



NACIONES UNIDAS

ASAMBLEA GENERAL



Distr. GENERAL A/5069 24 abril 1962 ESPAÑOL ORIGINAL: INGLES

INFORME DE LA COMISION DE INVESTIGACION SOBRE LAS CONDICIONES Y CIRCUNSTANCIAS DE LA TRAGICA MUERTE DEL SR. DAG HAMMARSKJÖLD Y DE LAS PERSONAS QUE LE ACOMPAÑABAN *

INDICE

Table with 3 columns: Description, Párrafos, and Página. Includes entries for CARTA DE ENVIO, LISTA DE ABREVIATURAS, INTRODUCCION, and I. INVESTIGACION EFECTUADA POR LA COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS with sub-sections A and B.

* Los anexos del informe se publican por separado con la signatura A/5069/Add.1

INDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
C. Consideraciones generales	39-58	19
1. Procedimientos y métodos de trabajo de la Comisión	39-44	19
2. Convocatoria de testigos	45-46	20
3. Investigaciones complementarias	47	21
4. Colaboración de la Comisión de las Naciones Unidas con la Comisión de Rhodesia	48-53	21
5. Acuerdos con las autoridades de Rhodesia sobre audiencia de testigos	54-56	23
6. Facilidades concedidas a la Comisión y expresión de reconocimiento	57-58	24
II. SALIDA DEL SE-BDY DE LEOPOLDVILLE	59-91	25
A. Preparativos diplomáticos para la misión del Secretario General	60-67	25
B. Preparativos para el vuelo del Secretario General en el SE-BDY	68-78	27
C. Llegada del Secretario General al aeropuerto de Leopoldville (Ndjili) y despegue del SE-BDY	79	30
D. Medidas de seguridad adoptadas en el aeropuerto de Leopoldville (Ndjili) y plan de vuelo del SE-BDY	80-83	30
E. Respuestas a las preguntas hechas por la Asamblea General en los incisos a) y d) del párrafo 3 de la resolución 1628 (XVI)	84-91	31
III. EL ACCIDENTE DEL SE-BDY	92-158	34
A. El vuelo de Leopoldville a Ndola	93-97	34
B. Llegada sobre el aeropuerto de Ndola	98-102	36
C. Aterrizaje reglamentario en Ndola	103-106	37
D. Descripción del accidente	107-115	39
E. Informes médicos	116-120	42
F. Posibles causas	121-157	43
1. Sabotaje o injerencia interna	123-132	44
2. Ataque o injerencia externa	133-144	47
3. Fallo material	145-150	50
4. Fallo humano	151-157	52

INDICE (continuación)

	<u>Párrafos</u>	<u>Página</u>
G. Respuesta a la pregunta hecha al Secretario General en el inciso b) del párrafo 3 de la resolución 1628 (XVI)	158-159	55
IV. OPERACION DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO	160-201	56
A. Reglamento que rige las operaciones de búsqueda y salvamento en la región de información de vuelo de Salisbury	161-165	56
B. Descripción cronológica de la operación de búsqueda y salvamento efectuada después de desaparecido el SE-BDY	166-178	58
C. Análisis de las operaciones de búsqueda y salvamento, y respuestas a las preguntas formuladas por la Asamblea General en el inciso c) del párrafo 3 de la resolución 1628 (XVI)	179-201	61
1. Demora en la transmisión del primer mensaje INCERFA	182-188	62
2. Demora en el envío del primer mensaje DETRESFA	189-197	64
3. Demora en el comienzo de la búsqueda por aire	198-201	66
V. RESUMEN DE LAS OPINIONES DE LA COMISION	202-213	68

NOTA DE TRADUCCION

En este informe se emplea la palabra "accidente" en el sentido que se le da en el anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional, es decir:

"Todo suceso, relacionado con la utilización de una aeronave, que ocurre dentro del período comprendido entre el momento que una persona entra a bordo de la aeronave, con intención de realizar un vuelo, y el momento en que todas las personas han desembarcado, durante el cual:

- a) Cualquier persona muere o sufre lesiones graves a consecuencia de hallarse en la aeronave, sobre la misma, o por contacto directo con ella o con cualquier cosa sujeta a ella.
- b) La aeronave sufre daños de importancia."

Con el citado término se traduce en algunas partes de este informe la palabra inglesa "crash".

CARTA DE ENVIO

24 de abril de 1962

Excelentísimo Señor:

De conformidad con el párrafo 4 de la resolución 1628 (XVI) de la Asamblea General, de fecha 27 de octubre de 1961, por la que se creó una Comisión encargada de investigar las condiciones y circunstancias de la trágica muerte del Sr. Dag Hammarskjöld y de las personas que le acompañaban, y a solicitud de esa Comisión, tengo el honor de remitirle el adjunto informe.

La Comisión aprobó su informe en su última reunión, celebrada el 8 de marzo de 1962 en Ginebra. Sin embargo, al enviarlo al Secretario General para que éste lo remitiera a su vez a la Asamblea General, señaló que había pedido que los restos del avión fuesen sometidos a ciertas pruebas científicas, consistentes en fundir de nuevo los bloques de aluminio y de aleaciones ligeras que se habían derretido en el incendio que siguió al accidente. El Secretario General tomó a tal efecto las medidas pertinentes para que las Naciones Unidas nombrasen un experto, que colaborase con las autoridades de Rhodesia en los trabajos de fundición de los bloques de metal y sometiera los restos a ensayos de laboratorio (véase el párrafo 47 del informe).

Como todavía se estaban realizando estas pruebas, la Comisión pidió que no se presentase su informe hasta que quedasen terminados y los miembros de la Comisión tuviesen oportunidad de estudiar los resultados. El Secretario General recibió el 6 de abril de 1962 el informe del experto designado por las Naciones Unidas donde se daban a conocer el resultado de las pruebas, y lo remitió a los miembros de la Comisión. Después de examinar esos resultados, los miembros de la Comisión han llegado a la conclusión de que no es necesario que estudien de nuevo su informe y han autorizado su publicación, como se había convenido previamente. El informe del experto, con los resultados de las pruebas científicas, figura como anexo del informe de la Comisión (véase el anexo XII).

Le ruego acepte el testimonio de mi consideración más distinguida,

(Firmado) U THANT
Secretario General interino

Excelentísimo Señor
Mongi Slim,
Presidente de la Asamblea General en su
decimosexto período de sesiones.

LISTA DE ABREVIATURAS

B	Hora local de Ndola
CCS	Centro de Coordinación de Salvamento
CIV	Centro de Información de Vuelo
OACI	Organización de Aviación Civil Internacional
ONUC	Organización de las Naciones Unidas en el Congo
OO-RIC	Número de matrícula del avión de Lord Lansdowne
QFE	Ajuste del altímetro para leer la altura sobre el aeropuerto
QNH	Ajuste del altímetro para leer la altura sobre el nivel del mar
RRAF	Reales Fuerzas Aéreas de Rhodesia
SE-BDY	Número de matrícula del avión del Secretario General
Z	Hora media de Greenwich (GMT)

INFORME DE LA COMISION DE INVESTIGACION

INTRODUCCION

1. El 18 de septiembre de 1961, todo el mundo se enteró con profundo dolor de que el Secretario General de las Naciones Unidas, Dag Hammarskjöld, había muerto trágicamente al servicio de la Organización en cumplimiento de la misión que había emprendido para conseguir la paz y la independencia de los pueblos. En esa tragedia también encontraron la muerte las quince personas cuyos nombres figuran a continuación, que le acompañaban: los Sres. Heinrich A. Wieschhoff, Vladimir Fabry y William Ranallo, la Srta. Alice Lalonde y los Sres. Harold M. Julien, Serge L. Barrau, Francis Eivers, Stig Olof Hjelte, Per Edvald Persson, Per Hallonquist, Nils-Eric Åhréus, Lars Litton, Nils Göran Wilhelmsson, Harold Noork y Karl Erik Rosén.
2. En el desempeño de la función que se nos había confiado, consistente en investigar las circunstancias de la trágica muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que le acompañaban, los miembros de la Comisión nombrada a tal efecto no ignorábamos que estábamos indagando las causas de la muerte de unas personas que habían perdido la vida en el desempeño de una misión que tenía por objeto proporcionar una vida mejor a millones de seres humanos. Por tal motivo, creemos que al principio de este informe debemos expresar nuestro profundo respeto y gran estima por Dag Hammarskjöld y las demás víctimas que formaban parte de la expedición.
3. El difunto Secretario General salió de Nueva York en avión el 12 de septiembre de 1961 y llegó a Leopoldville el 13 del mismo mes. El objeto del viaje era estudiar con el Gobierno Central la adopción de un programa de ayuda a la República del Congo. Sin embargo, inmediatamente después de su llegada se encontró con una grave crisis en las relaciones entre las Naciones Unidas y las autoridades provinciales de Katanga.
4. La crisis nació de la forma en que la ONU (Organización de las Naciones Unidas en el Congo) debía aplicar el párrafo 2 de la parte A de la resolución aprobada por el Consejo de Seguridad el 21 de febrero de 1961 (S/4741). En ese párrafo, el Consejo instaba a que se tomaran "medidas para el inmediato retiro y evacuación del Congo de todo el personal militar y paramilitar y de los asesores políticos belgas o de otras nacionalidades no dependientes del Mando de las Naciones Unidas, así como de los mercenarios".

5. La mayor concentración de ese personal, integrada por unos 500 hombres, formaba parte de las fuerzas armadas katanguesas. En los meses que siguieron a la aprobación de la citada resolución, la ONUC trató de poner en práctica las disposiciones del párrafo 2 de la parte A mediante acuerdo con las autoridades provinciales de Katanga, y en particular con su jefe, el Sr. Tshombé. Esta tentativa sólo tuvo un éxito parcial y el Mando Militar de las Naciones Unidas se vio obligado a fijar una fecha límite para que todos los mercenarios al servicio de las autoridades provinciales de Katanga se entregasen, con objeto de evacuarlos. Sin embargo, al expirar ese plazo, no se habían presentado a la ONUC más de 100 mercenarios que se sabía que se encontraban en Katanga, y el 13 de septiembre el Mando Militar adoptó medidas preventivas para facilitar su detención y evacuación. La ejecución de estas medidas se resistió con la fuerza, estallando la lucha en Elisabethville y en otras ciudades katanguesas (S/4940).

6. Las hostilidades no se limitaron a las fuerzas de tierra. En tanto que las Naciones Unidas no disponían de aviones armados, las autoridades katanguesas emplearon un avión de reacción "Fouga Magister" provisto de dos ametralladoras y capaz de llevar una pequeña carga de bomba. Este avión entorpeció mucho los movimientos de los aviones de transporte de las Naciones Unidas, y en algunos casos impidió que se abasteciese y se relevase a las unidades de la Organización.

