en condiciones de realizar la misión que se le había encomendado esa noche. Cabe mencionar que las prácticas contemporáneas relativas a la gestión de la fatiga de la tripulación engloban un enfoque más integral y basado en los riesgos que incluiría información tanto institucional como personal sobre la disposición de la tripulación para prestar servicio.

### **Valor probatorio**

200. El Grupo de Expertos evaluó el valor probatorio de la información proporcionada por Strid para determinar si ayuda a arrojar luz sobre si la fatiga había sido un factor que había contribuido al accidente del SE-BDY y lo consideró moderado. Por separado, la información proporcionada por el Dr. Hassler, dado que se refiere al análisis y las observaciones sobre las horas de vuelo de la tripulación del SE-BDY, constituía una fuente secundaria. A falta de otros documentos acreditativos a disposición del Grupo de Expertos, como un registro coetáneo de su análisis del accidente del SE-BDY en respuesta a la presunta tarea que le había sido encomendada, el Grupo de Expertos examinó el valor probatorio de la información proporcionada por el Dr. Hassler para determinar si ayuda a arrojar más luz sobre si el hecho de que la fatiga fue un factor que contribuyó al accidente del SE-BDY y lo estimó bajo.

201. No obstante, a falta de otros documentos probatorios que pudieran haber arrojado luz sobre la cuestión, la fatiga, en la medida en que podría haber sido un factor que contribuyó al accidente, será difícil de vincular a las condiciones y circunstancias que derivaron en la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban, y será difícil que las explique. El SE-BDY no estaba equipado con un registrador de la voz en el puesto de pilotaje. De acuerdo con las Normas y Métodos Recomendados de la OACI vigentes en ese momento, no era obligatorio contar con un registrador de la voz en el puesto de pilotaje. Con respecto a los registradores de datos de vuelo, que dejan constancia de varios parámetros de la aeronave, como la velocidad indicada, la altitud y la velocidad vertical de ascenso y de descenso, en un período definido inmediatamente antes de un accidente de aviación, las Normas y Métodos Recomendados recomendaban que un avión con un motor de pistones como el SE-BDY solo estuviera equipado con uno de esos registradores, según exigiera el Estado de matrícula (OACI, Anexo 6, Método Recomendado 6.3.2). Tampoco era obligatorio contar con servicios de registro en todos los canales de comunicación aire-tierra de los servicios de control de los aeródromos, como la torre de control en Ndola (OACI, Anexo 11, Método Recomendado 6.1.4.3). Por último, salvo Harold Julien, que no facilitó ninguna información sobre la tripulación antes o durante el vuelo en el tiempo transcurrido entre el accidente y su trágica muerte, no había testigos supervivientes que fueran a bordo del avión y es poco probable que ahora se pueda identificar a otros testigos que puedan proporcionar información precisa sobre los períodos de descanso de la tripulación y otras actividades de esta fuera de sus obligaciones de vuelo antes de la noche del 17 al 18 de septiembre.

## VIII. Información nueva sobre las actividades de los funcionarios y las autoridades locales

202. La Comisión de las Naciones Unidas investigó y analizó la operación de búsqueda y salvamento de las autoridades locales después del accidente y estimó, entre otras cosas, que “el hecho de que el SE-BDY se hubiera estrellado no se había determinado con seguridad hasta que un grupo sobre el terreno llegó hasta donde se encontraban los restos del avión siniestrado poco después de las 15.00B [las 15.00 horas, hora local en Ndola]”. El Grupo de Expertos entendió que ello significaba un grupo integrado por autoridades locales o fuerzas de seguridad, y no uno o varios de los muchos civiles que testificaron en las investigaciones oficiales que habían visitado el lugar en la mañana del 18 de septiembre. Desde la conclusión de esa investigación, ha salido a la luz información nueva sobre el momento en que el avión fue localizado por primera vez por las autoridades de seguridad. En esta sección, el Grupo de Expertos examina esa información junto con las cuestiones relativas a otras medidas adoptadas por los funcionarios en relación con el accidente.

### Comunicaciones por radio entre el SE-BDY y la torre de control de Ndola

203. El Grupo de Expertos observó en su examen de los materiales un telegrama del Alto Comisionado Británico en Salisbury, Lord Alport, de fecha 18 de septiembre de 1961, en el que este comunicaba: “Avión de Leopoldville supuestamente con Hammarskjöld pasó sin aterrizar *ni entablar contacto*” (sin cursiva en el original). Como información nueva, en sus memorias, tituladas *To Katanga and On* (1976), que el antiguo Cónsul británico en Elisabethville, Denzil Dunnett, facilitó a la Comisión Hammarskjöld el 24 de enero de 2013, Dunnett afirma que en algún momento de la noche del 17 al 18 de septiembre escuchó una llamada por radio entre el SE-BDY y la torre de control de Ndola (no se especifica la hora) en la que el SE-BDY comunicaba que aterrizaría en Ndola en el plazo de un cuarto de hora. El Grupo de Expertos consideró la medida en que la información nueva contribuía a probar que los funcionarios intentaron encubrir la existencia de comunicaciones por radio entre el SE-BDY y la torre de control de Ndola en la noche del 17 de septiembre de 1961. En este sentido, el Grupo de Expertos consideró que el valor probatorio de la información nueva era moderado.

### Reglaje incorrecto del altímetro

204. Según la información proporcionada en sus memorias (no datadas) por el Sargento del Ejército de Suecia Ingemar Uddgren, destinado en la base aérea de Kamina, en Katanga, en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, el reglaje QNH del altímetro que la torre de control de Ndola comunicó al SE-BDY cuando estableció comunicación por primera vez era un reglaje que habría provocado que el avión descendiera a una altitud peligrosamente baja durante la aproximación para aterrizar. El Sargento Uddgren se encontraba en la torre de control de Kamina en torno a la medianoche en la noche en cuestión y afirma haber escuchado comunicaciones entre el operador de radio del avión, Carl Erik Gabriel Rosén, y su colega en la torre de control de Kamina en las que el SE-BDY pedía a Kamina que comprobara el reglaje QNH que les habían dado en la torre de control de Ndola. El controlador de la torre de control de Kamina estaba seguro de que el reglaje QNH transmitido al SE-BDY era incorrecto e intentó comunicárselo al avión, pero no

pudo volver a establecer la comunicación. Después informó al Sargento Uddgren con considerable preocupación de que el uso de ese QNH haría que el SE-BDY descendiera demasiado.

205. El aeródromo de Kamina, que se encontraba bajo el control de las fuerzas de la ONU, fue señalado como aeródromo alternativo para utilizar en caso de desviación de emergencia. Por ese motivo, el operador de radio Rosén, que hablaba sueco, se hallaba a bordo del SE-BDY. Su función era establecer contacto radiofónico con el aeródromo de Kamina, donde el controlador del tráfico aéreo también era sueco, a fin de que ambas estaciones pudieran intercambiar información sin que otros operadores que no hablaran ese idioma pudieran comprender el intercambio. Al parecer, el controlador aéreo de Kamina conocía el procedimiento de aproximación de la aeronave para el aeródromo de Ndola.

206. Con respecto a esta valoración, el Grupo de Expertos se preguntó por qué la información parecía no haberse proporcionado a los funcionarios de las Naciones Unidas tan pronto como quienes se encontraban en Kamina se dieron cuenta de que algo iba mal o, en su defecto, por qué no informaron de ello a las demás investigaciones oficiales o a la Comisión de las Naciones Unidas. El Grupo de Expertos consideró nulo el valor probatorio de la información para contribuir a probar que la torre de control de Ndola había transmitido a la tripulación del SE-BDY el reglaje del altímetro incorrecto.

#### **Entrega de reactores Fouga Magister a Katanga**

207. En una entrevista con la Comisión Hammarskjöld mantenida el 27 de junio de 2013, el exagente de la CIA David Doyle afirmó que había sido funcionario de la CIA y trabajado en Katanga a principios de la década de 1960. Mientras se encontraba allí realizando una “comprobación rutinaria del aeropuerto”, observó un KC-97 comercial de los Estados Unidos con tripulación estadounidense que estaba descargando tres Fouga Magister en Katanga (el lugar preciso no se especificó) en medio de la noche, en algún momento de julio de 1961. Doyle afirmó que un tal Coronel Delotervang (no se aclara a qué fuerzas pertenecía) había firmado su recepción. Y afirmó después que los Fouga, que al parecer habían sido entregados por los franceses a la CIA para ayudar a contrarrestar las operaciones de las Naciones Unidas en Katanga, fueron posteriormente equipados con armas. Especulando, Doyle no sabía si Moise Tshombe, Francia o Bélgica habían pagado por ellos o si lo habían hecho los pilotos franceses o belgas que los pilotaban. Durante la conversación con Doyle, la Comisión Hammarskjöld consideró por momentos parte de sus recuerdos “fragmentarios”, algo que, según observó el Grupo de Expertos, se reflejaba en que en la declaración que se le había facilitado, que, en ocasiones, presentaba incoherencias.

208. El Grupo de Expertos observó que, en realidad, no se aportaba ninguna base para la afirmación de que el avión había sido suministrado por “los franceses”, la CIA o cualquier otra fuente identificada. Dicho esto, y si bien el Grupo de Expertos tiene en cuenta la falta de información que lo corrobore, con lo que la información proviene de un único testigo, el Grupo consideró moderado el grado en que la información ayudaba a probar que los tres Fouga se habían entregado a las fuerzas de Katanga antes del accidente del SE-BDY.

### **Posibilidad de interceptación de las transmisiones del criptógrafo**

209. Sixten Svensson, el cuñado del ahora difunto Boris Hagelin, el fundador de Crypto AG, la empresa suiza que producía el criptógrafo CX-52 utilizado por Hammarskjöld durante toda su visita al Congo, explicó a la Comisión Hammarskjöld el 6 de marzo de 2013 que Hagelin le había dicho que el aparato era uno de los que se habían diseñado a propósito para que sus transmisiones pudieran ser interceptadas de forma subrepticia por el Organismo Nacional de Seguridad de los Estados Unidos y otros organismos de inteligencia sin que nadie lo supiera, salvo el fabricante y los organismos de inteligencia en cuestión. Svensson explicó a la Comisión que el dispositivo había sido diseñado de tal modo que “las transmisiones entre el Secretario General de las Naciones Unidas Dag Hammarskjöld y la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York en septiembre de 1961 eran plenamente legibles para el Organismo Nacional de Seguridad, la CIA y el Centro Gubernamental de Comunicaciones del Reino Unido en el momento en que el documento se leyó en las Naciones Unidas”. Ello formaba, al parecer, parte del “Borisprojekt”, un proyecto en el marco del cual se vendían criptógrafos con una configuración tal que, sin que los usuarios lo supieran, permitía al Organismo Nacional de Seguridad y al Centro Gubernamental de Comunicaciones del Reino Unido —y posiblemente también a otros organismos— recibir la información encriptada. Al parecer, Hagelin escribió sobre esto en sus memorias, cuya publicación está prevista, como pronto, en 2033, 50 años después de su muerte.