7. Mientras tanto, se concertaron varias entrevistas con funcionarios katangueses para poner fin a las hostilidades con rapidez, pero el 15 de septiembre por la noche no se había conseguido ningún resultado. El 16 de septiembre, el Secretario General estudió la posibilidad de conferenciar personalmente en Rhodesia con el Sr. Tshombé. Por la noche, el representante de las Naciones Unidas en Elisabethville recibió, por conducto del Cónsul británico, un mensaje en el que se notificaba a las Naciones Unidas que el Sr. Tshombé deseaba entrevistarse con el Secretario General en Bancroft (Rhodesia del Norte) el 17 de septiembre a las 0930 GMT. El Secretario General respondió con una comunicación en la que recordaba los principios rectores de las actividades de las Naciones Unidas en el Congo, y sugería que se entrevistaría con el Sr. Tshombé. No obstante, puntualizaba que era evidente que la reunión propuesta requería que se diesen previamente las órdenes oportunas para poner fin a las hostilidades inmediata y eficazmente (S/4940/Add.4, párr. 7). Por lo tanto, proponía que ambas partes impusiesen formalmente la cesación de las hostilidades para poder celebrar la reunión. Además, señalaba que como en Bancroft no había

instalaciones adecuadas para que aterrizarasen aviones de gran tamaño no podría llegar allí a la hora que había sugerido el Sr. Tshombé. Así, pues, le parecía que la reunión proyectada debía celebrarse algo más tarde en Ndola (Rhodesia del Norte). La respuesta del Secretario General al Sr. Tshombé concluía con las siguientes palabras:

"Mañana por la mañana [17 de septiembre] le comunicaré lo antes posible la hora de mi llegada [a Ndola], aunque antes de partir he de haber recibido su respuesta a este mensaje y he de conocer la decisión que adopte sobre la cesación de hostilidades. Las Naciones Unidas pondrán fin a éstas automáticamente, pues según las instrucciones dadas y las normas seguidas por la Organización, sólo abren fuego en defensa propia. Espero su urgente contestación a esta propuesta de celebrar una reunión y de dar fin inmediatamente a las hostilidades (S/4940/Add.4, párr. 7)."

8. El 17 de septiembre por la mañana, el Cónsul británico en Elisabethville transmitió a las Naciones Unidas un mensaje del Sr. Tshombé, en el que éste manifestaba que aceptaba "el principio de la cesación inmediata de las hostilidades" y que estaba dispuesto a entrevistarse con el Secretario General en Ndola. Sin embargo, el Sr. Tshombé pedía expresamente que las tropas de las Naciones Unidas fuesen confinadas a sus campamentos y que las Naciones Unidas dejaran de trasladar tropas y de enviar refuerzos por vía marítima y aérea (ibid., párr. 10).

9. En respuesta a este mensaje, el Secretario General dio instrucciones al representante de las Naciones Unidas en Elisabethville para que informase al Sr. de que consideraba "imposible" aceptar las condiciones que para poner fin a las hostilidades y celebrar una reunión se le había comunicado. Subrayó que sólo podía pensarse en una cesación incondicional de las hostilidades por ambas partes y en un acuerdo para reunirse y que era evidente que todos los demás detalles deberían discutirse en esa reunión (ibid., párr. 12).

10. Sin embargo, cuando el representante de las Naciones Unidas en Elisabethville pidió al Cónsul británico que remitiese al Sr. Tshombé la respuesta del Secretario General, se le informó de que el Sr. Tshombé había fletado un avión y se esperaba que partiese para Ndola en breve.

11. En esas circunstancias, el Secretario General decidió trasladarse a Ndola y despegó de Leopoldville a las 1551 GMT en el avión del Jefe de la Fuerza de las Naciones Unidas, un DC-6B con matrícula SE-BDY. A las 2210 GMT, el SE-BDY comunicó por radio que se encontraba sobre Ndola, y se le vio volando sobre el aeropuerto.

Unos minutos más tarde se perdió de vista en dirección oeste, y todos los esfuerzos para establecer de nuevo contacto con él por radio fueron inútiles. Al día siguiente, 18 de septiembre, se localizaron a las 1310 GMT los restos desde el aire a 9,5 millas al oeste de Ndola. Cuando la policía llegó al lugar del accidente, sólo encontró un superviviente - el sargento Julien - que estaba tan grave que falleció unos días después.

12. El 29 de septiembre, Dag Hammarskjöld fue enterrado en Uppsala. Dos días antes de su funeral, varios Estados Miembros habían pedido a la Asamblea General que incluyese en su programa un tema titulado "Investigación internacional sobre las condiciones y circunstancias de la trágica muerte del Sr. Dag Hammarskjöld y de las personas que le acompañaban" (A/4896 y Add.1 a 6). El tema fue incluido por unanimidad en el programa el 13 de octubre, y examinado el 26 del mismo mes en la 1042a. sesión plenaria.

13. En esa sesión, la Asamblea tuvo un proyecto de resolución (A/L.356/Rev.1 y Add.1 a 5) en el que se decidía que se crease una Comisión de las Naciones Unidas para investigar todas las condiciones y circunstancias de la tragedia. Durante el debate se adujeron los siguientes argumentos en apoyo del proyecto de resolución: la investigación debía hacerse bajo los auspicios de un organismo internacional, para satisfacer a la opinión pública y atenuar la preocupación mundial debida a la magnitud de la tragedia y a su importancia política e histórica; las Naciones Unidas debían efectuar esa investigación como homenaje al Secretario General y a las demás víctimas del desastre; se debía efectuar una investigación internacional bajo los auspicios de las Naciones Unidas para garantizar la independencia y la imparcialidad de la encuesta; la investigación debía disipar los rumores, temores y conjeturas provocados por la tragedia, determinar las responsabilidades que pudieran existir y, por último, contribuir a evitar que se repitiesen tales desastres y a asegurar la máxima protección a las personas que desempeñan funciones al servicio de las Naciones Unidas.

14. Al finalizar el debate, la Asamblea General aprobó por 97 votos contra ninguno este proyecto de resolución, que se convirtió en la resolución 1628 (XVI) (véase el anexo I). El 8 de diciembre, la Asamblea General nombró miembros de la Comisión a las siguientes personas:

Magistrado Sr. Samuel Bankolé JONES (Sierra Leona)

Sr. Raúl QUIJANO (Argentina)

Magistrado Sr. Justice Emil SANDSTRÖM (Suecia)

Sr. Rishikesh SHAHA (Nepal)

Sr. Nikola SRZENTIĆ (Yugoeslavia)

El Secretario General nombró Secretario Principal de la Comisión al Sr. Blaine Sloan y Secretario Principal Adjunto al Sr. Nicholas Teslenko. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) tuvo la deferencia de ceder a las Naciones Unidas, para que actuasen como asesores de la Comisión especializados respectivamente en aeronáutica y en derecho aéreo, a los Sres. Neil Richardson, Director de la Oficina Regional de la OACI para el Oriente Medio, y R.H. Mankiewicz, funcionario de la Dirección de Asuntos Jurídicos de la OACI, que actuó como asesor de las Naciones Unidas en la Comisión Federal de Encuesta.

15. El mandato de la Comisión se describe en el párrafo 3 de la parte dispositiva de la resolución 1628 (XVI), en los siguientes términos:

"La Asamblea General,

.....

3. Decide que se emprenda inmediatamente, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, una investigación de carácter internacional para determinar todas las condiciones y circunstancias de esta tragedia, y muy en particular:

- a) Por qué el vuelo se realizó de noche y sin escolta;
- b) Por qué, según se informa, la llegada a Ndola se demoró indebidamente;
- c) Si después de haberse puesto en comunicación con la torre de control de Ndola el avión perdió ese contacto, y si no se tuvo conocimiento del accidente hasta varias horas más tarde y, en caso afirmativo, por qué razón;
- d) Si el avión, después de los daños que según se informó había sufrido a consecuencia de disparos efectuados por algún avión hostil a las Naciones Unidas, estaba en debidas condiciones de vuelo."

16. Aunque en los incisos se enunciaban cuatro cuestiones concretas que había de investigar la Comisión, en la primera frase del párrafo se le daba el mandato general de investigar "todas las condiciones y circunstancias de esta tragedia". De la propia resolución y de los debates de la Asamblea General se deduce que esas cuestiones concretas no tenían en modo alguno la finalidad de restringir el mandato general de la Comisión.

17. En la parte I de este informe se describe el programa de trabajo de la Comisión y la relación entre sus investigaciones y las realizadas bajo los auspicios de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia. Las tres partes siguientes tratan de las condiciones y circunstancias en que se produjo el desastre, a saber, la partida, el vuelo, el accidente y las operaciones de búsqueda y salvamento. En cada una se ha pretendido, en relación con las materias pertinentes, resolver las cuestiones concretas que planteó la Asamblea General. Por último, en la parte V se resumen las opiniones expresadas en las partes anteriores.

I. INVESTIGACION EFECTUADA POR LA COMISION DE LAS NACIONES UNIDAS

18. La Comisión de Investigación de las Naciones Unidas se reunió en Nueva York del 15 al 22 de diciembre de 1961 y en Leopoldville, Ndola y Ginebra del 24 de enero al 8 de marzo de 1962.

A. OTRAS INVESTIGACIONES

19. Antes de describir con más detalle la labor de la Comisión, conviene hacer referencia a otras investigaciones que se han realizado.

20. Al aprobar la resolución 1628 (XVI), la Asamblea General advirtió que los gobiernos o las partes interesadas habían efectuado o estaban efectuando otras investigaciones. Los representantes que trataron de esta cuestión en la Asamblea General consideraron que no surgirían conflictos entre las distintas investigaciones, y que los resultados de estudios anteriores podrían facilitar la labor de la Comisión de las Naciones Unidas. La Comisión ha tenido en cuenta esta sugerencia y ha examinado con gran cuidado los resultados de las investigaciones hechas previamente.

1. Junta de Investigación de Rhodesia

21. Inmediatamente después del siniestro, el Gobierno Federal de Rhodesia y Nyasalandia (Estado en que ocurrió el accidente) creó una Junta de Investigación en virtud del artículo 26^{1/} del Convenio de Aviación Civil Internacional y de su anexo 13 (Normas y Métodos Recomendados - Encuestas de Accidentes de Aviación) y de conformidad con el artículo 144 del Reglamento Federal de Navegación Aérea de 1954, promulgado para aplicar ese convenio.

^{1/} El artículo 26 dispone que: "En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o heridas graves, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado donde ocurra el accidente abrirá una investigación de las circunstancias del mismo, ajustándose en la medida que lo permitan sus leyes a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para asistir a la investigación y el Estado que realice ésta comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones sobre el accidente".

22. Esta Junta llevó a cabo su investigación del 19 de septiembre al 2 de noviembre de 1961, bajo la presidencia del Teniente Coronel M.C.H. Barber, Director Federal de Aviación Civil. Además del presidente, integraban la Junta dos personas de nacionalidad rhodesia y un ciudadano británico. Su informe, que tenía algunos anexos (entre los que figuraba un detallado examen técnico de los restos del avión) fue terminado el 11 de enero de 1962 (véase el anexo II). Además, se preparó para la Junta de Investigación un informe sobre las investigaciones médicas.

23. En virtud del aludido anexo 13 al Convenio de Aviación Civil Internacional, se invitó a asistir a observadores procedentes de Suecia, Estado en el que estaba matriculado el avión. Se dirigieron invitaciones análogas a los observadores designados por las Naciones Unidas. Los observadores de las Naciones Unidas eran los Sres. J.P. Fournier y R.T. Nelson, de la OACI. Los dos tenían gran experiencia en la investigación de accidentes de aviación en sus respectivos servicios nacionales, antes de pasar a formar parte del personal de la OACI, y el Sr. Nelson había estado encargado de la Sección de Investigación de Accidentes de la OACI. Los observadores suecos y los de las Naciones Unidas, así como los representantes de la Transair (compañía sueca explotadora del avión) y de la Federación Internacional de Asociaciones de Pilotos de Líneas Aéreas, participaron plenamente en esta investigación. Los nombres de los miembros de esta Junta de Investigación figuran, en unión de los de todos los observadores, en el párrafo 22 del anexo II.

2. Comisión de Encuesta de Rhodesia

24. Además de la Junta de Investigación, se creó una Comisión Federal de Encuesta, en virtud de la Ley de Comisiones Federales de Encuesta de 1955 y de las disposiciones del anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional. La Comisión de Encuesta tenía las siguientes atribuciones: investigar la causa o causas del accidente sufrido por el avión SE-BDY en las cercanías de Ndola durante la noche del 17 de septiembre de 1961, así como las circunstancias en que se produjo, incluidas todas las condiciones y circunstancias relacionadas con los preparativos para el vuelo, con el vuelo del avión, con el accidente, con la muerte de los ocupantes y con la conducta de todas las personas y autoridades interesadas, antes, durante y después del accidente.

25. Por carta del 8 de diciembre de 1961, dirigida al Presidente de la Asamblea General, el Representante Permanente del Reino Unido invitó a las Naciones Unidas, en nombre del Gobierno de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia, a designar una persona para que formara parte de la Comisión Federal de Encuesta. En la misma carta, el representante del Reino Unido notificaba al Presidente de la Asamblea General que el Gobierno Federal también había pedido a los Gobiernos de Suecia y del Reino Unido y a la OACI que designasen miembros de la Comisión Federal. Añadía que el quinto miembro de la Comisión Federal sería el Presidente del Tribunal Supremo de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia, quien actuaría como Presidente.

26. El Presidente de la Asamblea General, atendiendo una sugerencia del Representante Permanente del Reino Unido, remitió la cuestión a la Comisión de Investigación de las Naciones Unidas, que en aquella fecha estaba reuniéndose en Nueva York para organizar sus actividades. Después de un detenido examen, la Comisión llegó a la conclusión de que la mejor forma de armonizar las dos encuestas, como deseaba la Asamblea General, era que los órganos investigadores colaborasen y se comunicasen los datos de que dispusieran, y que las investigaciones se efectuasen por separado.

27. Por lo tanto, la Comisión comunicó al Presidente de la Asamblea General lo siguiente:

"La Comisión ha estudiado atentamente dicha carta, y su Presidente ha discutido la cuestión con el Representante Permanente del Reino Unido.

La Comisión considera que sería preferible que la investigación de las Naciones Unidas se hiciese con independencia de la encuesta de Rhodesia, y, por consiguiente, no recomienda que las Naciones Unidas designen a una persona para formar parte de la Comisión Pública de la Federación.

También se estudió si convendría que las Naciones Unidas nombrasen un observador para que asistiese a las reuniones de la Comisión. Sin embargo, no hubo acuerdo general sobre este punto. La Comisión no recomienda que las Naciones Unidas designen un observador, pero tampoco se opondrá si el Presidente de la Asamblea General o el Secretario General creen conveniente hacerlo.

La Comisión también desea informar al Presidente de que las autoridades de Rhodesia le han propuesto que ambas comisiones colaboren entre sí, y de que discutirá con las autoridades competentes los métodos más adecuados para convertir en realidad esa colaboración."

28. En vista de esta opinión, el Presidente de la Asamblea General contestó al Representante Permanente del Reino Unido en los siguientes términos:

"Después de estudiar la invitación con detenimiento y sumo interés, la Comisión ha llegado a la conclusión de que es preferible que la investigación de las Naciones Unidas se haga con independencia de la encuesta de Rhodesia, y por lo tanto no ha podido recomendar que las Naciones Unidas designen a una persona para formar parte de la Comisión Pública de Encuesta de la Federación.

No obstante, la Comisión me ha informado de que las autoridades de Rhodesia le han propuesto de que las dos comisiones colaboren y de que se adoptarán enseguida nuevas medidas para llevar a la práctica esa colaboración, que resultaría ventajosa para ambas encuestas.

He discutido esta cuestión con el Secretario General, quien está de acuerdo conmigo en aceptar la opinión de la Comisión de las Naciones Unidas."

29. El Gobierno de Suecia también decidió no designar ningún miembro. El Gobierno del Reino Unido y la OACI aceptaron la invitación de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia, y nombraron a unas personas para formar parte de la Comisión de Rhodesia.

30. El Secretario General designó un delegado para que representase a las Naciones Unidas en las audiencias de la Comisión de Rhodesia y en las cuestiones relacionadas con el objeto de la encuesta. Una vez concluidas las audiencias de dicha Comisión, que se celebraron del 16 al 29 de enero de 1962 en Ndola y Salisbury, el representante de las Naciones Unidas, Sr. R.H. Mankiewicz, informó a la Comisión de las Naciones Unidas sobre las actuaciones de la Comisión Federal. El informe de la Comisión Federal se publicó el 9 de febrero de 1962 (véase el anexo III).

B. LABOR DE LA COMISION

1. Reuniones de Nueva York (15 a 22 de diciembre de 1961)

31. En su primera reunión, celebrada en Nueva York el 15 de diciembre de 1961, la Comisión organizó la Mesa: el Sr. Rishikesh Shaha (Nepal) fue elegido por unanimidad Presidente de la Comisión y el Sr. Raúl Quijano (Argentina) Relator, también por unanimidad. Sir Alexander MacFarquhar asistió a las reuniones de

Nueva York como representante del Secretario General. La Comisión examinó el programa y la organización de sus trabajos, y decidió la relación que habían de tener sus investigaciones con las que se estaban efectuando en Rhodesia. Igualmente recibió un informe del Sr. T.R. Nelson (OACI), uno de los observadores de las Naciones Unidas que formaron parte de la Junta de Investigación de Rhodesia. La Comisión tomó declaración a otros tres testigos (entre los que figuraba el Sr. A.W. Cordier, Subsecretario de Asuntos de la Asamblea General y Cuestiones Conexas) acerca de las medidas generales de seguridad que se habían adoptado para proteger al Secretario General.

2. Reuniones de Leopoldville (24 a 30 de enero de 1962)

32. La Comisión se reunió en Leopoldville del 24 al 30 de enero de 1962. En su primera reunión recibió un informe del Sr. J.P. Fournier (OACI), que era el otro observador de las Naciones Unidas que formaba parte de la Junta de Investigación de Rhodesia. Durante estas reuniones también tomó declaración a todos los testigos que se encontraban entonces en el Congo (Leopoldville), y que podían facilitar cualquier información sobre la planificación y organización del vuelo del Secretario General o sobre las medidas de seguridad y las comunicaciones relacionadas con dicho vuelo o con la tripulación del avión. Entre estos testigos figuraban el Sr. S. Linnér, funcionario encargado de la Organización de las Naciones Unidas en el Congo (CNUC), el Teniente General Sean McEoin, Jefe de la Fuerza de las Naciones Unidas en el Congo, y el Sr. D.M.H. Riches, Embajador de la Gran Bretaña. La Comisión también escuchó a otros testigos que se encontraban en la ciudad o que se habían trasladado a Leopoldville para declarar ante ella. Entre ellos se contaban algunos empleados de la Transair, compañía sueca explotadora del avión. Durante las reuniones en Leopoldville, la Comisión tomó declaración a veintitrés testigos en sesión plenaria; el Presidente y el Secretario Principal entrevistaron a ocho testigos e informaron a la Comisión sobre sus audiencias.

3. Primeras reuniones de Salisbury (31 de enero a 7 de febrero de 1962)

33. Ante la apremiante petición del Gobierno Federal de Rhodesia y Nyasalandia, la Comisión decidió marchar a Salisbury antes de visitar Ndola, con objeto de estudiar con las autoridades del Gobierno Federal las medidas de orden jurídico y práctico necesarias para celebrar sus audiencias. En el camino de Leopoldville a Salisbury, los miembros de la Comisión volaron sobre el lugar del siniestro para verlo desde el aire.

34. La Comisión celebró audiencias públicas en el edificio del Tribunal Supremo Federal, del 2 al 7 de febrero, plazo durante el cual tomó declaración a quince testigos, entre ellos a dos miembros del equipo investigador sueco que había participado en los trabajos de la Junta de Investigación, al ciudadano británico que había sido miembro de la Junta de Investigación, al forense principal y al personal del Centro de Control del Tráfico Aéreo y de Información de Vuelo de Salisbury. La Comisión también visitó el Centro de Información de Vuelo y la torre de mando del aeropuerto de Salisbury.

4. Reuniones de Ndola (8 a 14 de febrero de 1962)

35. La Comisión celebró audiencias públicas en Ndola del 8 al 14 de febrero y tomó declaración de veintiocho testigos, entre los que figuraban muchas personas que habían visto el avión poco después de estrellarse; los policías que llegaron primero a la escena del siniestro; el personal del aeropuerto de Ndola, incluso los encargados del control del tráfico aéreo, y los doctores y el personal del hospital que habían asistido al sargento Julien. La Comisión también vio el lugar del accidente, examinó los restos (que habían sido precintados en un hangar del aeropuerto), estuvo en la torre de control y, por último, fue al campamento de los carboneros y a los puntos de la selva desde los que algunos testigos africanos presenciaron el accidente. Una de las audiencias se celebró en la Reserva Forestal Occidental de Ndola, en los lugares desde los que algunos de los testigos habían presenciado el accidente.

5. Segundo ciclo de reuniones de Salisbury (15 y 16 de febrero de 1962)

36. La Comisión regresó a Salisbury y celebró audiencias el 15 y 16 de febrero, tomando declaración a los miembros rhodesios de la Junta de Investigación y a una enfermera que había asistido al sargento Julien poco después de llevarle al hospital.

6. Reuniones de Ginebra (21 de febrero a 8 de marzo de 1962)

37. La Comisión continuó sus reuniones en Ginebra el 21 de febrero. Escuchó las declaraciones de Lord Landsdowne, Subsecretario Parlamentario de Relaciones Exteriores del Reino Unido, y del Sr. A.E. Landin, representante sueco en la

Junta de Investigación de Rhodesia. También tomó declaración al Sr. Spinelli, Director de la Oficina Europea de las Naciones Unidas, y al Sr. Knut Hammarskjöld, sobrino del difunto Secretario General, que se había trasladado a Ndola inmediatamente después del accidente. La Comisión escuchó asimismo a los representantes de los Gobiernos de Suecia, del Reino Unido y de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia.

38. La Comisión dedicó 12 reuniones a preparar su informe, que quedó terminado el 8 de marzo de 1962.

C. CONSIDERACIONES GENERALES

1. Procedimientos y métodos de trabajo de la Comisión

39. La Comisión de las Naciones Unidas tuvo a su disposición los informes y las reseñas de las actuaciones de la Junta de Investigación de Rhodesia y de la Comisión de Encuesta de Rhodesia, así como todas las pruebas que se habían presentado a esta última. Entre los documentos figuraba un informe técnico detallado sobre los restos, un informe médico detallado sobre el examen de las víctimas de la tragedia y las declaraciones o transcripciones taquigráficas de todos los testimonios tomados por la Junta de Investigación o por la Comisión de Encuesta (véanse los párrafos 21 a 30).