210. Si bien es posible que existiera esta capacidad de interceptación, las búsquedas realizadas hasta la fecha en los registros de las Naciones Unidas y en otros archivos no han revelado la existencia de ningún telegrama enviado o recibido durante el vuelo. Sin embargo, si se hubieran interceptado, las comunicaciones entre las Naciones Unidas en Katanga y la Sede en los días anteriores y posteriores a los acontecimientos ocurridos en la noche del 17 al 18 de septiembre podrían haber proporcionado información sobre el viaje y otros preparativos que se estaban realizando para las reuniones entre Hammarskjöld y Tshombe. Por lo que respecta a la posibilidad de que las comunicaciones enviadas desde el criptógrafo CX-52 utilizado por Hammarskjöld durante su visita fueran interceptadas por el Organismo Nacional de Seguridad y presuntamente otros organismos de inteligencia, el Grupo de Expertos consideró que la información tenía un valor probatorio moderado.

### **Momento en que el lugar del accidente fue localizado por las autoridades I**

211. Las autoridades de Rhodesia comunicaron por primera vez haber localizado los restos del SE-BDY siniestrado a las 15.10 horas (hora local) del 18 de septiembre de 1961. No obstante, información nueva que ha aparecido y que pone en tela de juicio esa información indica que un total de seis nuevos testigos afirmaron 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 haber observado la presencia de policía, soldados o ambos. Ello contradice la versión de los funcionarios del Gobierno de Rhodesia, facilitada ese día más tarde, según la cual las fuerzas de seguridad habían localizado los restos del avión siniestrado a las 15.10 horas (hora local) del 18 de septiembre.

212. A continuación se presenta un resumen de las observaciones de cinco de los testigos que visitaron el lugar. Uno de ellos (Custon Chipoya) afirmó haber llegado al lugar del accidente alrededor del amanecer, y que en ese momento había policía y

soldados presentes. Este testigo presencial afirmó además que el cuerpo de Hammarskjöld había sido retirado, junto con pedazos del avión. Un segundo testigo presencial (Mwebe) afirmó que llegó al lugar del accidente entre las 6.00 y las 7.00 horas de la mañana del 18 de septiembre y que, en ese momento, observó la presencia de policía y soldados. También afirmó que el cuerpo de Hammarskjöld se encontraba cerca de un termitero. Un tercer testigo presencial (Mwansa) afirmó que llegó al lugar del accidente a aproximadamente las 7.00 horas y vio a la policía allí presente. Indicó que el lugar del accidente había sido acordonado y que los cuerpos de las víctimas se habían retirado. El cuarto testigo presencial (Chimema) afirmó que había llegado al lugar del accidente a las 9.00 horas y había visto a la policía allí presente. Observó que los restos del avión todavía estaban ardiendo. La quinta testigo presencial (Lumayi Chipya) recordó que visitó el lugar poco después del accidente, y que en ese momento observó a policía y soldados allí presentes.

213. Un sexto testigo presencial (Wren Mast-Ingle) presentó, en una declaración a la Sra. Williams, un relato más completo de su visita al lugar del accidente. Wren Mast-Ingle afirma haber visitado el lugar del accidente poco después de haber escuchado que el SE-BDY había caído mientras viajaba en su motocicleta por las inmediaciones (véase también el párr. 94), y le señaló a la Sra. Williams que llegó al lugar al mismo tiempo que seis u ocho hombres vestidos con un uniforme parecido al de combate que llegaron en dos todoterrenos y que, al parecer, le ordenaron que se alejara del lugar. El testigo también afirmó que los restos del avión no habían ardido.

214. Pese a las diferencias en el momento de llegada al lugar del accidente, algunos de esos testigos observaron que no pudieron acercarse demasiado a los restos del avión porque la policía u otros agentes de seguridad se lo impidieron (Custon Chipoya, Mast-Ingle y Mwansa), porque era demasiado peligroso debido a que los restos del avión todavía estaban ardiendo (Ngongo, Mwebe, Chimema) o porque el humo era muy denso.

215. Sin embargo, algunas de las observaciones de tres de los seis testigos acerca del momento en que los cuerpos de las víctimas habían sido retirados y la forma y el momento en que se acordonó la zona no concordaban con los hechos conocidos acerca del estado del lugar del accidente en las horas a las que afirmaron haber estado allí. Ello sugiere que algunos de esos testigos podrían haberse desplazado al lugar, en realidad, después de las 15.10 horas, cuando las actividades de recuperación e investigación llevaban ya tiempo en marcha. La referencia que hace uno de los testigos (Custon Chipoya) a los “pedazos del avión” que habían sido retirados puede explicarse por el hecho de que una parte tan grande del avión había quedado totalmente destruida por el accidente y el incendio posterior que parecía que partes del avión habían sido retiradas.

216. Por definición, ninguno de los relatos de los testigos presenciales son coetáneos. Además, los factores generales que afectan al valor probatorio de la información proporcionada por testigos presenciales expuestos por el Grupo de Expertos en los párrafos 62 a 66 se aplican a la información proporcionada por los nuevos testigos presenciales aquí. El Grupo de Expertos evaluó el grado en que la información proporcionada por los nuevos testigos presenciales contribuía a probar que los restos del avión siniestrado habían sido hallados por las autoridades antes de las 15.10 horas, la hora señalada en sus versiones oficiales, y lo consideró moderado

en el caso de dos de los testigos (Chimema y Lumayi Chipoya) y bajo en el de cuatro de los testigos (Custon Chipoya, Mast-Ingle, Mwebe y Ngongo).

### **Momento en que el lugar del accidente fue localizado por las autoridades II**

217. En una entrevista con la Comisión Hammarskjöld celebrada el 12 de diciembre de 2012, el antiguo diplomático británico Brian Unwin, que era el asistente de Lord Alport en el momento del accidente, afirma que Lord Lansdowne les había informado a él y a Lord Alport a su llegada a Salisbury en un vuelo procedente de Ndola de que “había habido un accidente y lo habían encontrado y Hammarskjöld estaba muerto”. Unwin, que había acompañado a Lord Alport a Ndola los días 17 y 18 de septiembre, estimó que él y Lord Alport habían llegado a Salisbury entre las 13.30 y las 15.00 horas (hora local) (su recuerdo de la hora varía entre un relato de los acontecimientos y otro, siendo la hora las últimas veces que lo cuenta más cercana a la hora del avistamiento oficial de los restos del avión siniestrado). Sus comentarios indican, pues, que él y Lord Alport fueron informados del descubrimiento del lugar del accidente antes de las 15.10 horas, la hora dada en la versión oficial para el descubrimiento del lugar por parte de las autoridades. En su libro *The Sudden Assignment* (1965), Lord Alport recuerda también enterarse al llegar a Salisbury de que el lugar del accidente había sido localizado. Afirma que la hora de llegada fueron las 14.00 horas (hora local de Salisbury, que es la misma que en Ndola), aunque el Grupo de Expertos no pudo identificar la fuente que le proporcionó la hora. En un informe del Oficial Encargado de la ONUC al Secretario General de fecha 17 de septiembre de 1961 se afirma que, mediante un informe directo recibido por la Embajada de los Estados Unidos en Leopoldville de su Agregado de Aviación, que se encontraba en Ndola, se recibió información de que se habían avistado los restos de un avión siniestrado a aproximadamente 7 millas (11,26 km) al nordeste del aeropuerto y de que un grupo sobre el terreno estaba en camino (S/4940/Add.4). El Grupo de Expertos no pudo localizar información que confirmara esta información de que el lugar del accidente había sido localizado por las autoridades a las 14.00 horas.

218. La hora a la que Lord Alport y Unwin afirman que se les comunicó que se había encontrado el lugar del accidente y que Hammarskjöld estaba muerto no concuerda con el relato oficial del momento en que las autoridades localizaron por primera vez los restos del avión siniestrado: las 15.10 horas (hora local). Ello parece sugerir que Lord Lansdowne sabía que el avión había tenido un accidente y que Hammarskjöld estaba muerto antes de la hora que se indica en la versión oficial a la que las autoridades de Rhodesia (u otras autoridades) afirman haber descubierto los restos del avión siniestrado. Al estimar el valor probatorio de la información, el Grupo de Expertos observó que las personas de que se trataba tenían una categoría y un nivel de responsabilidad tales que probablemente habrían sido mantenidos al corriente de las operaciones de búsqueda y salvamento. Sin embargo, la información no es coetánea y, por lo que respecta a la posible confabulación oficial, no hace más que sugerir que los funcionarios encubrieron el hecho de que el lugar del accidente había sido encontrado antes de las 15.10 horas (hora local). El Grupo de Expertos estimó en este sentido que el valor probatorio de la información era moderado.

### **Momento en que el lugar del accidente fue localizado por las autoridades III**

219. En su libro *The Rise and Fall of Moise Tshombe* (1968), Ian Colvin, que era corresponsal extranjero en Ndola en el momento del accidente, cuenta que

sobrevoló el lugar del accidente a las 9.00 horas (hora local) del 18 de septiembre en un avión pilotado por él mismo. Cuenta haber visto un claro largo y estrecho en la arboleda y a policías moverse entre los restos del avión siniestrado y las cenizas. Ello fue varias horas antes de que las autoridades afirmaran haber descubierto los restos del avión siniestrado. Colvin no habla de ningún esfuerzo por comunicárselo a nadie. El Grupo de Expertos estimó que el valor probatorio de la información de que se vio a policía en el lugar del accidente en la mañana del 18 de septiembre de 1961 era bajo.

### **Informaciones de un organismo de inteligencia extranjero**

220. Entre la información nueva facilitada al Grupo de Expertos por la Comisión Hammarskjöld figuraba un informe desclasificado del Primer Secretario de la Oficina del Alto Comisionado Británico en Salisbury y presunto agente del Servicio Secreto de Inteligencia (MI6), Neil Ritchie, de fecha 17 de septiembre de 1961, en el que Ritchie relata cómo, horas antes ese mismo día, llevó a Moise Tshombe y al Cónsul británico en Elisabethville, Denzil Dunnett, a Ndola, donde más tarde esperaban la llegada de Hammarskjöld desde Leopoldville. Si bien ese informe en concreto no hace ninguna observación sobre la posible causa del accidente del SE-BDY, su existencia y contenido constituye información nueva sobre la presencia del organismo de inteligencia británico en la zona y sobre el hecho de que el organismo informó acerca de las circunstancias relacionadas con las actividades de Hammarskjöld antes de la noche del 17 al 18 de septiembre. Además, la información nueva presentada al Grupo de Expertos por la Sra. Williams indica que parte de los archivos y los registros del Gobierno del Reino Unido que pueden estar relacionados con los acontecimientos en cuestión han sido retenidos por el Gobierno debido a su clasificación como secretos según criterios de seguridad.

221. En ese sentido, a fin de facilitar sus estimaciones del valor probatorio de esta y de otra información nueva, el Grupo de Expertos solicitó a las autoridades competentes del Gobierno del Reino Unido que buscaran y le transmitieran cualquier información que pudieran tener en su poder de Ritchie o de otros funcionarios de los servicios de inteligencia en relación con las trágicas muertes, así como cualesquiera otros materiales pertinentes. Además, el Grupo de Expertos solicitó a esas autoridades que facilitaran al Grupo de Expertos las partes que hubieran retenido de los registros señalados a su atención por la Sra. Williams (véase el apéndice 7).

222. El Gobierno del Reino Unido respondió, en una carta de fecha 10 de junio de 2015, que la inmensa mayoría del material del Reino Unido relativo a esos acontecimientos ya se había hecho público, y que el Ministerio de Relaciones Exteriores y Asuntos del Commonwealth había coordinado una búsqueda en todos los departamentos competentes del Reino Unido, y ninguno había señalado material pertinente. Además, el Gobierno del Reino Unido observó que, después de haber encargado un examen de todo el material retenido a fin de determinar si se podía hacer público, decidió que no, por motivos de seguridad. Además, observó que el material consiste en pedazos individuales de texto incluidos dentro de archivos que, por lo demás, son públicos, y que el total de la información retenida es muy pequeño, tan solo algunas palabras (véase el apéndice 7).

## IX. Resumen de las principales constataciones y conclusiones

### Resumen de las principales constataciones

#### *Información nueva sobre la causa de muerte u otras presuntas causas de muerte*

223. El Grupo de Expertos consideró nulo el valor probatorio de la información hecha pública en 2005 que indicaba que Hammarskjöld presentaba un orificio redondo en la frente, provocado por una herida de bala. No se encontró ninguna prueba médica que demostrara que Hammarskjöld había sufrido una herida de bala, ni antes ni después del accidente. La opinión forense coincidente es que murió de forma instantánea (Comisión de Encuesta de Rhodesia) o pocos segundos después del impacto (Comisión de las Naciones Unidas y Knudsen) o que sobrevivió poco tiempo después del accidente (Dr. Rammer, Dr. Busch y Dr. James). Los expertos forenses externos consultados por la Comisión Hammarskjöld y el Grupo de Expertos, respectivamente, consideran correctas las autopsias realizadas por el Dr. Ross, el Dr. Stevens y el Dr. Smith en 1961.

224. La información nueva facilitada por un testigo presencial que indica que Hammarskjöld estaba vivo y luchaba por sobrevivir en el lugar del accidente, el 18 de septiembre de 1961, tiene un valor probatorio nulo.

225. La nueva afirmación de que dos mercenarios (Swanepoel y Colin John Cooper) habían disparado a Hammarskjöld después del accidente carece de valor probatorio.

226. La existencia confirmada de 200 placas de rayos X originales de todas las víctimas del trágico accidente y el análisis de las conclusiones de los exámenes anatomopatológicos de las víctimas del accidente de la aeronave de las Naciones Unidas, coetáneo del hecho, en los registros del Dr. Ross depositados en los archivos de la Universidad de Dundee, y las fotocopias de los informes oficiales de las autopsias de todas las víctimas también que fueron realizados de conformidad con la Ley de Investigaciones en Casos de Muerte Repentina, Violenta o No Natural, encontradas entre los archivos del Dr. Smith en la Jefatura del Servicio de Anatomía Patológica Forense de Ontario, realzan la autenticidad y la corrección de los informes de las autopsias originales realizadas por las autoridades de Rhodesia del Norte.

#### *Información nueva de testigos presenciales sobre las últimas etapas de vuelo del SE-BDY*

227. El Grupo de Expertos asignó un valor probatorio moderado a la información proporcionada por 9 de los 12 nuevos testigos presenciales, en la medida en que ayuda a probar uno o varios de los extremos siguientes:

- a) Había más de un avión en el aire en el momento en que el SE-BDY inició su aproximación a Ndola.
- b) Los demás aviones que se encontraban en el aire al mismo tiempo que el SE-BDY inició su aproximación a Ndola eran reactores.
- c) El SE-BDY estaba ardiendo antes de impactar contra el suelo.
- d) El SE-BDY recibió disparos o fue de otro modo atacado de forma activa por otro avión durante su aproximación a Ndola.

228. El valor de esa información se determinó sobre la base de que, pese a los factores que afectan a la fiabilidad de las observaciones de testigos presenciales con el paso del tiempo, constituyen relatos de primera mano de lo que creían sinceramente que vieron (o escucharon) y aportan peso a los relatos de los testigos durante las investigaciones oficiales.

*Información nueva sobre un ataque desde el aire o desde tierra u otra amenaza externa*

229. El Grupo de Expertos consideró moderado el valor probatorio de las afirmaciones de Charles Southall y Paul Abram, que indicaron haber escuchado o leído una transcripción de las transmisiones de radio interceptadas en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 relativas a lo que creían que era un ataque contra el SE-BDY que provocó el accidente. Si bien se consideraba técnicamente viable que una transmisión de radio fuera interceptada o retransmitida a los puestos de escucha del Organismo Nacional de Seguridad o la CIA en Chipre y Grecia, donde Southall y Abram estaban destacados, respectivamente, el Gobierno de los Estados Unidos aún debe respaldar algunos aspectos de la verosimilitud de sus afirmaciones. Además, el Gobierno de los Estados Unidos informó al Grupo de Expertos en una carta de fecha 9 de junio de 2015 de que había realizado una búsqueda en sus archivos y registros y no había encontrado ningún documento que respondiera a la solicitud del Grupo sobre esta cuestión. La búsqueda había incluido los registros del Organismo Nacional de Seguridad y de la CIA (véase el apéndice 6).

230. El Grupo de Expertos consideró bajo el valor probatorio de la información de uno de los testigos presenciales que afirmaba que los restos del SE-BDY estaban salpicados de orificios de bala, basándose en las incoherencias con otra información conocida sobre las circunstancias. No obstante, el Grupo de Expertos aceptó que los orificios de bala se podrían haber encontrado, en el momento de las observaciones del testigo, en una parte de los restos del avión que en ese momento todavía no había ardido.

231. El Grupo de Expertos consideró nulo el valor probatorio de las afirmaciones de un segundo testigo que afirmó que había orificios de bala en los restos del SE-BDY basándose en que la información se había obtenido de oídas.

232. El Grupo de Expertos asignó un valor probatorio bajo a la información relacionada con las afirmaciones del diplomático francés Claude de Kemoullaria, según las cuales en 1967 entrevistó en París a un piloto mercenario belga que respondía al nombre de “Beukels”, que presuntamente confesó haber derribado involuntariamente el SE-BDY mientras intentaba desviar el avión hacia otro lugar en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Ese valor se asignó basándose en la misteriosa falta de información sobre el intento de De Kemoullaria de comunicar las afirmaciones a las autoridades correspondientes, la aparente falta de notas coetáneas tomadas por De Kemoullaria durante o poco después de la entrevista, y la respuesta de los Gobiernos de Bélgica y Francia al Grupo de Expertos, que afirmaron no tener información en sus archivos y registros sobre la cuestión.

233. El Grupo de Expertos asignó un valor probatorio nulo a la información que afirmaba la implicación de dos presuntos mercenarios, Van Risseghem y Andre Gilson, basándose en que las investigaciones realizadas por las autoridades competentes (el Gobierno de Bélgica y la ONU, respectivamente) a la sazón

pudieron determinar su paradero, que demostraba que no era físicamente posible que hubieran participado en el ataque desde el aire al SE-BDY.

234. El Grupo de Expertos consideró bajo el valor probatorio de la afirmación de que un presunto agente de la CIA, Roland ‘Bud’ Culligan, derribó el SE-BDY por orden de la CIA. Ese valor fue asignado basándose en la falta de información que confirmara las reservas y el relato de los acontecimientos de Culligan, incluida la afirmación de que habían sido detalladas por él en un diario, y en la respuesta del Gobierno de los Estados Unidos a una solicitud de información del Grupo de Expertos según la cual no había ninguna referencia a Culligan en sus registros de documentación de las actividades de la CIA en el momento en cuestión (véase el apéndice 6).

235. El Grupo de Expertos asignó un valor probatorio nulo a la afirmación de que dos pilotos belgas, uno de ellos un tal Comandante Delin, habían alardeado en una conversación en estado de ebriedad escuchada por un periodista que habían derribado el SE-BDY en un ataque desde el aire. Este valor fue asignado sobre la base de la renuencia del declarante a testificar en la audiencia de la Comisión de Rhodesia para que su versión fuera sometida a todas las comprobaciones, siendo consciente de que ello se le había solicitado, así como en el hecho de que negó categóricamente ante la Comisión de Rhodesia haber formulado esos comentarios.

236. El Grupo de Expertos asignó un valor probatorio nulo a la afirmación realizada por el compañero de la periodista y escritora Eva Aminoff, según la cual dos pilotos belgas no identificados tenían órdenes de derribar el SE-BDY basándose en que la información se había obtenido de oídas, no era coetánea y no presentaba detalles que se pudieran contrastar con otra información.

237. El Grupo de Expertos consideró bajo el valor probatorio de la información que pretende respaldar la proposición de que se había utilizado un Fouga Magister, un De Havilland Dove o un Dornier DO-27 o DO-28 en un ataque aéreo contra el SE-BDY. La información habla solo de la capacidad del avión, sobre la cual se expresan varias dudas basándose en limitaciones operacionales y de otro tipo.

#### *Información nueva sobre la hipótesis del sabotaje*

238. El valor probatorio de los documentos hechos públicos por la Comisión para la Verdad y la Reconciliación de Sudáfrica el 19 de agosto de 1998, presuntamente publicados por el Instituto de Investigaciones Marítimas de Sudáfrica (SAIMR), que había ordenado la “Operación Celeste”, cuyo objeto era la “eliminación” de Hammarskjöld, es bajo debido fundamentalmente a que no se ha probado su autenticidad, a la incertidumbre de la cadena de posesión, y al hecho de que no se ha confirmado si el SAMIR existía o no en septiembre de 1961. Ello a pesar de que el contenido de esos documentos se refiere a las instrucciones de colocar una bomba de 6 libras (2,72 kg) a bordo del SE-BDY, algo viable cuando el avión quedó sin vigilancia durante una hora o más en Leopoldville.

239. La afirmación de que en 2015 los funcionarios de una embajada extranjera (Rumania) en Leopoldville participaron en la colocación de un artefacto explosivo a bordo del SE-BDY mientras este se encontraba en la pista en el aeropuerto de Leopoldville el 17 de septiembre de 1961 carece de valor probatorio, simplemente porque sus funcionarios presuntamente fueron declarados *persona non grata* ese mismo día.

240. El trozo de metal encontrado en el lugar del accidente en 1975 por un exfuncionario de las Naciones Unidas tiene un valor probatorio nulo como prueba física, pues el Consejo Nacional de Seguridad en el Transporte de los Estados Unidos determinó que probablemente no pertenecía a un avión y, por lo que respecta a los orificios que presentaba, expertos en balística daneses determinaron que el tamaño y la apariencia de los mismos no mostraban que hubieran sido provocados por balas.

241. La afirmación contenida en un artículo publicado en la prensa el 3 de julio de 1978 que afirmaba que el artefacto explosivo colocado a bordo del SE-BDY era de “diseño incendiario estándar de la KGB” se consideró de valor probatorio nulo porque no se proporcionaba la fuente de donde procedía la información, y esta carecía de verosimilitud y de detalles verificables que se pudieran contrastar.

*Información nueva sobre la hipótesis del secuestro*

242. La información nueva según la cual el 17 de septiembre de 1961 se introdujo a un secuestrador a bordo del SE-BDY antes de que el avión abandonara Leopoldville a fin de que este obligara al avión a desviarse y poner rumbo a un lugar no especificado y, así, evitar las negociaciones de un alto el fuego previstas entre Hammarskjöld y Tshombe en Ndola tiene un valor probatorio nulo.

243. La información nueva proporcionada por dos antiguos altos funcionarios de las Naciones Unidas según la cual, poco después del accidente, el ex Primer Ministro de Rhodesia del Norte y Nyasalandia, Roy Welensky, aludió a la posibilidad de un pasajero “extra” a bordo del SE-BDY tiene un valor probatorio nulo, dado que la información se obtuvo de oídas, carecía de detalles, la identidad de los 16 pasajeros a bordo del avión había sido determinada de manera concluyente después del trágico acontecimiento, y que existía una gran cantidad de preguntas sin respuesta sobre la probabilidad de semejante empresa.