40. Como ya se ha dicho, la Comisión recibió informes completos de los Sres Nelson y Fournier, observadores de las Naciones Unidas en la Junta de Investigación de Rhodesia, y del Sr. Mankiewicz, representante de las Naciones Unidas en la Junta de Encuesta de Rhodesia. También escuchó la opinión del representante del Gobierno de Suecia, de los representantes de Transair y de los miembros rhodesios y británicos de la Junta de Investigación. Asimismo, recibió del Gobierno de Suecia un análisis que del informe médico de Rhodesia había hecho la Real Junta Médica de Suecia.

41. Habiendo tomado nota de todas las pruebas presentadas a la Junta de Investigación de Rhodesia y a la Comisión de Encuesta de Rhodesia, la Comisión de las Naciones Unidas no consideró necesario repetir toda la labor que ya se había hecho. Sin embargo, tomó declaración a todos los testigos que se creía

que podrían proporcionar nuevos datos o cuya comparecencia se consideraba indispensable para formar un juicio sobre testimonios anteriores. La Comisión de las Naciones Unidas escuchó en total a noventa testigos, veinticinco de los cuales no habían declarado o no habían aportado pruebas con anterioridad (véase el anexo IV).

42. En la medida de lo posible, la Comisión permitió que cada uno de los testigos relatase los hechos a su manera. También se les pidieron datos complementarios mediante preguntas de los miembros de la Comisión y de los representantes de los gobiernos interesados.

43. A este respecto, la Comisión también acordó (véase el párrafo 50) que los gobiernos interesados podían estar representados en las audiencias públicas y hacer preguntas a los testigos por conducto del Presidente de la Comisión.

La Comisión se reservó el derecho a celebrar sesiones privadas, si lo consideraba necesario, pero no llegó a ejercerlo en Rhodesia.

44. En sus audiencias, el Gobierno de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia estuvo representado por los Sres. C.S. Margo, Asesor Jurídico de la Corona, y por el Sr. F.C. Cooke, del Departamento de Justicia del Gobierno. El Gobierno de Suecia estuvo representado por los Sres. T. Thompson, T. Tscherning y A. Edelstam, y el Gobierno del Reino Unido por los Sres. D. Neill y P.S. Bevan.

2. Convocatoria de testigos

45. Antes de dar comienzo a sus audiencias en Rhodesia, la Comisión de las Naciones Unidas publicó el siguiente llamamiento para que compareciesen testigos:

"La Comisión nombrada por las Naciones Unidas para investigar la muerte del Secretario General, Sr. Dag Hammarskjöld, dará comienzo a sus audiencias en Salisbury [Ndola] el 1º de febrero [8 de febrero] de 1962.

"La Comisión, que es un órgano internacional creado por la Asamblea General de las Naciones Unidas, pide a todas las personas que puedan tener información sobre el objeto de su encuesta que se pongan en contacto con su oficina, en la siguiente dirección:

[dirección]"

46. Este llamamiento fue publicado en la prensa africana e inglesa y radiado. Además, en Ndola y en las cercanías de Ndola se colocaron carteles en idiomas africanos y en inglés, que también fueron distribuidos a los africanos que vivían

en las inmediaciones del lugar del siniestro. Atendiendo a este llamamiento, comparecieron para declarar cinco personas a las que no se había escuchado en investigaciones anteriores.

3. Investigaciones complementarias

47. La Comisión decidió pedir que se sometieran a ciertas pruebas complementarias los restos del avión. La más importante fue acordada por sugerencia del Gobierno de Suecia, y consistió en fundir de nuevo los bloques de aluminio y de aleaciones ligeras que se habían derretido y unido en el incendio que siguió al accidente (véase el párrafo 113), y en proceder después a realizar un examen científico de los residuos; el objeto de esta prueba era determinar si entre los restos había cuerpos extraños, tales como explosivos, balas o fragmentos de granadas o cohetes. A tal efecto, el Secretario General adoptó las medidas necesarias para que un experto designado por las Naciones Unidas colaborase con las autoridades de Rhodesia en las pruebas que habían de efectuarse^{2/}.

4. Colaboración de la Comisión de las Naciones Unidas con la Comisión de Rhodesia

48. Para colaborar lo más estrechamente posible, el Presidente de la Comisión de las Naciones Unidas cambió impresiones con el Presidente de la Comisión de Encuesta de Rhodesia. Se acordó que convendría celebrar consultas para coordinar los programas de trabajo y que esas consultas tendrían lugar entre los dos Presidentes.

49. Igualmente se decidió que la Comisión de las Naciones Unidas no reuniría pruebas dentro de la Federación hasta que la Comisión Federal hubiese dado fin a sus audiencias, pero inmediatamente después de haber concluido éstas iniciaría

^{2/} El Secretario General recibió el 6 de abril el informe del experto nombrado por las Naciones Unidas, Sr. Frei-Sulzer, Jefe del Departamento Científico de la Policía de Zurich y Profesor de Criminología Científica en la Universidad de la misma ciudad. No se encontró ningún cuerpo extraño. El informe del experto fue distribuido a los miembros de la Comisión, quienes, después de estudiar los resultados de las pruebas, llegaron a la conclusión que no era necesario que la Comisión examinase de nuevo ese informe. El citado informe del experto figura como anexo XII.

las suyas propias dentro de la Federación. Asimismo, se acordó que la Comisión Federal pondría la reseña de sus actuaciones a disposición de la Comisión de las Naciones Unidas y que las autoridades de Rhodesia darían las facilidades posibles para que compareciesen todos los testigos de Rhodesia. La Comisión de las Naciones Unidas facilitaría a la Comisión Federal todas las pruebas pertinentes reunidas en el Congo y haría uso de sus buenos oficios para que compareciesen los testigos a declarar ante la Comisión de Rhodesia.

50. Aunque el derecho de Rhodesia requiere que los abogados que intervengan en una comisión pública de encuesta estén autorizados para ejercer su carrera en la Federación, el Gobierno Federal facultó a la Comisión de Rhodesia para aceptar al delegado de las Naciones Unidas como "representante de las Naciones Unidas" y para concederle los derechos y las prerrogativas propias de los abogados, a los efectos de interrogar a los testigos, de dirigirse a la Comisión y de presentar pruebas. La Comisión de las Naciones Unidas, apartándose del procedimiento normalmente seguido en las comisiones de encuesta de las Naciones Unidas, acordó que el Gobierno de Rhodesia y todos los demás gobiernos interesados podrían estar representados en todas sus audiencias públicas.

51. El día de su llegada a Leopoldville (24 de enero), la Comisión recibió una comunicación del Embajador de la Gran Bretaña en la República del Congo (Leopoldville) en la que remitía una solicitud de la Comisión de Encuestas de Rhodesia para que la Comisión de las Naciones Unidas estudiase urgentemente los datos contenidos en el informe de la Junta de Investigación de Rhodesia y comunicase a la Comisión Federal si sabía si algún dato de interés para la encuesta no había llegado a conocimiento de la Junta de Investigación de Rhodesia.

52. Atendiendo esta solicitud, el Secretario Principal informó al Embajador británico de que la Comisión de las Naciones Unidas acababa de iniciar sus reuniones en Leopoldville y no tenía en aquel momento ninguna información que considerase útil. Al mismo tiempo, aseguró que la Comisión deseaba colaborar y que tenía intención de poner a disposición de la Comisión Federal todos los datos que llegaran a su conocimiento y pudieran interesar en la encuesta de esta última.

53. El Presidente de la Comisión de las Naciones Unidas, en carta dirigida al Presidente de la Comisión de Rhodesia, también aseguró que no dejaría de comunicar a la Comisión de Rhodesia cualquier dato nuevo que pudiera interesarle. Por lo tanto, tan pronto como estuvieron disponibles se enviaron las actas de las audiencias de la Comisión de las Naciones Unidas a las autoridades de Rhodesia, para que las utilizaran ellas y la Comisión Federal.

5. Acuerdos con las autoridades de Rhodesia sobre audiencia de testigos

54. En las conversaciones con la Comisión, las autoridades de Rhodesia indicaron, que las leyes de la Federación sobre comparecencia de testigos no podrían aplicarse a las audiencias de la Comisión de las Naciones Unidas sin una ley especial, que no podría promulgarse a tiempo para esas audiencias. Así, pues, la Comisión de las Naciones Unidas no podía citar a testigos, tomar juramento ni sancionar por desobediencia. Las autoridades manifestaron además que no se podría conceder a las declaraciones de los testigos ante la Comisión de las Naciones Unidas la inmunidad contra querellas o juicios.

55. Con respecto a los tres primeros puntos, no se estimó que pudieran plantearse dificultades excepcionales. Las autoridades de Rhodesia aseguraron a la Comisión que todos los funcionarios a los que ésta deseara interrogar comparecerían al ser citados y que ayudarían para que se presentasen voluntariamente los testigos. De hecho, aunque no se podía obligar a los testigos a comparecer, no hubo ni uno solo de los citados por la Comisión que no se presentase, y en algunos casos hubieron de recorrer muchos kilómetros para ponerse a disposición de la Comisión.

56. Sin embargo, a la Comisión le preocupó la sugerencia de que las declaraciones de los testigos que compareciesen pudieran no gozar de inmunidad contra querellas o juicios. A su juicio, los testigos que se presentasen a una comisión de las Naciones Unidas debían estar protegidos contra procesos jurídicos originados por tal comparecencia. Se señaló que este privilegio se basaba en los principios generales del derecho y en el Artículo 105 de la Carta de las Naciones Unidas. Sin perjuicio de la reglamentación jurídica, las autoridades de Rhodesia aseguraron que el Gobierno no tomaría ninguna medida contra ninguna persona por su comparecencia o su testimonio ante la Comisión de las Naciones Unidas.

6. Facilidades concedidas a la Comisión y expresión de reconocimiento

57. Por acuerdo con el Gobierno de Rhodesia, la Comisión recibió facilidades para sus reuniones de Salibury y Ndola; incluso se le permitió utilizar el edificio del Tribunal Supremo Federal para las primeras reuniones en Salisbury. En sus reuniones de Nueva York, Leopoldville y Ginebra, la Comisión dispuso de los servicios e instalaciones de las Naciones Unidas.

58. La Comisión desea expresar su gratitud a las autoridades federales de Rhodesia y Nyasalandia por la colaboración prestada y por las facilidades concedidas, que le permitieron realizar su labor en Rhodesia. También quiere expresar su reconocimiento a la República del Congo (Leopoldville). Además, está muy agradecida a la OACI por haber puesto a su disposición un asesor aeronáutico y otro especializado en derecho aéreo. Por último, da las gracias a los Gobiernos de Suecia, del Reino Unido y de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia por la asistencia que sus representantes le prestaron en sus actividades.

II. SALIDA DEL SE-BDY DE LEOPOLDVILLE

59. En esta parte del informe se examinan las condiciones y circunstancias que rodearon la salida del avión SE-BDY de Leopoldville. Además, se responde a las preguntas que hizo la Asamblea General en los incisos a) y d) del párrafo 3 de la resolución 1628 (XVI).