*Información nueva sobre los factores humanos*

244. El Grupo de Expertos consideró moderado el valor probatorio de la información según la cual tres de los cuatro miembros de la tripulación del vuelo habían volado durante hasta 16,8 horas, casi todas ellas de noche, en las 24 horas anteriores al accidente del SE-BDY y, por tanto, parecían no haber tenido oportunidad suficiente de descansar adecuadamente. La información era un análisis coetáneo realizado por personal cualificado que trabajaba para las autoridades suecas competentes, basándose en los registros de Transair, la empresa que operaba el SE-BDY.

245. El Grupo de Expertos consideró bajo el valor probatorio de la información procedente de otra fuente que también afirmaba que la tripulación sufría fatiga como consecuencia de un número excesivo de horas de vuelo, basándose en que la información procedía de una fuente secundaria y en que no se proporcionó al Grupo de Expertos un registro coetáneo del análisis del accidente del SE-BDY realizado por el afirmante en cumplimiento de su presunta misión.

*Información nueva sobre las actividades de los funcionarios y las autoridades locales*

246. La información nueva proporcionada por dos testigos presenciales, según los cuales los restos del avión siniestrado fueron encontrados por las autoridades de

Rhodesia del Norte antes de las 15.10 horas, la hora que figura en el relato oficial de estas, tiene un valor probatorio moderado.

247. La información nueva proporcionada por un testigo que visitó el lugar poco después del accidente del SE-BDY y que, mientras se encontraba allí, presuntamente vio a seis u ocho hombres vestidos con uniformes que parecían de combate, y que podrían haber sido del ejército o de la policía, tenía un valor probatorio bajo, entre otras cosas, porque cuestionaba el primer avistamiento del accidente por un miembro del equipo de búsqueda que comunicó haber visto los restos del avión desde el aire, así como la versión oficial de las autoridades de Rhodesia del Norte, según la cual la policía llegó al lugar del accidente en torno a las 15.10 horas.

248. La información nueva facilitada en 1995 por Lord Alport, según la cual, a su llegada a Salisbury a las 14.00 horas del 18 de septiembre de 1961, Lord Lansdowne le había informado de que se había encontrado el avión de Hammarskjöld y de que Hammarskjöld estaba muerto (antes de la hora oficial señalada por las autoridades para el hallazgo de los restos del avión) tiene un valor probatorio moderado.

249. La información nueva proporcionada por un antiguo sargento del ejército destinado en la base aérea de Kamina, en Katanga, bajo el control de la ONUC, según la cual la torre de control de Ndola había comunicado un reglaje QNH incorrecto al SE-BDY, que podría haber hecho que el avión descendiera a una altitud peligrosamente baja, no tiene ningún valor probatorio, pues esta opinión no fue comunicada ni a las Naciones Unidas ni al país que aportaba contingentes al que el sargento pertenecía, ni de forma oportuna ni en ningún momento, hasta que más tarde el antiguo sargento la reveló en sus memorias.

250. El Grupo de Expertos asignó un valor probatorio moderado a la información nueva que indicaba que las comunicaciones enviadas desde el criptógrafo CX-52 utilizado por Hammarskjöld durante su visita al Congo habían sido interceptadas por las agencias de inteligencia basándose en la información preliminar proporcionada a la Comisión Hammarskjöld el 6 de marzo de 2013 por el cuñado del fundador de Crypto AG, la empresa suiza que producía el criptógrafo.

### **Conclusiones**

251. La información nueva que ha aparecido sobre las posibles causas de muerte de Hammarskjöld y de algunas de las personas que lo acompañaban y su valor probatorio no resta valor a la corrección, las constataciones y las conclusiones de la autopsia original de los ocupantes del SE-BDY.

252. El Grupo de Expertos considera que, si la Asamblea General está de acuerdo en que se sigan haciendo investigaciones sobre esta cuestión, será poco fructífero someter a los testigos presenciales supervivientes que residen en Zambia a más interrogatorios. Su testimonio, en la medida en que ahora forma parte del registro oficial de las Naciones Unidas, seguiría disponible para ser puesto a prueba mediante su cotejo con el cuerpo de información actual y con cualquier información nueva que pueda salir a la luz en el futuro.

253. La Comisión Hammarskjöld recomendó que la finalidad inicial de reabrir la investigación de la Comisión de las Naciones Unidas realizada en 1961-1962 fuera confirmar o rebatir, basándose en la revelación de los registros de la interceptación de comunicaciones, las pruebas que indicaban que el accidente del SE-BDY había

sido provocado por alguna forma de ataque o amenaza aérea. En particular, la Comisión consideró importante que el Grupo de Expertos solicitara al Gobierno de los Estados Unidos que hiciera públicos los dos documentos que el Organismo Nacional de Seguridad consideraba que “respondían” a su solicitud, pero que seguían exentos de hacerse públicos por estar clasificados. Un miembro del Grupo de Expertos recibió pleno acceso a esos dos archivos, los consultó y determinó que la información que contenían no ayudaría a demostrar los hechos relacionados con la causa del accidente del avión ni la causa o las causas de las trágicas muertes. El miembro del Grupo de Expertos también determinó que los archivos no contenían ninguna información relativa a la interceptación de las comunicaciones acerca de un ataque contra el SE-BDY. Si bien el Grupo de Expertos envió otras solicitudes de información específica a determinados Estados Miembros, los Estados que respondieron comunicaron que no habían podido localizar ningún documento que respondiera a las solicitudes. No obstante, esta es una línea de investigación que el Grupo de Expertos todavía no considera agotada.

254. Desde que concluyó la investigación de la Comisión de las Naciones Unidas han salido a la luz varias afirmaciones de mercenarios, o de sus interlocutores, y de otros agentes que señalan que dispararon o de algún otro modo obligaron al SE-BDY a tocar tierra en un ataque desde el aire. La mayor parte de la información nueva que el Grupo de Expertos tiene ante sí sobre esta cuestión carece de credibilidad.

255. Basándose en la información que el Grupo de Expertos ha examinado durante su mandato, parece que las fuentes de información de las Naciones Unidas pueden haber subestimado el nivel de recursos de que disponía Katanga en el momento en que se produjeron los acontecimientos de la noche del 17 al 18 de septiembre, entre otras cosas, en relación con el número y el tipo de aviones que había en uso. No obstante, la información relativa a los Fouga Magister, De Havilland Dove y Dornier DO-27 y DO-28, habla solo de la capacidad de esos aviones para perpetrar un ataque desde el aire o llevar a cabo una amenaza. La información no ayuda a respaldar la afirmación de que uno de esos tipos de avión estuvo en realidad involucrado en un ataque o en una amenaza desde el aire contra el SE-BDY en la noche en cuestión.

256. La afirmación sobre un posible sabotaje del SE-BDY mediante la instalación o la colocación de explosivos u otros artefactos incendiarios no tiene respaldo suficiente en el cuerpo de información nueva.

257. Examinados colectivamente por el Grupo de Expertos, la información nueva sobre la hipótesis del secuestro y su valor probatorio tampoco respalda ni refuerza la hipótesis de que el SE-BDY pudiera haber sido objeto de un secuestro mientras volaba de Leopoldville a Ndola.

258. Con respecto a la posible confabulación oficial por parte de un Estado o Estados o de sus funcionarios, el valor probatorio de la información nueva que el Grupo de Expertos tiene ante sí no sirve para probar su existencia. Al mismo tiempo, tampoco excluye ni elimina esa posibilidad, habida cuenta de las preguntas sin respuesta en este sentido.

259. Si bien la Comisión de las Naciones Unidas consideró en cierta medida los efectos de la fatiga en el desempeño de la tripulación del vuelo, esta fue insuficiente según los estándares de investigación contemporáneos. No obstante, el papel que

podría haber representado la fatiga de la tripulación no explica por sí mismo la causa del accidente ni la medida en que la fatiga, si es que acaso fue un factor, contribuyó al accidente del SE-BDY, entre una o varias de las hipótesis de las posibles causas.

260. Considerada en su totalidad, aparte del hallazgo de material médico primario y secundario, la información nueva está solo respaldada marginalmente por pruebas físicas.

261. En relación con las partes de la información nueva relativas a un ataque o una amenaza desde el aire y con su valor probatorio, que se estimó moderado, las declaraciones de testigos presenciales que afirman que observaron más de un avión en el aire mientras el SE-BDY efectuaba su aproximación a Ndola, o reactores, o que el SE-BDY estaba ardiendo antes de impactar contra el suelo o que recibió disparos o de otro modo se vio atacado de forma activa por otro avión presente, la presunta escucha de las transmisiones de radio o la lectura por parte de dos testigos de la transcripción de una comunicación radiofónica sobre lo ocurrido, y la información adicional que ha salido a la luz sobre la capacidad aérea del gobierno provincial de Katanga en 1961 y su uso de personal militar y paramilitar extranjero también pueden proporcionar pistas importantes a fin de hallar la verdad sobre la causa o las causas probables del accidente aéreo y de las trágicas muertes.

## **X. Recomendaciones**

262. El Grupo de Expertos formula las siguientes recomendaciones:

a) El Grupo de Expertos observa que los registros y archivos que contienen información sobre las condiciones y circunstancias que derivaron en la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban, incluido material primario y secundario, como las placas de rayos X originales y los informes de las autopsias de las víctimas, las tablas y los análisis anatomopatológicos y otra información médica crucial, se encuentran en archivos tanto privados como públicos situados en varios Estados (Canadá, el Reino Unido y Suecia) e instituciones (los Archivos Nacionales de Suecia, la Biblioteca Bodleiana de la Universidad de Oxford, la Biblioteca Real de Suecia, la Jefatura del Servicio de Anatomía Patológica Forense de Ontario, la Secretaría de las Naciones Unidas y la Universidad de Dundee). El Grupo de Expertos recomienda al Secretario General que, en colaboración con los Estados Miembros, las instituciones y las personas que poseen esos archivos, estudie la viabilidad de establecer un archivo central o algún otro mecanismo integral que permita a las Naciones Unidas y a cualesquiera otras partes autorizadas acceder electrónicamente o por otros medios apropiados a esos registros y archivos con miras a asegurar su preservación y acceso continuos y la mejora de dicha preservación y dicho acceso.

b) El Grupo de Expertos recomienda al Secretario General que continúe instando a los Estados Miembros a que revelen, desclasifiquen o le concedan privilegio de acceso a la información que puedan tener en su posesión relacionada con las condiciones y circunstancias que derivaron en las trágicas muertes. En este sentido, el Grupo de Expertos invita al Secretario General a que haga un seguimiento de los aspectos no atendidos de las solicitudes de información específica sobre lo ocurrido realizadas por el Grupo de Expertos a los Estados Miembros.

c) Basándose en las principales constataciones y conclusiones del Grupo de Expertos, a modo de guía, el Grupo de Expertos recomienda que, cuando el Secretario General reciba cualquier otra información nueva de los Estados Miembros o de otras fuentes que aumente el valor probatorio de cualquiera de la información existente, el Secretario General —o un órgano independiente si el Secretario General estima preferible crear uno— lleve a cabo un examen detallado y concertado del grado en que la información establece las condiciones y circunstancias que derivaron en la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban. El Grupo de Expertos recomienda además que el Secretario General comunique a la Asamblea General esa información nueva y las conclusiones alcanzadas tras el examen de la misma, incluido el hecho de si altera el valor probatorio de la información considerada en su informe o en el de la Comisión de las Naciones Unidas.

263. Con miras a la revelación final de toda la verdad acerca de las condiciones y circunstancias que derivaron en la trágica muerte de Dag Hammarskjöld y las personas que lo acompañaban, seguiría siendo necesario que las Naciones Unidas, a fin de dar seguimiento a la investigación y como cuestión prioritaria, continuaran subsanando las lagunas de información críticas que todavía subsisten, incluida la existencia de material e información clasificados en poder de los Estados Miembros y de sus organismos que pueden arrojar nueva luz sobre este hecho trágico y su causa o causas probables.

*(Firmado)* Mohamed Chande **Othman**  
Jefe del Grupo de Expertos

*(Firmado)* Kerry **Macaulay**  
Miembro

*(Firmado)* Henrik **Larsen**  
Miembro

United Nations  Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246  
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-001

8 April 2015

Excellency,

I have the honour to refer to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 entitled "Investigation into the conditions and circumstances resulting in the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him". Furthermore, I have the honour to recall the announcement of His Excellency, the Secretary-General, that he has, in accordance with operative paragraph 1 of resolution 69/246, appointed an Independent Panel of Experts to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and members of the party accompanying him (the Dag Hammarskjöld Panel).

In my capacity as Head of the Panel, I am pleased to inform you that, together with its other members, Ms. Kerry Macaulay (Australia) and Mr. Henrik Larsen (Denmark), the Panel has commenced its work as of 30 March 2015. Furthermore, I wish to advise that the Panel is scheduled to submit its findings to the Secretary-General within 10 weeks.

Further to operative paragraph 2 of resolution 69/246 and the Secretary-General's note verbale of 19 January 2015 encouraging Member States to provide him with any relevant records or other relevant information in their possession, the Panel invites Member States to share any such records or information with it. Member States may contact myself or the other members of the Panel through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at [willis2@un.org](mailto:willis2@un.org) or +1-917-367-4907, respectively.

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

  
Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

His/Her Excellency  
Permanent Representative  
Permanent Mission of [...] to the United Nations  
New York

United Nations  Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246  
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-004

23 April 2015

Excellency,

I have the honour to refer to the mandate of the Independent Panel of Experts established pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel) to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. In addition, I have the honour to refer to the note verbale from the Permanent Mission of Belgium to the Secretariat of the United Nations, dated 25 March 2015, advising that the competent Belgian authorities are undertaking a search of their records for information relating to the tragic incident. Furthermore, I wish to refer to my letter to the Permanent Representatives of all Member States to the United Nations, dated 8 April 2015, inviting their Excellencies to share with the Panel any relevant records or other relevant information in their possession, pursuant to the request set out in operative paragraph 2 of resolution 69/246 and by His Excellency, the Secretary-General, in his note verbale of 19 January 2015.

Further to those general requests, and having now reviewed the new information and material presently available to the Panel more closely, the Panel would like to add the following more specific requests related to material potentially of particular relevance to its work. Several sources make reference to the presence of Belgian nationals operating as pilots for, or otherwise supporting, Kataganese forces in and around Congo, in 1961, including an individual referred to by the Commission of Inquiry of 2013, in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), as “Beukels”. Other such individuals about which new information has come to light include a Mr. Vak Riesegehel (possibly a misspelling of Jan van Risseghem), referred to by the US State Department in a cable from Leopoldville dated 18 September; as well as Messrs. Andre Gilson, Carlos or Charles Huyghe, ‘Major’ Delin, Jose Magain, Jerry Puren and ‘Colonel’ Lamouline.

To enable an accurate assessment of the probative value of this new information, the Panel respectfully requests that the competent Belgian authorities search for and share with it any information they may have in their possession about the activities of these individuals in the Congo or Northern Rhodesia (now Zambia) during 1961, as well as relevant information from inquiries into the assassination of Patrice Lumumba and the activities of Fouga jet aircraft

Her Excellency  
Permanent Representative  
Permanent Mission of Belgium to the United Nations  
New York

in and around Katanga during the time in question. Furthermore, the Panel respectfully requests the competent Belgian authorities to search for and share any other relevant information they may have in their possession, including indexes of relevant materials, current and past records and other classified materials they may be able to declassify and share with the Panel.

In addition, as part of the Panel's examination and assessment work, one of its members, Mr. Henrik Larsen, will visit Brussels on 4 and 5 May in order to visit the State Archives of Belgium and meet with Belgian resource persons. In anticipation of that visit, the Panel respectfully requests a search of the State Archives of Belgium for information of potential relevance, including that relating to the roles of Belgian mercenaries in Congo, in particular in Katanga Province, and the Belgian mining company Union Minière (now Umicore), during 1961.

The provision of such information, should it be located, would greatly assist with the Panel's efforts to assess the probative value of the new information. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note A/68/800, we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

The Panel may be contacted through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at [willis2@un.org](mailto:willis2@un.org) or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your Government's assistance as soon as possible.

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

  
Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



Représentation Permanente du Royaume de Belgique  
auprès des Nations Unies

One Dag Hammarskjöld Plaza  
885 Second Avenue, 41st Floor  
New York, NY 10017  
Tel: +1(212)378 63 00  
Fax: +1(212)681 76 18  
Mail: newyorkun@diplobel.fed.be  
[www.diplomatie.be/newyorkun](http://www.diplomatie.be/newyorkun)

original recd by  
hand 05/05/15  
DHP006

Réf. : NYK UNO/JUR.01/NV/KC/2015/223

**CONFIDENTIEL**

Annexes : 2

Le Représentant permanent de la Belgique auprès de l'Organisation des Nations Unies présente ses compliments au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et a l'honneur de se référer à la note verbale 2013-OLC-000840 du 23 janvier 2015 concernant « L'Enquête sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient ».

Le Représentant permanent de la Belgique auprès de l'Organisation des Nations Unies a l'honneur de transmettre, en annexe et en complément à la note NYKUNO/JUR.01/NV/AMR/2015/180 du 22 avril 2015, une copie...

1. d'un télégramme de feu le Secrétaire général Dag HAMMARSKJÖLD à feu le Ministre des Affaires étrangères belge, P.-H. SPAAK, daté du 16 septembre 1961.
2. d'une « Note pour le dossier Van Risseghem » émanant du Ministère des Affaires étrangères, datée du 20 septembre 1961 et complétée à la main le 22 septembre 1961. Cette note montre que le Ministère des Affaires étrangères a mené une enquête, avec le concours de la Sûreté belge, au sujet de M. Jan VAN RISSEGHEM, dès réception du télégramme de feu le Secrétaire général Dag HAMMARSKJÖLD. L'enquête a indiqué que M. VAN RISSEGHEM se trouvait en Belgique du 8 au 16 septembre 1961 et qu'il ne pouvait donc pas être le pilote incriminé par feu le Secrétaire général dans les attaques aériennes contre les forces des Nations Unies au Katanga. La note donne une information manuscrite de dernière minute (22 septembre 1961) émanant de la Sûreté belge : « [...] le pilote du Fouga Magister est de nationalité britannique. En tous cas quand le F.M. a mitraillé l'avion Sabena sur la plaine d'Evile et l'avion ONU ultérieurement utilisé par Monsieur H., VAN RISSEGHEM était en Belgique 8 au 16 septembre [...] ». Cette phrase indique que l'avion utilisé par feu le Secrétaire général avait été précédemment mitraillé, ce qui expliquerait les traces de balles relevées sur l'avion, après l'accident qui lui a coûté la vie ainsi qu'à plusieurs autres personnes.

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies  
New York

/...

.be

./...

Au sujet de l'assassinat de M. Patrice LUMUMBA, le Représentant permanent de la Belgique auprès de l'Organisation des Nations Unies réfère à l'enquête parlementaire menée en 2001 par la Chambre des représentants de Belgique visant à déterminer les circonstances exactes de cet assassinat et l'implication éventuelle de responsables politiques belges dans celui-ci. Le rapport de la Commission d'enquête, de novembre 2001, est disponible au lien Internet suivant :

[http://www.lachambre.be/kvvcr/showpage.cfm?section=%7Ccomm%7Ccmb&language=fr&story=lmb.xml&rightmenu=right\\_publications](http://www.lachambre.be/kvvcr/showpage.cfm?section=%7Ccomm%7Ccmb&language=fr&story=lmb.xml&rightmenu=right_publications)

Enfin, le Représentant permanent de la Belgique auprès de l'Organisation des Nations Unies a l'honneur d'informer que Mme Christine SOMERHAUSEN, *conseiller-adjoint*, a été désignée comme personne de contact pour le dossier d'enquête sur la mort tragique de M. Dag HAMMARSJÖLD au sein de l'administration du Service public fédéral Affaires étrangères à Bruxelles ([christine.somerhausen@diplobel.fed.be](mailto:christine.somerhausen@diplobel.fed.be), tél. : +32.(0)2/501 86 37).

Le Représentant permanent de la Belgique auprès de l'Organisation des Nations Unies saisit cette occasion pour renouveler au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies les assurances de sa haute considération.

New York, le 1<sup>er</sup> mai 2015



United Nations  Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246  
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-008

23 April 2015

Excellency,

I have the honour to refer to the mandate of the Independent Panel of Experts established pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel) to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. In addition, I wish to refer to my letter to the Permanent Representatives of all Member States to the United Nations, dated 8 April 2015, inviting their Excellencies to share with the Panel any relevant records or other relevant information in their possession, pursuant to the request set out in operative paragraph 2 of resolution 69/246 and by His Excellency, the Secretary-General, in his note verbale of 19 January 2015.

Further to that general request, and having now reviewed more closely the new information and material presently available to the Panel, the Panel notes that reference is made by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to “a transcription of a what appears to be [‘UN diplomat’ George Ivan] Smith’s tape-recorded dictation of [French diplomat Claude] de Kemoularia’s account” of a claim by a former Belgian pilot named “Beukels” to have accidentally shot down the ‘Albertina’ (the aircraft in which Dag Hammarskjöld and the members of his party were travelling) in an attempt to divert it. The conversation between Mr. de Kemoularia and “Beukels” reportedly took place in Paris in 1967.

To enable an accurate assessment of the probative value of this and other new information, as it relates to the circumstances that resulted in the tragic deaths, the Panel respectfully requests the competent French authorities to search for and share with it any materials they may have in their possession relating to that interaction and any other material referring to a Belgian pilot going by the name of “Beukels”.

Furthermore, the Panel respectfully requests that the competent French authorities share with it any other relevant information, including indexes of relevant materials, current and past records and classified materials they may have in their custody or possession.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel’s efforts

His Excellency  
Permanent Representative  
Permanent Mission of France to the United Nations  
New York

to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

The Panel may be contacted through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at [willis2@un.org](mailto:willis2@un.org) or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your Government's assistance as soon as possible.

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

  
Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



## MISSION PERMANENTE DE LA FRANCE AUPRES DES NATIONS UNIES

*L'Ambassadeur, Représentant Permanent*

New York, le 2 juin 2015

B.C./ng

N° 2015 - 515444

La Mission permanente de la France auprès des Nations unies présente ses compliments au Secrétariat du panel Dag Hammarskjöld et a l'honneur de se référer à la lettre, datée du 23 avril 2015, que vous m'avez adressée.

En réponse à cette lettre, la Mission permanente de la France auprès des Nations unies a l'honneur de faire valoir les éléments suivants :

Les recherches effectuées dans les archives du Ministère des Affaires étrangères et du développement international n'ont pas permis de trouver trace d'une conversation tenue entre M. Claude de Kemoularia et un pilote belge nommé « Beukels », relative à la mort de M. Dag Hammarskjöld. Les archives consultées sont publiques et non classifiées.