A. PREPARATIVOS DIPLOMATICOS PARA LA MISION DEL SECRETARIO GENERAL

60. Según se indicó en la Introducción (véase el párrafo 7), en las últimas horas del 16 de septiembre de 1961 se envió un mensaje al Sr. Tshombé manifestando que el Secretario General estaba dispuesto a reunirse con él en Ndola. Con anterioridad en ese mismo día, el Secretario General pidió al Embajador de la Gran Bretaña en Leopoldville, Sr. Riches, que preguntase a los Gobiernos del Reino Unido y de Rhodesia si se podían hacer los preparativos necesarios en el aeropuerto de Ndola para la proyectada entrevista con el Sr. Tshombé. Aquella misma tarde, el Embajador Riches envió un cable al Ministerio de Relaciones Exteriores de la Gran Bretaña pidiendo que se diesen al Secretario General las facilidades requeridas para celebrar una reunión con el Sr. Tshombé en Ndola. El cable se envió con el asentimiento del Subsecretario Parlamentario Adjunto de Relaciones Exteriores, Lord Lansdowne, quien se encontraba a la sazón de visita en Leopoldville en representación del Gobierno del Reino Unido.

61. El domingo, 17 de septiembre, Lord Lansdowne visitó a las 9.30 de la mañana al Secretario General. Como todavía no se había recibido respuesta al cable del embajador Riches, Lord Lansdowne sugirió durante su visita que él podía acompañar al Secretario General a Ndola, con objeto de ofrecerle algunos servicios y de facilitar los trámites en territorio británico. Lord Lansdowne dio a la Comisión la explicación siguiente:

"[El Secretario General] aceptó mi sugestión, por considerar que como todavía no habíamos recibido autorización de mi Gobierno, mi presencia en Ndola podría resultar útil. Así, pues, aceptó mi idea, pero después de reflexionar consideró más prudente - por motivos políticos que no creo necesario examinar ahora - que yo no viajase con él. Por lo tanto, me sugirió que fuese en otro avión facilitado por las Naciones Unidas y que saliese antes. Desde luego, acepté sin inconveniente esta indicación. Además, sugerí que yo no debía entrevistarme personalmente con el Sr. Tshombé por estimar que era conveniente que yo me limitase a facilitar los trámites para la reunión. Yo no intervine en absoluto en las negociaciones."

62. En lo que se refiere a la hora convenida para su partida, Lord Lansdowne declaró lo que sigue:

"... se sugirió que yo saliese de Leopoldville a primera hora de la tarde (creo que hacia las tres) y que el Secretario General saldría después. Me comunicaron que yo viajaría en un avión lento, un DC-4, y que el Secretario General iría en un avión más rápido, que saldría después del mío y que naturalmente realizaría el viaje en mucho menos tiempo."

El testimonio de Lord Lansdowne fue confirmado por la declaración del Sr. Poujoulat, uno de los ayudantes del Sr. Linnér, quien manifestó a la Comisión que "Lord Lansdowne debía despegar aproximadamente a las tres".

63. De la tónica general de sus testimonios, se deduce claramente que tanto Lord Lansdowne como el Sr. Poujoulat se referían a la hora local de Leopoldville, que está adelantada 60 minutos en comparación con la hora media de Greenwich (que, en términos aeronáuticos se denomina hora "Z"). Por lo tanto, la hora mencionada por ellos son las 1400 Z.

64. Hay que advertir que la Sección de Operaciones Aéreas - dependencia del Mando Militar de las Naciones Unidas - entendió que Lord Lansdowne iba a salir algo más tarde, y expidió para su viaje a Ndola la orden de vuelo No. 685, en la que se daba como hora prevista de llegada las 1510 Z, es decir, las 4.10 de la hora local.

65. El 17 de septiembre, la Embajada de la Gran Bretaña telefonó hacia el mediodía para informar al Secretario General de que se había recibido del Ministerio de Relaciones Exteriores un mensaje indicando que "todo estaba arreglado" en relación con la proyectada reunión en Ndola con el Sr. Tshombé.

66. A las 1349 Z, el embajador Riches envió el siguiente telegrama a Lord Alport, Alto Comisionado del Reino Unido en Salisbury:

"Lord Lansdowne y Wilford llegarán hoy Ndola avión ONU 1900 horas aproximadamente y continuarán Salisbury, regresando Leopoldville mañana por la tarde. Secretario General llegará Ndola esta noche en otro vuelo, después Lord Lansdowne. Detalles vuelo se notificarán directamente desde avión."

67. A primera hora de la tarde, el Sr. Poujoulat recogió a Lord Lansdowne y a su ayudante, el Sr. Wilford, y los condujo al aeropuerto, deteniéndose en la residencia del embajador Riches y en la Embajada de la Gran Bretaña para recoger sus documentos y equipaje. Mientras iba hacia el aeropuerto, el Sr. Poujoulat

habló por radio con el servicio de seguridad de la ONUC preguntando si estaba listo el DC-4 que debía transportar a Lord Lansdowne a Ndola y Salisbury. Una vez en el aeropuerto, Lord Lansdowne y el Sr. Wilford subieron a bordo del DC-4, que tenía la matrícula OO-RIC y que les había sido asignado de acuerdo con la orden de vuelo No. 685, y a las 1504 Z despegaron con destino a Ndola.

B. PREPARATIVOS PARA EL VUELO DEL SECRETARIO GENERAL EN EL SE-BDY

68. En un principio, se pensaba que el Secretario General saliese para Ndola el 17 de septiembre, a las 1000 Z, en el avión OO-RIC. El 16 de septiembre, la Sección de Operaciones Aéreas preparó la orden de vuelo No. 673 en este sentido. Sin embargo, después se decidió que el Secretario General volase en el avión del Jefe de la Fuerza, un Douglas DC-6B matrícula SE-BDY perteneciente a la compañía sueca Transair, que era mucho más rápido y cómodo. Así pues se modificó la orden de vuelo No. 673 y la hora prevista de salida para el vuelo del Secretario General se cambió de las 1000 Z a las 1500 Z. Como ya se ha indicado, el OO-RIC se asignó a Lord Lansdowne.

69. El SE-BDY había llevado al Jefe de la Fuerza a Elizabethville durante la noche del 16 de septiembre, y regresado a Leopoldville hacia las 0700 Z del 17 de septiembre. En ese viaje, la tripulación estuvo formada por el capitán , el primer oficial Litton y el mecánico de vuelo Wilhelmsson. Al aterrizar en Leopoldville, Wilhelmsson comunicó que habían disparado contra el SE-BDY cuando despegó de Elizabethville. Por lo tanto, se realizó una inspección minuciosa del avión bajo la supervisión del jefe de mecánicos Tryggvason, de la Transair. Durante esa inspección se vio que el motor No. 2 (que era el interno de babor) había sido alcanzado por una bala, que penetró en el carenado y se alojó en el tubo de escape. Se cambió este tubo y se repostó el avión hasta un total de 10 toneladas de combustible. Tryggvason y Tjernell (un mecánico de la Transair) declararon que se había completado este trabajo y que el avión estaba listo para despegar a las 1100 Z.

70. También se revisó a fondo todo el avión para cerciorarse de que no había otros daños, y se hizo una comprobación muy minuciosa. Se hicieron declaraciones, que la Comisión considera fidedignas, en el sentido de que este avión se encontraba en muy buen estado y, que como avión especial del Jefe de la Fuerza, estaba muy bien cuidado. En el anexo V figuran las pruebas de aeronavegabilidad y los detalles del equipo de radio y de otras clases a bordo.

71. Desde el momento en que se terminaron los trabajos (1100 Z) hasta las 1500 Z aproximadamente, el avión permaneció sin vigilancia en el aeropuerto, aunque algunos mecánicos de la Transair estuvieron revisando otro avión en las inmediaciones, salvo durante la hora del almuerzo. En ese período se habían quitado todas las escalerillas y las puertas principales estuvieron cerradas. Sin embargo, las portezuelas de acceso al compartimiento hidráulico y al sistema de calefacción no estaban aseguradas. No se puso ninguna guardia especial alrededor ni se pidió al destacamento normal de guardias de las Naciones Unidas que prestaba servicios en el aeropuerto que adoptase medidas de seguridad en relación con este avión.

72. Hacia las 1530 Z llegó al aeropuerto la tripulación del SE-BDY. Estaba formada por los tres hombres que habían volado el avión hasta Elizabethville y regreso, y por el capitán Hallonquist, como capitán-piloto. El capitán Hallonquist no había participado en el vuelo a Elizabethville y según las declaraciones parecía estar descansado y de buen humor (véase el párrafo 12.9 del anexo II). También hay que señalar que en el avión había sitio para que durmiese la tripulación y que parece que el capitán Åhréus y el primer oficial Litton se turnaron en el puesto de segundo piloto. Según el testimonio del Mayor Ljungkvist, el primer oficial Litton manifestó que pensaba dormir durante la primera parte del vuelo. En vista de estos hechos, se cree que no se infringieron las normas y métodos recomendados internacionales ni los reglamentos especiales aplicables al respecto.

73. La tripulación se había adiestrado especialmente en el manejo del SE-BDY. En los párrafos 4.1 a 4.4 del anexo II pueden encontrarse todos los detalles acerca de su preparación y experiencia. Además de ser un hábil piloto, el capitán Hallonquist era navegante e instructor de la compañía. Los tres pilotos estaban en posesión de una licencia válida de operador radiotelefonista. La tripulación era sumamente competente y experimentada, y todas las personas que declararon consideraron al capitán Hallonquist como un piloto seguro y prudente. La Comisión está convencida de que el avión estaba debidamente dotado de una tripulación competente, que tenía las licencias previstas en las normas y métodos recomendados internacionales.

74. Durante su investigación, la Comisión estudió la cuestión de si la tripulación del SE-BDY, por no haber aterrizado nunca en Ndola, podía haber tropezado con dificultades para tomar tierra allí de noche. Después de oír la opinión de los expertos,

la Comisión se convenció de que un aterrizaje nocturno en Ndola no podía plantear ninguna dificultad. A este respecto, la Comisión ha observado que el capitán Hallonquist había volado un total de 7.841 horas, de las cuales 2.669 habían sido de vuelo por instrumentos y nocturno; el capitán suplente Åhréus había volado 7.107 horas, de las cuales 1.500 habían sido de vuelo por instrumentos y nocturno; y el segundo piloto Litton, 2.707 horas, de las cuales 835 habían sido de vuelo por instrumentos y nocturno.

75. Debido al peligro de que atacara el caza "Fouga Magister" de las Fuerzas Armadas katanguesas, se decidió mantener silencio de radio durante el vuelo a Ndola. Sin embargo, para que el SE-BDY pudiera recibir y enviar mensajes de emergencia, se encargó a un radiotelegrafista, Karl Erik Rosén, que acompañase a la tripulación, y se asignó a otro operador para que dirigiese el SE-BDY desde una emisora de la ONUC instalada en el aeropuerto de Leopoldville. A ambos operadores se les indicó que enviaran los mensajes por Morse en sueco, con objeto de que cualquier telegrama que enviase o recibiese el SE-BDY resultase menos inteligible para las fuerzas katanguesas. Sin embargo, no hay pruebas de que se enviase o recibiese ningún mensaje.

76. El jefe de comunicaciones de la ONUC en Leopoldville sabía que era posible establecer contacto con el SE-BDY en 11.318 kcs., frecuencia que ya no estaba reservada a la red del servicio móvil aeronáutico de dicha zona, y pidió a la estación de Ndjili que comunicase al radiotelegrafista del SE-BDY que la estación del cuartel general de la ONUC permanecería a la escucha de cualquier comunicación del avión después que éste despegase con destino a Ndola. Sin embargo, el jefe de comunicaciones recibió instrucciones para que la estación de la ONUC no comunicase con el SE-DBY durante este vuelo. A pesar de ello, la ONUC permaneció a la escucha en los 11.318 kcs. desde el momento de despegar el SE-BLY hasta que se confirmó el siniestro. Durante este tiempo, no se captó ningún mensaje del avión ni se oyó a ninguna estación llamar al SE-BDY.

77. Poco después de llegar al aeropuerto, el capitán Hallonquist presentó un plan de vuelo para Luluaburgo. El avión no hubiera recibido autorización para elevarse sin un plan de vuelo, y por motivos de seguridad, no se quería declarar el verdadero destino. En realidad, en una conversación con el mayor Ljungkvist, del Servicio de operaciones aéreas de la ONUC, que llegó al aeropuerto poco antes de despegar el SE-BLY, el capitán Hallonquist mencionó que no se dirigía a Luluaburgo, sino a Ndola.

78. En cuanto a la ruta que el capitán Hallonquist pensaba seguir, el Mayor Ljungkvist declaró a la Comisión lo siguiente:

"... mientras hablaba con el capitán Hallonquist y el primer oficial Åhréus, discutimos la ruta de este vuelo y en ese momento el último radiofaro que había de utilizarse en el camino era el de Luluaburgo. Mas allá - me dijo el capitán - no dispongo de ninguna radioayuda para navegar, de modo que tendré que dirigirme a Luluaburgo; después no sé si seguir la frontera de Angola o tomaré alguna otra ruta." Esto fue todo lo que me indicó, que había decidido ir a Luluaburgo y que no sabía lo que haría después. Sus palabras fueron: "prepararé el resto del viaje durante el vuelo, según las condiciones del momento". El propio capitán Hallonquista iba a hacer de navegante. Era un especialista en navegación de la compañía y siempre actuaba de instructor. Según me dijeron, el mismo iba a encargarse de la navegación."

C. LLEGADA DEL SECRETARIO GENERAL AL AEROPUERTO DE
LEOPOLDVILLE (NDJILI) Y DESPEGUE DEL SE-BDY

79. Poco después de las 1530 Z, el Secretario General y sus acompañantes llegaron al aeropuerto y subieron a bordo del SE-BDY. El ayudante personal del Secretario General, Sr. Ranallo, que juntamente con el Jefe Interino del Servicio de Seguridad de la ONU, Sr. Julien, y un grupo de funcionarios de seguridad, estaba encargado de proteger de cerca la persona del Secretario General, registró la cabina del avión, inmediatamente después de subir a bordo. De acuerdo con las órdenes dadas por el mando militar después de iniciarse las hostilidades en Elizabethville, a bordo del avión irían dos hombres de la ONU: el sargento S.O. Hjelte y el soldado P.E. Persson. Se pusieron en marcha los motores y el SE-BDY despegó a las 1551 Z para emprender su último vuelo.

D. MEDIDAS DE SEGURIDAD ADOPTADAS EN EL AEROPUERTO DE
LEOPOLDVILLE (NDJILI) Y PLAN DE VUELO DEL SE-BDY

80. Antes de tratar de responder a las preguntas concretas que hace la Asamblea General en los incisos a) y d) del párrafo 3 de la resolución 1626 (XVI), la Comisión desea hacer algunas observaciones sobre dos cuestiones examinadas en las secciones anteriores.

81. La Comisión advierte con sentimiento y preocupación que, en la tarde del 17 de septiembre, el SE-BDY permaneció en el aeropuerto durante varias horas sin protección ni vigilancia. Las pruebas presentadas a la Comisión demuestran que una

persona que hubiese querido sabotear el avión hubiera podido entrar en él sin ser descubierto. La Comisión considera que su mandato no exige que juzgue quiénes son responsables por no haberse adoptado medidas extraordinarias de seguridad con el avión del Secretario General en el aeropuerto de Leopoldville, pero debe advertir que parece que no hubo la necesaria coordinación. A este respecto, las pruebas demuestran que, aunque no se informó del vuelo proyectado a determinados funcionarios de la ONUC a quienes debería haberse comunicado, otros miembros de la ONUC, a quienes no interesaba de una manera directa, tenían noticia del mismo.

82. La Comisión también advierte que no se envió a Salisbury ningún plan de vuelo para el SE-BDY. La Comisión ha tenido en cuenta las condiciones que existían en el Congo en aquel momento, y en especial el peligro de un ataque del caza "Fouga Magister", lo que explica esta desviación de las normas aplicables a la aviación comercial. A decir verdad, el sistema de comunicaciones aeronáuticas no puede garantizar el secreto de los mensajes.

83. Sin embargo, la Comisión estima que debería de haberse informado con antelación a un funcionario responsable de la ONUC de la ruta que pensaba seguir el capitán Hallonquist, con objeto de que el Centro de Información de Vuelo de Leopoldville pudiera iniciar las medidas pertinentes de búsqueda y salvamento si el avión se hubiese visto obligado a realizar un aterrizaje forzoso antes de establecer contacto con el Centro de Información de Vuelo de Salisbury.

E. RESPUESTAS A LAS PREGUNTAS HECHAS POR LA ASAMBLEA GENERAL EN
LOS INCISOS a) Y d) DEL PÁRRAFO 3 DE LA RESOLUCIÓN 1628 (XVI)

84. Dos de las preguntas concretas que hace la Asamblea General en el párrafo 3 de la resolución 1628 (XVI) se refieren a la cuestión que se trata en esta parte del informe.

85. La primera aparece en el inciso a) del párrafo 3, que dice:

"Por qué el vuelo se realizó de noche y sin escolta."

86. Respecto del primer punto, es decir, por qué el vuelo se realizó de noche, la Comisión observa que, el Sr. Linnér manifestó en su declaración lo siguiente:

"El Sr. Hammarskjöld prestó especial atención a dos factores para decidir el momento de la reunión. En primer lugar, deseaba llegar a Ndola lo antes posible para evitar que el Sr. Tshombé se marchara antes de que llegara él. En segundo, el Sr. Hammarskjöld y Lord Lansdowne habían

convenido en que este último también iría a Ndola el domingo, pero continuaría cuanto antes para Salisbury, y, desde luego, saldría antes de que llegase el Secretario General. Sin embargo, por motivos que no conozco la salida de Lord Lansdowne de Leopoldville se retrasó hasta las cuatro de la tarde, y, en consecuencia, también se demoró la salida del Secretario General hasta las 4.55."

87. En otra parte de su testimonio, el Sr. Linnér dice:

"Ahora bien, se había puesto un avión a disposición de Lord Lansdowne y que yo sepa estuvo listo a la hora del almuerzo. Recuerdo claramente que enviamos un mensaje a la Embajada británica, donde Lord Lansdowne estaba almorzando, preguntándole cuando estaría listo para despegar, pero por motivos que desconozco contestó que no le era posible antes de las 4, y, por lo tanto, en lo único en que pensó el difunto Secretario General fue en llegar cuanto antes; en tales circunstancias, el vuelo se convirtió en nocturno."

88. La Comisión cree que las pruebas de que dispone no respaldan por completo esta opinión. La Comisión advierte que aunque Lord Lansdowne hubiera ido en auto al aeropuerto inmediatamente después de recibir el mensaje a que alude el Sr. Linnér, no hubiera podido salir de Leopoldville a tiempo para que el Secretario General pudiera haber llegado a Ndola antes del oscurecer. Además, la Comisión cree que los testimonios de Lord Lansdowne y del Sr. Poujoulat (véase el párrafo 62) mencionados con anterioridad, así como las horas de salida previstas en las órdenes de vuelo Nos. 673 y 685 (véanse los párrafos 64 y 68), indican que el Secretario General había decidido despegar de Leopoldville después de las 1500 Z, es decir, de las cuatro de la tarde (hora local). En tales circunstancias, decididas por el propio Secretario General, la mayor parte del vuelo a Ndola tenía que efectuarse de noche.

89. Parece que hay varios motivos para que el vuelo del Secretario General no se iniciara más temprano. Como ya se ha señalado, en la mañana del 17 de septiembre, se estuvieron haciendo reparaciones en el avión. Además, según se hace constar en la Introducción de este informe, las discusiones sobre la reunión con el Sr. Tshembé se habían prolongado durante toda esa mañana y en la decisión acerca del momento de salida debieron de influir los esfuerzos realizados para comunicarse con el Sr. Tshembé por conducto del cónsul de la Gran Bretaña en Elizabethville. También es evidente que el Secretario General deseaba llegar a Ndola después de que Lord Lansdowne hubiese tenido tiempo de aterrizar y partir, lo que determinó asimismo el momento de su salida. Todas estas circunstancias, consideradas en

conjunto, quizá hiciesen inevitable el vuelo nocturno de todas formas. Además, es interesante observar que por existir el peligro de ataque por parte del caza "Fouga Magister", la mayoría de los vuelos en el Congo durante esa época se hacían de noche.

90. Respecto al segundo punto, es decir, por qué el vuelo se realizó sin escolta, la Comisión observa que la ONU no tenía aviones de caza en el Congo en aquellos momentos y que no se pidió al Gobierno de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia ninguna escolta para volar sobre territorio de Rhodesia.

91. La segunda pregunta figura en el inciso b) del párrafo 3 de la resolución y dice:

"Si el avión, después de los daños que según se informó había sufrido a consecuencia de disparos efectuados por algún avión hostil a las Naciones Unidas, estaba en debidas condiciones de vuelo."

Por las pruebas que le han sido presentadas, la Comisión se da por satisfecha de que los daños sufridos por el SE-BDY como consecuencia de los disparos hechos en Elizabethville, eran de poca importancia y habían sido debidamente reparados antes de que el avión despegase de Leopoldville el 17 de septiembre.

III. EL ACCIDENTE DEL SE-BDY

92. En esta parte del informe se examinan las condiciones y circunstancias que rodearon el vuelo y el siniestro del SE-BDY, y se analizan las posibles causas. Además, se responde a las preguntas que hizo la Asamblea General en el inciso b) del párrafo 3 de la resolución 1628 (XVI).

A. EL VUELO DE LEOPOLDVILLE A NDOLA

93. Según se indicó en la parte II, el Secretario General salió del aeropuerto de Ndjili (Leopoldville) a las 1551 Z^{3/} a bordo del SE-BDY. Por razones de seguridad, parece que se mantuvo silencio completo de radio mientras el avión volaba sobre territorio congolés. Hasta donde se sabe, el SE-BDY rompió este silencio por vez primera a las 2002 Z, cuando llamó al Centro de Información de Vuelo (CIV) de Salisbury preguntando la hora prevista para la llegada a Ndola del avión OO-RIC, en que viajaba Lord Lansdowne. A petición del CIV de Salisbury, el SE-BDY se identificó como un DC-6 con destino a Ndola procedente de Leopoldville, dando como hora prevista para su llegada a Ndola las 2235 Z. Después, a las 2035 Z, el SE-BDY dio como posición un punto situado sobre el extremo meridional del lago Tanganyika.