Comme il a été indiqué, la Mission permanente de la France auprès des Nations unies a accepté que les membres du panel consultent eux-mêmes ces archives in situ, si la demande en est faite.

En revanche et à la suite de démarches entreprises en France, il est apparu que, compte-tenu de l'âge et de l'état de santé de M. Claude de Kemoularia, celui-ci n'était pas en mesure de pouvoir répondre aux questions du Panel.

La Mission permanente de la France auprès des Nations unies saisit cette occasion pour renouveler au Secrétariat du panel Dag Hammarskjöld les assurances de sa haute considération.

François Delattre

Secrétariat des Nations Unies  
Secrétariat du panel Dag Hammarskjöld

---

One Dag Hammarskjöld Plaza 245 East 47th Street New York, NY 10017

UNOFFICIAL TRANSLATION

*The Permanent Mission of France to the United Nations presents its compliments to the Secretariat of the Dag Hammarskjöld Panel and has the honor to refer to the letter dated 23 April 2015 from the Head of the Panel to the Permanent Representative.*

*In response to the letter, the Permanent Mission of France to the United Nations has the honor to submit the following elements:*

*Research in the archives of the Ministry of Foreign Affairs and International Development have not permitted to find trace of a conversation between Mr. Claude Kemoullaria and a Belgian pilot named "Beukels" concerning the death of Mr. Dag Hammarskjöld. Those archives are public and not classified.*

*As indicated, the Permanent Mission of France to the United Nations has accepted for the panel members to consult these archives in situ, if requested.*

*However, after demarches accomplished in France, it appeared that, given the age and the current health status of Mr. Claude Kemoullaria, he was not able to respond to questions from the Panel.*

*The Permanent Mission of France to the United Nations avails itself of this opportunity to renew to the Secretariat of the Dag Hammarskjöld Panel the assurances of its highest consideration*

*François Delattre*

United Nations  Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246  
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-006

23 April 2015

Excellency,

I have the honour to refer to the mandate of the Independent Panel of Experts established pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel) to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. In addition, I wish to refer to my letter to the Permanent Representatives of all Member States to the United Nations, dated 8 April 2015, inviting their Excellencies to share with the Panel any relevant records or other relevant information in their possession, pursuant to the request set out in operative paragraph 2 of resolution 69/246 and by His Excellency, the Secretary-General, in his note verbale of 19 January 2015.

Further to that general request, and having now reviewed the new information and material presently available to the Panel more closely, the Panel would like to add the following more specific request related to material potentially of particular relevance to its work. A German researcher has, following a review of academic archives in Germany, reported to the Panel that the West German intelligence agency, Bundesnachrichtendienst (BND), had established operations in the Congo in the summer of 1960 and was likely monitoring events of significance in the region around the time of the crash of flight SE-BDY in Ndola, Northern Rhodesia (now Zambia), on the night of 17-18 September 1961. In that connection, and to enable an accurate examination and assessment of the probative value of new information related to the deaths, the Panel respectfully requests that the competent German authorities search for and share with it any information they may have in their possession received through their agencies in the Congo or neighbouring countries appearing to relate to the deaths of Dag Hammarskjöld and his party.

Furthermore, the Panel respectfully requests the competent German authorities share with it any other relevant information, including indexes of relevant materials, current and past records and classified materials they may have in their custody or possession.

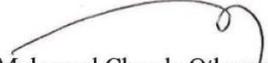
The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly

His Excellency  
Permanent Representative  
Permanent Mission of Germany to the United Nations  
New York

(A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

The Panel may be contacted through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at [willis2@un.org](mailto:willis2@un.org) or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your Government's assistance as soon as possible.

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



Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



**The Dag Hammarskjöld Panel**

**.NEWYVN POL-1-1-VN Knorn, Till** to: willis2@un.org

08/06/2015 12:41 PM

Cc: ".NEWYVN POL-AL-VN Schieb, Thomas"

---

History: This message has been replied to and forwarded.

I am referring to your Note Verbal from 23 April 2015 and our telephone conversation and would like to state, that Germany involved all relevant authorities, no relevant information has been found.

Best,

Till Knorn

United Nations  Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246  
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-007

23 April 2015

Excellency,

I have the honour to refer to the mandate of the Independent Panel of Experts established pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel) to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. In addition, I wish to refer to my letter to the Permanent Representatives of all Member States to the United Nations, dated 8 April 2015, inviting their Excellencies to share with the Panel any relevant records or other relevant information in their possession, pursuant to the request set out in operative paragraph 2 of resolution 69/246 and by His Excellency, the Secretary-General, in his note verbale of 19 January 2015.

Further to those general requests, and having now reviewed the new information and material presently available to the Panel more closely, the Panel would like to add the following more specific requests related to material of relevance to its work. Reference is made by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to a file passed to the South African Truth and Reconciliation Commission, in July 1998, by the National Intelligence Agency relating to the assassination of the former leader of the South African Communist Party, Chris Hani. That file reportedly contained documents referring to an operation codenamed 'Celeste' that, according to the Commission's report, "... bore the letterhead of the South African Institute for Maritime Research [and] purported to report that a bomb planted on Hammarskjöld's aircraft had failed to explode on take-off from Leopoldville but had been activated before landing."

To enable an accurate assessment of the probative value of this new information, the Panel respectfully requests that the competent South African authorities search for and share with it any records or other materials relating to the documents referred to in the Commission's report, which the Commission advises may be held by the Department of Justice; any references to the existence at the time in question of the South African Institute for Maritime Research; or any other materials they may have in their possession that either negates or corroborates information about the purported plan referred to in the Commission's report.

In addition, the Commission reported that a "former Katangan mercenary" named Colin

His Excellency  
Permanent Representative  
Permanent Mission of the Republic of South Africa to the United Nations  
New York

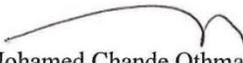
Cooper (nationality unspecified) alleged to the Norwegian police, in 2005, that a South African national by the name of Swanepoel told him during a stay in Elisabethville that Swanepoel, among others, had been posted in the bush to wait for Dag Hammarskjöld's plane and, once it had crashed, shot and killed a bodyguard who had survived the crash and the Secretary-General. The Panel respectfully requests the competent South African authorities to search for and share with it any information they may have in their possession relating to that claim, as well as any other relevant information they may have about the existence and activities of one or more South Africans working as mercenaries in Katanga in 1961 with the name Swanepoel.

Furthermore, the Panel respectfully requests the competent South African authorities to share with it any other relevant information, including indexes of relevant materials, current and past records and classified materials they may have in their custody or possession.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

The Panel may be contacted through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at [willis2@un.org](mailto:willis2@un.org) or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your Government's assistance as soon as possible.

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

  
Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations  Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246  
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-009

23 April 2015

Excellency,

I have the honour to refer to the mandate of the Independent Panel of Experts established pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel) to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. In addition, I wish to refer to my letter to the Permanent Representatives of all Member States to the United Nations, dated 8 April 2015, inviting their Excellencies to share with the Panel any relevant records or other relevant information in their possession, pursuant to the request set out in operative paragraph 2 of resolution 69/246 and by His Excellency, the Secretary-General, in his note verbale of 19 January 2015.

Further to those general requests, and having now reviewed the new information and material presently available to the Panel more closely, the Panel would like to add the following more specific information requests related to material of relevance to its work.

The Panel has received a copy of a cable sent from the US embassy in Leopoldville (now Kinshasa) to Washington D.C., on 18 September 1961, reporting the “possibility [the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and the members of the party accompanying him] was shot down by the single pilot who has harassed UN operations and who has been identified by one usually reliable source as Vak Riesegehel [possibly a misspelling of Jan van Risseghem], Belgian”. The Panel respectfully requests the competent US authorities to search for and share with the Panel records or files they may have in their possession that include any response to the said cable, as well as any other material that could shed light on the basis for the report, as well as any other reporting on the matter.

The Panel notes that reference is made by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to claims made by a former United States Navy officer previously stationed at the US National Security Agency’s naval communications facility in Cyprus, Mr. Charles Southall, to have heard a recording of a radio communication in which an aircraft pilot reports attacking and downing another aircraft on the night of 17-18 September 1961, the night the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and the members of his party crashed near Ndola,

Her Excellency  
Permanent Representative  
Permanent Mission of the United States to the United Nations  
Washington D.C.

Northern Rhodesia (now Zambia). Furthermore, the Panel has reviewed a transcript of an interview conducted by Sir Stephen Sedley, the Head of the Commission, with Mr. Southall, on 21 September 2012, that provides the basis for the Commission's reporting on the matter. In that interview, Mr. Southall expresses the belief such a recording or a transcript thereof is likely stored in the archives of the US National Security Agency. In its response to a Freedom of Information Act request submitted by the National Security Archive, on behalf of the Commission, in connection with Mr. Southall's claim, the National Security Agency advised, in a letter dated 20 August 2013, that two out of three documents found to be responsive to the request are exempt from disclosure to the Commission due to their classification as top secret. Similarly, media reports refer to a former US Air Force staff member, Mr. Paul Henry Abram, purportedly assigned to the National Security Agency station in Iraklion, Greece, to monitor radio traffic who claims to have heard similar radio exchanges on the night in question.

In order to assess the probative value of this new information, as it relates to efforts to ascertain the circumstances that resulted in the tragic deaths, the Panel respectfully requests the competent US authorities to search their files for records or transcripts of radio traffic intercepted or received on the night of 17-18 September 1961 concerning the landing or approach of an aircraft at Ndola, Northern Rhodesia, between 2130 GMT on 17 September 1961 and 0330 GMT on 18 September 1961, as well as potentially related records of correspondence between Washington D.C. and the US embassies in Cyprus and Greece, respectively, around the time in question. Furthermore, the Panel respectfully requests the competent US authorities to disclose in whole or in part the contents of the two documents referred to in the aforementioned National Security Agency letter as responsive to the Commission's request.

Moreover, the Panel would welcome information about whether Mr. Southall and Mr. Abram were enlisted in the US Navy and Air Force, respectively, or other branches of the US Government at the time in question; stationed in Cyprus and Greece, respectively; and whether and in what capacity they worked in support of the National Security Agency at that time.

The Panel notes the Commission's reporting on the presence of two US Air Force aircraft, possibly DC-3 Dakotas, on the tarmac at Ndola airfield on the night of the crash, which Rhodesian Royal Air Force Squadron Leader Mussell reported to the UN inquiry of 1962 were "sitting on the airfield with their engines running". The latter observation was assessed at the time as inviting the possibility those on board were listening to radio communications in the area or transmitting information to another station or both. In assessing the probative value of this information, the Panel respectfully requests the competent US authorities to search their records for and share with the Panel any information they may have in their possession obtained or transmitted by those aboard the two US Air Force aircraft that could shed light on the circumstances relating to the tragic crash of flight SE-BDY.

Reference is made in a Washington Post report, dated 3 June 1978, to an investigative article that refers to a purported Central Intelligence Agency (CIA) report apparently submitted to President Kennedy in 1962 stating "There is evidence collected by our technical field operatives that the explosive device aboard the aircraft [flight SE-

BDY] was of a standard KGB incendiary design". The Panel would be most grateful for information about the existence and basis of that alleged CIA report, or other CIA reports or related information it may have in its possession that would shed light on the circumstances surrounding the crash of the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and his party.

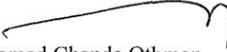
A New York Times article published in 20 September 1961 quotes former President Harry S. Truman as stating, "Dag Hammarskjöld was on the point of getting something done when they killed him. Notice that I said 'When they killed him'." The Panel respectfully requests the competent US authorities to search for and share with it information they may have in their possession, such as briefings to former President Truman that may provide the basis for the afore-mentioned statement.

The Panel respectfully requests that the afore-mentioned searches include, where relevant, US National Archives and Records files, including the relevant United States department and agency files; presidential library records, in particular those of Presidents Eisenhower, Hoover, Johnson, Kennedy and Truman; master schedules for the Central Intelligence Agency, Federal Bureau of Investigation and National Security Agency; and United States Congress records.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

The Panel may be contacted through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at [willis2@un.org](mailto:willis2@un.org) or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your Government's assistance as soon as possible.

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

  
Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations  Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246  
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-017

28 May 2015

Excellency,

I have the honour to refer to the mandate of the Independent Panel of Experts established pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel) to examine and assess the probative value of new information related to the tragic deaths of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and the members of the party accompanying him. In addition, I wish to refer to my letter to Your Excellency, dated 23 April 2015, conveying several specific information requests relating to an assessment of the probative value of new information about the tragic deaths. Further to that letter, the Panel wishes to add the following requests regarding material relevant to its work.

In its ongoing review of the new information, the Panel has noted correspondence and other materials referring to the alleged involvement of a purported former-US Air Force and former-Central Intelligence Agency employee or contractor, Mr. Roland B. Culligan, in an aerial attack on flight SE-BDY, the aircraft carrying former Secretary-General Dag Hammarskjöld and his party, near Ndola on the night of 17-18 September 1961. The materials describe a claim made by Mr. Culligan in an interview with an attorney, Mr. Jerome N. Frank, in the mid-1970s, that Mr. Culligan carried out the attack in a P-38 Lightning aircraft he flew from Tripoli (Libya) to Ndola, via Abidjan and Brazzaville. According to Mr. Culligan's account, the attack resulted in the downing of flight SE-BDY. The Panel understands that the claim was brought before the United States Senate Select Committee to Study Governmental Operations with Respect to Intelligence Services (the 'Church Committee') in 1975.

In order to assess the probative value of this new information, the Panel respectfully requests that the competent US Government authorities search for and share with the Panel any information they may have in their possession relating to the claim. Moreover, the Panel respectfully requests information about whether Mr. Culligan was enlisted in or contracted by the Central Intelligence Agency, or other branches of the US Government, at the time in question and whether he undertook activities in connection with the work of the Central Intelligence Agency or other US Government agencies. In addition, information the US Government may have about whether Mr. Culligan possessed the knowledge and expertise required to fly an aircraft on a mission of the nature he described would also be very welcome.

Her Excellency  
Permanent Representative  
Permanent Mission of the United States to the United Nations  
New York

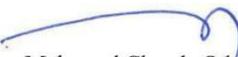
In his book, 'True Men and Traitors: From the OSS to the CIA, My Life in the Shadows' (2004), author and purported former-CIA agent, David W. Doyle, writes that he observed the delivery of three Fouga Magister aircraft to the Katanga region by a US commercial KC-97 cargo aircraft in the period preceding the crash of flight SE-BDY. According to an interview of Mr. Charles Southall by members of the Dag Hammarskjöld Commission of Inquiry of 2013, Mr. Doyle later conveyed the same observations to Mr. Southall in a phone conversation in "the autumn of 2012".

To enable an assessment of the probative value of this new information, the Panel respectfully requests that the competent US Government authorities search for and share with the Panel any information they have about the delivery of such aircraft to the Katanga region. In addition, the Panel would be grateful for information about whether Mr. Doyle was a member of the Central Intelligence Agency or other US Government department or agency and, if so, whether he was posted to the Congo or the surrounding region at or around the time in question.

The provision of such information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information before it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any relevant documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

The Panel may be contacted through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at [willis2@un.org](mailto:willis2@un.org) or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 12 June 2015 and would accordingly appreciate your Government's assistance as soon as possible.

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

  
Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



799 UNITED NATIONS PLAZA  
NEW YORK, N.Y. 10017-3505

UNITED STATES MISSION TO THE UNITED NATIONS

June 9, 2015

Dear Chief Justice Othman,

Dag Hammarskjöld was a peerless visionary and diplomat and a remarkable Secretary-General. His tragic death was a loss shared by the entire world.

The United States shares an interest in understanding the circumstances of the death of Dag Hammarskjöld.

Ambassador Sison and I were pleased to meet with you on May 11, 2015, on behalf of Ambassador Power and the U.S. Government. As we discussed, we have received your letter dated April 8, 2015, regarding a general request for information and your letter of April 23, 2015, regarding several specific requests for information. We have also received your letter dated May 28, 2015 containing additional requests for information. We in the U.S. Government have done our best to be as responsive as possible to your requests.

In your letter of April 23, 2015, you noted that you had received a copy of a cable sent from the U.S. Embassy in Leopoldville to Washington, DC, on September 18, 1961 reporting the possibility that the aircraft carrying Secretary-General Hammarskjöld was shot down by a Belgian pilot, identified by name, who had "harassed UN operations." You asked for records or files that include any response to this cable as well as any other material that could shed light on the basis for the report, as well as any other reporting on the matter.

As Ambassador Sison informed you at our meeting on May 11, State Department searches have revealed a number of documents that are responsive to this request. Ambassador Sison was pleased to give copies of these documents – now de-classified – to you at our meeting on May 11.

Chief Justice Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel  
United Nations  
New York, New York

Page | 2

Your letter also makes reference to the Commission of Inquiry of 2013, and claims made by Mr. Charles Southall during an interview with the head of the Commission that he heard a recording of a radio communication in which an aircraft pilot reports attacking and downing another aircraft on the night of September 17-18, 1961. Your letter notes that the Commission reported Mr. Southall's belief that such a recording or a transcript thereof is likely stored in the archives of the National Security Agency (NSA). Your letter notes the Freedom of Information Act (FOIA) request, submitted by the National Security Archive on behalf of the Commission, and the NSA's response that two of the three documents found to be responsive to the request are exempt from disclosure because they are classified at the top secret level.

Your letter requested that the United States search its files for records or transcripts of radio traffic intercepted or received on the night of September 17-18, 1961, concerning the landing or approach of an aircraft at Ndola, Northern Rhodesia, between 2130 GMT on September 17, 1961, and 0330 GMT on September 18, 1961, as well as potentially related records of correspondence between Washington and Embassies in Cyprus and Greece, respectively, around this time.

The United States has performed a search and has not found any documents matching the description of the documents that you requested. This includes a search of NSA and Central Intelligence Agency (CIA) records.

The National Security Archive, acting on behalf of the Commission, filed a FOIA request with the NSA for radio intercepts as described in your letter, but also asked for "any reports, memoranda or other correspondence about the airplane that carried" Dag Hammarskjöld. The National Security Agency, in its response, interpreted the request broadly, stating "We have interpreted it broadly in order to enable a more thorough search." Under this broad interpretation, the NSA said that it had found responsive documents, but that they remained top secret and could not be disclosed. The documents are not transcripts of recordings of a purported radio communication in which an aircraft pilot reports attacking and downing another aircraft on the night of September 17-18, 1961, and the United States is not aware of the existence of any such transcript.

You requested that the US disclose the contents of the two documents. Under a special arrangement, Ms. Kerry Macaulay, a member of the Panel, was permitted to read copies of these two NSA documents on a confidential basis. These were copies of the same two NSA documents which were identified by NSA in response to the FOIA request. We hope that Ms. Macaulay's review of these two documents will enable the Panel to conclude that they do not contain information which would shed light on the circumstances of Dag Hammarskjöld's death.

Page | 3

You requested information about whether Mr. Southall and Mr. Abram were enlisted in the Navy and Air Force, respectively, or other branches of the US Government at the time in question, stationed in Cyprus and Greece, respectively, and whether and in what capacity they worked in support of the National Security Agency at that time. With respect to Mr. Southall, as Ambassador Sison stated during our meeting on May 11, we have received information that indicates that he joined the Navy in 1955 and was released from active duty in 1969, and that he retired from the Naval Reserve in 1978 at the rank of commander. We have requested the Department of Defense to search for information responsive to your other questions regarding Mr. Southall, and for information regarding Mr. Abram.

Regarding the presence of two U.S. Air Force aircraft at Ndola airfield on the night of the crash, we have requested the Department of Defense to search for information responsive to this query.

Regarding the purported CIA report referenced in the Washington Post on June 3, 1978, we have sought information regarding that purported report, including from the Central Intelligence Agency, but the CIA has found no such report or any record of such a report. We have specifically asked representatives from the John F. Kennedy Library whether they have this purported report, and they informed us that they searched their files and also have no record of such a report.

Regarding the New York Times article quoting Harry S. Truman, we have contacted the Harry S Truman Presidential Library. Truman Library representatives informed us that they have searched their files and have found nothing that sheds light on the basis for his alleged comment. They told us that they have no information relating to the death of Dag Hammarskjöld that was communicated to President Truman by President Kennedy or by any other U.S. Government officials. The U.S. Government has not found anything which would shed light on the basis for his alleged comment.

The JFK Library provided us with a link to some documents which are in their online library which relate to the death of Dag Hammarskjöld. We have shared this link with your staff.

Regarding your May 28 letter, the CIA reviewed its records documenting CIA activities during the time in question and found no reference to Mr. Culligan. Likewise, the CIA has conducted a search and has found no documents regarding the presence of Fouga Magister aircraft in the Katanga region around the time in question. In addition, neither the CIA nor the

Page | 4

NSA found responsive information to the requests contained in your letters of April 8 and April 23 of 2015.

I hope that the information that the United States has provided to the Panel has been of assistance to you.

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mark Simonoff', written in a cursive style.

Mark Simonoff  
Minister Counsellor  
Legal Affairs

United Nations  Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS  
APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246  
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

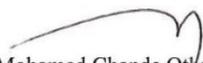
REFERENCE: 2015-DHP-005

23 April 2015

Excellency,

Further to our meeting with you on 20 April 2015, please see the attached letter to Dr. Cornelia Sorabji of today's date requesting certain specific information from the United Kingdom National Archives or other relevant Government department or agency files, as applicable. The Panel would be most grateful if the Permanent Mission of the United Kingdom and Northern Ireland to the United Nations would take the necessary steps to support the Panel's request.

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

  
Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

His Excellency  
Permanent Representative  
Permanent Mission of the United Kingdom and Northern Ireland to the United Nations  
New York

United Nations  Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246  
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-003

23 April 2015

Dear Madam,

I am writing with reference to the Independent Panel of Experts established by the United Nations Secretary-General pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel), of which I am the Head. That Panel, which consists also of Ms. Kerry Macaulay and Mr. Henrik Larsen, is mandated to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

In connection with the Panel's work, I am kindly requesting a search of all relevant archives and records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland, including national agency and Governmental department archives and records, for any pertinent, as yet unreleased information about the conditions and circumstances relating to the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

Furthermore, the Panel presently has information that, in order to assess its probative value, warrants more specific information requests. Reference is made in that regard by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to the presence and activities of the First Secretary, and alleged Secret Intelligence Service (MI6) agent, Neil Ritchie, operating in and around Ndola over the period the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and the members of his party crashed. A declassified report from Mr. Ritchie details how, on 17 September, he transported the self-appointed President of Katanga, Moise Tshombe, and the British Counsel in Katanga, Denzil Dunnett, to Ndola, whereupon they then awaited the arrival from Leopoldville of the Secretary-General. While that particular report does not comment on the possible causes of the tragic deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, the Panel believes it likely that subsequent reporting by Mr. Ritchie or other MI6 personnel present in the area could shed light on the conditions and circumstances relating thereto. In that connection, the Panel respectfully requests that the competent UK authorities search for and share with it any reports they may have in their possession from Mr. Ritchie or other intelligence officials with information relating to the deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, and any other relevant materials.