94. Aunque no se conoce la ruta exacta del avión hasta este punto, se supone que voló desde Leopoldville en dirección este y que, al llegar al lago Tanganyika, puso rumbo al sur, notificando al Centro de Información de Vuelo de Salisbury de que volaba siguiendo la ruta con servicio de asesoramiento (ADR) 432. Continuó bordeando la frontera del Congo, volando para ello ligeramente al este de la ADR 432, y se aproximó a Ndola desde el este o sudeste. El grupo de operaciones (en el que figuraba un observador de las Naciones Unidas) que se creó en relación con la encuesta realizada por la Junta de Investigación de Rhodesia, reconstruyó la probable ruta de vuelo según figura en el mapa del anexo XIII. La descripción de la reconstrucción de la probable ruta está en la sección 11 de la Parte 3 del informe de la Junta de Investigación (párrafos 11.1 a 11.5 del Anexo II). Véase también el informe de la Comisión de Encuesta de Rhodesia (Parte 5 del Anexo III).

^{3/} Z indica la hora media de Greenwich (GMT).

95. En las comunicaciones entre el SE-BDY y el CIV de Salisbury, se indicó que la hora prevista para la llegada a Ndola del OO-RIC eran las 2017 Z, y después se dio la hora real de llegada como las 2035 Z. Se autorizó al SE-BDY a descender desde 17.500 a 16.000 pies, y el SE-BDY notificó que había alcanzado este último nivel de vuelo a las 2115 Z. También notificó que se mantenía fuera del territorio congolés y que volaba bordeando la frontera para aterrizar en Ndola, que pensaba despegar casi inmediatamente, que no iba a regresar a Leopoldville y que por el momento no podía indicar su destino después de salir de Ndola. El piloto calculó asimismo que volaría a la altura de Ndola a las 2147 Z. A las 2132 Z, el CIV de Salisbury puso al SE-BDY en comunicación con el Control de Tráfico Aéreo de Ndola.

96. En el anexo VI A figura un resumen de las comunicaciones pertinentes entre el CIV de Salisbury y la torre de Ndola y entre el avión OO-RIC y el SE-PDY. Asimismo, en el anexo VI B y C pueden encontrarse transcripciones de las conversaciones radiotelefónicas registradas en cinta entre el SE-BDY y el CIV de Salisbury y entre Salisbury y Ndola; en el anexo VI D aparecen extractos del libro de CTA del aeropuerto de Ndola; y en el anexo VI E una lista más completa de las comunicaciones entre el SE-BDY y la torre de Ndola. Esta lista fue preparada en las últimas horas de la mañana siguiente por el Sr. Martin, encargado del control de tráfico aéreo, que se encontraba en la torre en el momento en que el SE-BDY se aproximaba a Ndola, en parte de memoria y en parte sirviéndose de las "bandas del progreso del vuelo" (notas registradas en el momento de la comunicación).

97. Siguiendo instrucciones del Centro de Información de Vuelo de Salisbury, el SE-PDY llamó a la torre de Ndola a las 2135 Z y le comunicó que calculaba que estaría a la altura de Ndola a las 2147 Z y que llegaría a las 2220 Z. La torre transmitió un boletín meteorológico, según el cual el viento era de siete nudos y soplaba del este-sudeste y la visibilidad de 5 a 10 millas, con ligera neblina nubesca; asimismo facilitó los ajustes barométricos del altímetro, para poder obtener la altitud sobre el nivel del mar (QNH) y la altitud sobre el nivel del aeropuerto (QFE). El avión acusó recibo del boletín y pidió autorización para iniciar el descenso a las 2157 Z. Se le autorizó para bajar hasta los 6.000 pies y se le pidió que notificase el momento en que llegaba a esa altura. Respondiendo a la pregunta

de si seguiría hasta Salisbury o pasaría la noche en Ndola, el SE-BDY contestó negativamente. Notificó que no podía proporcionar más información sobre sus planes después del aterrizaje, y añadió que la daría en tierra. Asimismo, manifestó que quizá necesitase repostar algo en Ndola.

B. LLEGADA SOBRE EL AEROPUERTO DE NDOLA

98. Según los informes, a las 2210 Z hubo la siguiente conversación:

"SE-BDY: Divisamos sus luces, volamos sobre Ndola, descendiendo, confirme QNH (AD 200-317^o) 4/.

"NDOLA: Roger QNH 1021 mlbs., comuniqué cuando llegue a los 6.000 pies.

"SE-BDY: Roger 1021."

Esta fue la última comunicación con el avión del Secretario General.

99. Según los datos que ha proporcionado el encargado del control de tráfico aéreo, Martin, parece que el SE-BDY no llegó a comunicar si había alcanzado los 6.000 pies. Sin embargo, a las 2210 Z informó que veía las luces de Ndola y que estaba sobre la ciudad y descendiendo. Al mismo tiempo, pidió y obtuvo confirmación del ajuste del altímetro (QNH).

100. Quizá tenga cierto interés el intercambio de comunicaciones entre la torre de Ndola y el 00-RIC, que ha descrito en la siguiente forma el encargado del control del tráfico aéreo, Martin:

"... autorizado para descender hasta los 6.000 pies en QNH, desde el nivel de vuelo 75. Se pidió al avión que indicase cuando alcanzaba los 6.000 pies. Se acusó recibo de estas comunicaciones, y el avión notificó a su debido tiempo, que se encontraba a 6.000 pies. Se le dieron instrucciones para que se mantuviese a esa altura y que enviase el informe ND, o que las luces se hallaban a la vista. El avión notificó "luces a la vista"; se le indicó la dirección y fuerza del viento, y se le autorizó a que entrase en el circuito de tráfico para tomar tierra en la pista 10 ..."

4/ La anotación "AD 200-317^o" indica que el rumbo magnético de Ndola desde el avión, tal como aparecía en el radiogoniómetro automático (AD 200) de la torre de Ndola era de 317^o (magnéticos). Parece que el avión no se encontraba realmente sobre el aeropuerto, sino que se aproximaba a él desde el sudeste, como sería de esperar si hubiese volado bordeando el entrante de Katanga.

101. Se observará que al OO-RIC, que se aproximaba desde el oeste, después que hubo notificado que había llegado a los 6.000 pies, se le pidió que comunicase su llegada sobre el radiofaro o que veía las luces. El avión indicó que veía las luces y seguidamente se le autorizó a entrar en el circuito de tráfico. Se consideró la posibilidad de que cuando el SE-BDY comunicó que veía las luces, debiera haberse entendido que se hallaba a 6.000 pies sobre el aeropuerto. Por plausible que resulte esta interpretación, no parece que lo entendiera así el Sr. Martin, quien manifiesta que sus últimas palabras al avión, a las 22:10, fueron: "comunique cuando llegue a los 6.000 pies".

102. Muchas personas que estaban en el aeropuerto, en Ndola o en sus inmediaciones, vieron al avión mientras volaba sobre Ndola. Las luces de navegación se hallaban encendidas y aunque las observaciones de todos los testigos no coinciden, parece que también estaba funcionando la luz roja intermitente de colisión, situada en la punta del plano de deriva. Con excepción de un miembro de las RRAF destinado en el aeropuerto, que calculó que el avión se encontraba a unos 10.000 pies sobre él, todos los testigos que vieron al aparato pasar sobre el campo declararon que volaba a una altura normal o ligeramente más baja que la normal. Se observará que la altura normal, según las cartas aprobadas, es de 6.000 pies sobre el nivel del mar, es decir, menos de 2.000 pies sobre el aeropuerto, cuya elevación es de 4.160 pies. Por otra parte, algunos testigos que viven al oeste del aeropuerto estimaron que la altura del avión era mucho menor que la corriente. Estos testigos no vieron en realidad el aparato, pero lo oyeron, y su convicción de que volaba a poca altura se debe a que hacía mucho más ruido que los aviones que suelen aterrizar en Ndola. Sin embargo, parece que no sabían que el DC-6 B es mucho más ruidoso que los aviones que normalmente aterrizan en Ndola.

C. ATERRIZAJE REGLAMENTARIO EN NDOLA

103. El Gobierno Federal de Rhodesia y Nyasalandia ha aprobado un método de aproximación por instrumentos para los aviones que aterrizan en Ndola, guiándose por un radiofaro no direccional situado a unas tres millas al oeste del campo. Este procedimiento está representado en una carta de acercamiento por instrumentos de acuerdo con las normas de la OACI, publicada por las autoridades de Rhodesia.

También figura en una carta (véase el anexo XIV A) del Manual Jeppesen, publicado por la Jeppesen Company, de Denver (Colorado), que es un manual de información de vuelo en hojas sueltas aprobado para su uso por la Transair.

104. Como su nombre indica, las cartas de aproximación por instrumentos se emplean principalmente en condiciones de visibilidad reducida, cuando el piloto se ve obligado a recurrir a los instrumentos en vez de utilizar las referencias visuales. Sin embargo, se ha indicado que las instrucciones permanentes de la Transair requieren que los pilotos que utilizan un aeropuerto por primera vez hagan un acercamiento completo por instrumentos aunque la visibilidad y el techo de nubes sean ilimitados.

105. Al acercarse por instrumentos a Ndola, el avión vuela hacia el oeste con un rumbo de 280° hasta un punto situado a 1,25 millas náuticas más allá del radiofaro. En ese momento inicia el viraje reglamentario, variando el rumbo primero hacia la derecha, con una orientación noroeste de 325° , y después gradualmente hacia la izquierda, hasta colocarse paralelo a la pista con una orientación este de 100° . Según la citada carta, el avión mantiene una altitud de 6.000 pies sobre el nivel del mar durante todo el viraje reglamentario. Al terminarlo, comienza a perder altura para llegar al radiofaro a los 5.000 pies sobre el nivel del mar, después de lo cual la velocidad normal de descenso asegura una aproximación y aterrizaje precisos.

106. Sin embargo, la Comisión observó durante algunos de los vuelos que realizó en Rhodesia que algunas de las cartas de acercamiento por instrumentos que se usan para Ndola prevén un descenso de los 6.000 a 5.000 pies durante el viraje reglamentario. Un piloto que hiciese este viraje descendente podría muy bien llegar a los 5.000 pies volando sobre un terreno de más de 4.000 pies de altura, con lo que el margen de seguridad se reduciría a menos de los 1.000 pies recomendados en "Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Operación de Aeronaves" (Documento 8168 - OPS/611), de la OACI, relativo a la aproximación por instrumentos mediante radiofaro no direccional. Sin embargo, la Comisión no tiene pruebas de que la tripulación del SE-BDY dispusiese de las cartas que permiten realizar un viraje descendente o de que conociese este método, mientras que la carta del Manual Jeppesen y la publicada por las autoridades de aviación civil de Rhodesia requieren que se mantenga una altura de 6.000 pies durante todo el viraje reglamentario.

D. DESCRIPCION DEL ACCIDENTE

107. Después de volar sobre el aeropuerto, parece que el SE-BDY realizó un viraje en la zona pertinente de acercamiento y que se estrelló casi al final de la maniobra, mientras volvía a poner rumbo al este. En realidad, en todos los vuelos de prueba realizados por la Junta de Investigación de Rhodesia en los que se realizó este viraje reglamentario, el avión de prueba voló sobre el lugar del accidente casi con la misma orientación (120°) que tenía la faja de vegetación destruida por el SE-BDY al caer. La Junta de Investigación de Rhodesia está convencida de que el SE-BDY realizaba un acercamiento reglamentario al estrellarse (véanse los párrafos 14.1 a 14.6 del anexo II; véase también el anexo XIV C).