In addition, an academic researcher has informed the Panel about the presence in the

Dr. Cornelia Sorabji  
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office  
London

records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland of retained portions of several files of interest and possible relevance to the Panel's assessment. These are as follows:

- a. FCO 371/161548 - Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld, UN Secretary General – 1962
- b. FCO 371/161549 – Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld
- c. FO 371/155003 - Activities of mercenaries in Belgian Congo - 1961
- d. FO 371/155015 - Air traffic to and from Belgian Congo – 1961
- e. FO 371/161551 - Supply of aircraft for Katanga - 1962

The Panel respectfully requests the competent UK authorities share the retained portions of those records with it, as well as any other related information they may have in their possession, including indexes of relevant materials, current or past records and other classified materials they may have in their custody or possession.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

You or your staff may contact myself or other members of the Panel through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at [willis2@un.org](mailto:willis2@un.org) or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your assistance as soon as possible. In that regard, the Panel would gladly receive information as it becomes available, as opposed to in a consolidated form.

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

  
Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations  Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246  
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-010

27 April 2015

Dear Sir,

I am writing with reference to the Independent Panel of Experts established by the United Nations Secretary-General pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel), of which I am the Head. That Panel, which consists also of Ms. Kerry Macaulay and Mr. Henrik Larsen, is mandated to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

In connection with the Panel's work, I am kindly requesting a search of all relevant archives and records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland, including national agency and Governmental department archives and records, for any pertinent, as yet unreleased information about the conditions and circumstances relating to the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

Furthermore, the Panel presently has information that, in order to assess its probative value, warrants more specific information requests. Reference is made in that regard by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to the presence and activities of the First Secretary, and alleged Secret Intelligence Service (MI6) agent, Neil Ritchie, operating in and around Ndola over the period the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and the members of his party crashed. A declassified report from Mr. Ritchie details how, on 17 September, he transported the self-appointed President of Katanga, Moïse Tshombe, and the British Counsel in Katanga, Denzil Dunnett, to Ndola, whereupon they then awaited the arrival from Leopoldville of the Secretary-General. While that particular report does not comment on the possible causes of the tragic deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, the Panel believes it likely that subsequent reporting by Mr. Ritchie or other MI6 personnel present in the area could shed light on the conditions and circumstances relating thereto. In that connection, the Panel respectfully requests that the competent UK authorities search for and share with it any reports they may have in their possession from Mr. Ritchie or other intelligence officials with information relating to the deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, and any other relevant materials.

In addition, an academic researcher has informed the Panel about the presence in the

Mr. Robert Deane  
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office  
London

records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland of retained portions of several files of interest and possible relevance to the Panel's assessment. These are as follows:

- a. FCO 371/161548 - Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld, UN Secretary General – 1962
- b. FCO 371/161549 – Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld
- c. FO 371/155003 - Activities of mercenaries in Belgian Congo - 1961
- d. FO 371/155015 - Air traffic to and from Belgian Congo – 1961
- e. FO 371/161551 - Supply of aircraft for Katanga - 1962

The Panel respectfully requests the competent UK authorities share the retained portions of those records with it, as well as any other related information they may have in their possession, including indexes of relevant materials, current or past records and other classified materials they may have in their custody or possession.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

You or your staff may contact myself or other members of the Panel through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at [willis2@un.org](mailto:willis2@un.org) or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your assistance as soon as possible. In that regard, the Panel would gladly receive information as it becomes available, as opposed to in a consolidated form.

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

  
Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations  Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246  
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-011

27 April 2015

Dear Sir,

I am writing with reference to the Independent Panel of Experts established by the United Nations Secretary-General pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel), of which I am the Head. That Panel, which consists also of Ms. Kerry Macaulay and Mr. Henrik Larsen, is mandated to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

In connection with the Panel's work, I am kindly requesting a search of all relevant archives and records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland, including national agency and Governmental department archives and records, for any pertinent, as yet unreleased information about the conditions and circumstances relating to the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

Furthermore, the Panel presently has information that, in order to assess its probative value, warrants more specific information requests. Reference is made in that regard by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to the presence and activities of the First Secretary, and alleged Secret Intelligence Service (MI6) agent, Neil Ritchie, operating in and around Ndola over the period the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and the members of his party crashed. A declassified report from Mr. Ritchie details how, on 17 September, he transported the self-appointed President of Katanga, Moise Tshombe, and the British Counsel in Katanga, Denzil Dunnett, to Ndola, whereupon they then awaited the arrival from Leopoldville of the Secretary-General. While that particular report does not comment on the possible causes of the tragic deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, the Panel believes it likely that subsequent reporting by Mr. Ritchie or other MI6 personnel present in the area could shed light on the conditions and circumstances relating thereto. In that connection, the Panel respectfully requests that the competent UK authorities search for and share with it any reports they may have in their possession from Mr. Ritchie or other intelligence officials with information relating to the deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, and any other relevant materials.

In addition, an academic researcher has informed the Panel about the presence in the

Mr. Martin Tucker  
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office  
London

records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland of retained portions of several files of interest and possible relevance to the Panel's assessment. These are as follows:

- a. FCO 371/161548 - Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld, UN Secretary General – 1962
- b. FCO 371/161549 – Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld
- c. FO 371/155003 - Activities of mercenaries in Belgian Congo - 1961
- d. FO 371/155015 - Air traffic to and from Belgian Congo – 1961
- e. FO 371/161551 - Supply of aircraft for Katanga - 1962

The Panel respectfully requests the competent UK authorities share the retained portions of those records with it, as well as any other related information they may have in their possession, including indexes of relevant materials, current or past records and other classified materials they may have in their custody or possession.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

You or your staff may contact myself or other members of the Panel through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at [willis2@un.org](mailto:willis2@un.org) or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your assistance as soon as possible. In that regard, the Panel would gladly receive information as it becomes available, as opposed to in a consolidated form.

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

  
Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations  Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

APPOINTED BY THE SECRETARY-GENERAL PURSUANT TO GENERAL ASSEMBLY RESOLUTION 69/246  
(THE DAG HAMMARSKJÖLD PANEL)

REFERENCE: 2015-DHP-012

27 April 2015

Dear Sir,

I am writing with reference to the Independent Panel of Experts established by the United Nations Secretary-General pursuant to General Assembly resolution 69/246 of 29 December 2014 (the Dag Hammarskjöld Panel), of which I am the Head. That Panel, which consists also of Ms. Kerry Macaulay and Mr. Henrik Larsen, is mandated to examine and assess the probative value of new information related to the tragic death of former Secretary-General Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

In connection with the Panel's work, I am kindly requesting a search of all relevant archives and records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland, including national agency and Governmental department archives and records, for any pertinent, as yet unreleased information about the conditions and circumstances relating to the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him.

Furthermore, the Panel presently has information that, in order to assess its probative value, warrants more specific information requests. Reference is made in that regard by the Commission of Inquiry of 2013 (the Commission), in its report dated 9 September 2013 (A/68/800), to the presence and activities of the First Secretary, and alleged Secret Intelligence Service (MI6) agent, Neil Ritchie, operating in and around Ndola over the period the aircraft carrying Dag Hammarskjöld and the members of his party crashed. A declassified report from Mr. Ritchie details how, on 17 September, he transported the self-appointed President of Katanga, Moise Tshombe, and the British Counsel in Katanga, Denzil Dunnett, to Ndola, whereupon they then awaited the arrival from Leopoldville of the Secretary-General. While that particular report does not comment on the possible causes of the tragic deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, the Panel believes it likely that subsequent reporting by Mr. Ritchie or other MI6 personnel present in the area could shed light on the conditions and circumstances relating thereto. In that connection, the Panel respectfully requests that the competent UK authorities search for and share with it any reports they may have in their possession from Mr. Ritchie or other intelligence officials with information relating to the deaths of Dag Hammarskjöld and the members of his party, and any other relevant materials.

In addition, an academic researcher has informed the Panel about the presence in the

Mr. Patrick Salmon  
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office  
London

records of the Government of the United Kingdom and Northern Ireland of retained portions of several files of interest and possible relevance to the Panel's assessment. These are as follows:

- a. FCO 371/161548 - Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld, UN Secretary General – 1962
- b. FCO 371/161549 – Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld
- c. FO 371/155003 - Activities of mercenaries in Belgian Congo - 1961
- d. FO 371/155015 - Air traffic to and from Belgian Congo – 1961
- e. FO 371/161551 - Supply of aircraft for Katanga - 1962

The Panel respectfully requests the competent UK authorities share the retained portions of those records with it, as well as any other related information they may have in their possession, including indexes of relevant materials, current or past records and other classified materials they may have in their custody or possession.

The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly (A/68/800), we hope that any such documents can now be declassified, in whole or in part, and shared with the Panel.

You or your staff may contact myself or other members of the Panel through the Secretary to the Panel, Mr. Matthew Willis, who can be reached via email or telephone at [willis2@un.org](mailto:willis2@un.org) or +1-917-367-4907, respectively. The Panel notes it is required to report the findings of its assessment to the Secretary-General by 7 June 2015 and would accordingly appreciate your assistance as soon as possible. In that regard, the Panel would gladly receive information as it becomes available, as opposed to in a consolidated form.

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



Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



## Foreign & Commonwealth Office

Head of Knowledge  
Management Department and  
Departmental Records Officer

Mr Mohamed Chande Othman  
Head of the Dag Hammarskjöld Panel  
by e-mail

Tel: 0207 008 1118  
Fax:  
[www.fco.gov.uk](http://www.fco.gov.uk)

10 June 2015

Dear Mr Chande

### **DAG HAMMARSKJÖLD PANEL**

Please accept my apologies once again that I was not able to provide you with a substantive response to your requests for information within the original timescale given in your letter of 27 April.

You asked us to search across all relevant archives and records in the UK for any pertinent, as yet unreleased information about the conditions and circumstances relating to the tragic death of Dag Hammarskjöld and of the members of the party accompanying him. You also asked us to share with the Panel the retained portions of files held by the Foreign and Commonwealth Office (FCO).

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 co-ordinated a search across all relevant UK departments. None of these departments have identified any pertinent material.

I have also commissioned a review of all the retained material listed in your letter to determine whether this material can now be released. This review has been carried out on the basis that all relevant information should be released to the Panel unless it is absolutely necessary to continue to withhold it.

I regret that our review has determined that we are not in a position to release any of the retained material. We have reviewed all of the individual redactions and we have concluded that this information must continue to be withheld under Section 3(4) of the UK Public Records Act. In all cases the reason for these redactions is that the information cannot be released for security-related reasons.

The redactions consist of individual pieces of text, within otherwise open files. We are not retaining any whole documents or files. The total amount of information withheld is very small and most of the redactions only consist of a few words. The limited nature of these redactions can be seen in the files which are openly available at The National Archives. Our assessment is that all information of value to the Panel has already been released to The National Archives in the files you have identified and that release of the redacted material would not provide anything of additional value for the Panel's work.

Yours sincerely,



R. DAVO

Head of Knowledge Management Department and Departmental Records Officer