108. Es difícil fijar con exactitud el momento del accidente. Si se acepta como correcta la hora que ha dado el Sr. Martin, es decir, que el avión volaba sobre el aeropuerto a las 2210 Z, el accidente se produjo probablemente entre las 2213 y las 2215 Z. Por otra parte, cuatro relojes que aparecieron parados con menos de dos minutos de diferencia, daban como hora media las 2211 Z, y existen pruebas de que el avión quizá pasó sobre el aeropuerto unos minutos antes de la hora indicada en el registro de Martin. De todas formas, el accidente se produjo, casi con certeza, entre las 2210 Z y las 2215 Z, es decir, poco después de la media noche (hora de Ndola).

109. El lugar en que el avión se estrelló se encuentra a unas nueve millas y media al este del aeropuerto de Ndola. La elevación del terreno en el lugar del impacto es de 4.285 pies, y la altura de las copas de los primeros árboles, situados en unas tierras algo más altas con que tropezó el avión era de 4.357 pies. Esta altura es casi 200 pies mayor que la del aeropuerto de Ndola, situado a 4.160 pies. También hay una loma entre el lugar del accidente y el aeropuerto, que podría haber ocultado las luces de Ndola inmediatamente antes del siniestro.

110. Del examen del lugar del accidente y de los restos del avión parece deducirse sin lugar a dudas que, salvo por lo que respecta a la altura, el aparato se encontraba en la posición normal de aproximación en el momento del accidente. La descripción que se hace en los párrafos siguientes (párrafos 111 a 114) se basa en la opinión de los expertos que participaron en los trabajos de la Junta de Investigación de Rhodesia, y que prestaron declaración ante esta Comisión.

111. El tren de aterrizaje se hallaba bajado y sujeto y los flaps en posición intermedia (30°), que es la indicada para esta fase del acercamiento. Parece que los motores rendían la potencia normal para la aproximación. No había indicios de que se volase a velocidad excesiva. Además, varios expertos manifestaron que según su experiencia, si la velocidad del avión en aquel momento hubiese sido demasiado grande, el alojamiento de la rueda de proa se hubiera desprendido del fuselaje casi con seguridad antes de entrar en contacto con los árboles^{5/}. Sin embargo, no fue así. Los cinturones de los asientos de seis por lo menos de las personas que se encontraban a bordo estaban abrochados; la posición de los demás no pudo determinarse. Las luces de aterrizaje no estaban encendidas, pero hubo declaraciones de que no era preciso que lo estuvieran en esa fase de la aproximación.

112. El avión avanzaba en vuelo horizontal o con un pequeño ángulo (quizá del orden de 1°) cuando rozó por vez primera con las copas de los árboles, y existen indicios de que en ese momento estaba ligeramente inclinado hacia la izquierda. Después del primer roce, el ángulo de descenso y la inclinación hacia la izquierda aumentaron. La variación del ángulo entre el punto del primer roce y el lugar del accidente fue por término medio de 5° . Las primeras señales del contacto son hojas cortadas por las hélices y fragmentos de goma de las bandas descongelantes de caucho de la hélice. Casi inmediatamente después se arrancó la punta del ala izquierda y ésta se fue desintegrando poco a poco hasta casi el motor No. 1, a medida que chocaba contra los árboles con un ángulo de balanceo cada vez mayor. A unos 760 pies del primer roce con los árboles, el muñón de ala izquierda chocó con el suelo frente a un hormiguero de 12 pies de altura. El avión dio una vuelta

5/ Sin embargo, el Gobierno de Suecia ha hecho el siguiente comentario:

"La Comisión de Encuesta (de Rhodesia) manifiesta que las compuertas de la rueda de proa se hubiesen desprendido en el aire si se hubiera ido a gran velocidad, por ejemplo, si el avión hubiese hecho una maniobra de picada con anterioridad al impacto. La Comisión Federal cree que el hecho de que esto no ocurriese indica que no se hizo una picada brusca, seguida de un enderezamiento. No obstante quisiéramos señalar que el tren de aterrizaje estaba bajado y que la picada, de haberse producido, no podría haber significado una pérdida de altura de más de unos centenares de yardas."

de campana hacia la izquierda, y se detuvo quedando orientado en la dirección de que procedía. El cono de morro se desprendió y apareció intacto sobre el hormiguero. El intervalo entre el primer roce con los árboles y el choque final no pudo ser más que de unos segundos.

113. En el momento del siniestro debían quedar en los depósitos del SE-BDY casi cinco toneladas de combustible. La gasolina de los tanques del ala izquierda destrozada se fue derramando durante los últimos 300 ó 350 pies de recorrido. El combustible de los tanques del ala derecha, que se rompió al chocar contra los árboles al final de la vuelta de campana, debió derramarse sobre el grupo principal de restos. El incendio que siguió hizo presa en esos restos y se extendió siguiendo el rastro de gasolina. El intenso calor destruyó o derritió del 75% al 80% del fuselaje e hizo explotar las municiones y bengalas que había a bordo.

114. Las copas de los árboles no tenían quemaduras ni otros indicios de fuego durante el vuelo, y en la búsqueda que efectuó la Junta de Investigación de Rhodesia en la zona que se supone atravesó el avión inmediatamente antes del accidente no se descubrió ninguna pieza desprendida antes del choque contra los árboles.

115. En el anexo XV figura un plano del lugar del accidente, preparado por la Junta de Investigación de Rhodesia. El anexo XVI son fotografías de ese lugar y de los restos del avión. En la sección 10 del anexo II, y sobre todo en los párrafos 10.3.1 a 10.3.12 puede verse un resumen del informe sobre el examen técnico de los restos, preparado por la Junta de Investigación^{6/}.

^{6/} El informe técnico completo se encuentra en los archivos de la Secretaría, y los delegados que tengan interés en consultarlo pueden solicitarlo.

E. INFORMES MEDICOS

116. Según las declaraciones de los agentes de policía de Rhodesia que llegaron primero al lugar del siniestro, parece que en el momento del impacto el Secretario General salió lanzado del avión, cayendo fuera del área que fue después pasto de las llamas. En el informe médico de Rhodesia preparado por los doctores H.D. Ross, P.J. Stevens y J. Hillsdon Smith (véase el anexo VII A), se llega a la conclusión de que el Secretario General murió en el acto a causa de las heridas sufridas en la caída. Por otra parte, según un estudio del informe médico de Rhodesia hecho a petición de la Junta Médica de Suecia, los doctores A. Frykholm y N. Ringertz opinan que si el Sr. Hammarskjöld hubiese sido rescatado inmediatamente después del accidente y hubiera recibido enseguida atención médica con el equipo más moderno, el período de supervivencia quizá hubiese sido más largo. En los demás aspectos, el informe sueco coincide con las conclusiones del informe médico de Rhodesia (anexo VII B).

117. Al sargento Julien se le encontró vivo fuera de la zona calcinada. Sufrió quemaduras como consecuencia del incendio y había padecido por la exposición al aire y al sol durante las 16 horas que permaneció en el lugar del siniestro. Los policías le prestaron los primeros auxilios, y después fue llevado al hospital de Ndola (a las 16.45, hora local). A pesar de los continuos cuidados médicos, falleció a las 08.00 de la mañana del 21 de septiembre de 1961. El Dr. MacNab, jefe del grupo de médicos que atendió al sargento Julien, manifestó que si se le hubiese salvado antes y no hubiera sufrido los efectos del sol durante todo el día, es posible que hubiera sobrevivido. El Dr. Lowenthal, que también le visitó inmediatamente después de ingresar en el hospital, declaró que las probabilidades de supervivencia hubieran sido mucho mayores.

118. Se cree que las demás personas que se encontraban a bordo murieron a los pocos segundos del choque. Algunas habían sufrido heridas que no les hubieran permitido vivir incluso sin el incendio y otras se cree que murieron en el acto como consecuencia del "shock".

119. Se encontraron balas en los cadáveres de los dos soldados suecos. Al principio de la investigación de Rhodesia, se dudaba de si este hecho podría explicarse por la explosión de los cartuchos debida al incendio. Sin embargo,

los proyectiles estaban a flor de piel y en los músculos y en las heridas se encontraron fragmentos de casquillos. Un examen balístico demostró que las balas no tenían marcas de estrías y que no habían pasado por el cañón de un arma de fuego. Además, eran del mismo calibre que la munición que llevaban los propios soldados. Por lo tanto, todos los expertos a quienes se consultó admitieron que la presencia de las balas se debía a la explosión, durante el incendio de los cartuchos que estaban próximos al cuerpo de los militares.

120. Uno de los cadáveres no se encontró hasta el segundo día, hasta que se movió una parte de los restos. La falta de información acerca del total de personas a bordo contribuyó indudablemente a la dificultad en determinar si se habían hallado todos los cuerpos. La Comisión está convencida de que se identificó debidamente a las dieciseis personas a bordo.

F. POSIBLES CAUSAS

121. En un accidente de aviación sin sobrevivientes y en que la mayoría de los restos fueron destruidos por el fuego quizá sea difícil determinar las causas del siniestro. Se han presentado varias teorías con o sin pruebas, y se ha llegado a distintas conclusiones. Algunas sólo se basan en rumores. La Comisión ha creído su deber estudiar todas estas teorías y rumores y proporcionar hechos reales siempre que fuera posible. Las causas posibles del accidente se examinarán bajo cuatro epígrafes principales: 1) Sabotaje o injerencia interna; 2) Injerencia externa; 3) Fallo material; y 4) Fallo humano.

122. Los asesores de los gobiernos representados ante la Comisión han discutido si la Comisión debía exigir en cada caso pruebas que fueran más allá de unas dudas razonables o sacar sus conclusiones basándose en el predominio de ciertas pruebas o en un equilibrio de probabilidades. Aunque reconoce que no es preciso que al expresar su opinión se limite a las reglas de prueba de un determinado sistema jurídico en relación con un determinado tipo de casos, la Comisión cree que debiera aplicar en general la clase de pruebas que se exigen en la búsqueda de la verdad. Esta clase de prueba se aplicará a todas las causas posibles que investigó la Comisión.

1. Sabotaje o injerencia interna

123. Como no se estableció ninguna guardia especial para el SE-BDY antes de que saliera de Leopoldville, no es posible excluir la posibilidad de una aproximación clandestina al avión con fines de sabotaje. Además, aunque parece que las puertas estaban cerradas, era posible llegar al compartimiento hidráulico, al sistema de calefacción y al tren de aterrizaje.

124. Uno de los posibles medios de sabotaje podría haber consistido en intervenir en una de las partes vitales del avión, tales como los cables que mueven los planos de mando o el mecanismo de los flaps o del tren de aterrizaje, con objeto de que estas piezas no funcionaran en el momento del acercamiento o de la toma de tierra. Sin embargo, la Comisión no tiene ninguna prueba de que existiera esa injerencia. El examen técnico de las partes vitales que no quedaron destruidas por el choque o el incendio no permitió encontrar daños anteriores al accidente. Además, el avión estaba bien compensado para realizar el acercamiento y la trayectoria al estrellarse no reveló ninguna anomalía en la maniobra o en control, como hubiera sido de esperar si hubiese habido un sabotaje de esta clase.

125. Otra posibilidad, que parece muy improbable en el caso presente, es el uso de una bomba de tiempo. El posible saboteador difícilmente hubiera podido prever que el avión iba a tomar una ruta que requeriría seis horas, en vez de la ruta directa, que sólo exige de cuatro a cinco horas de vuelo. Asimismo, le hubiera sido difícil adivinar el momento exacto de salida.

126. También puede considerarse la posibilidad de una máquina infernal, cuyo accionamiento estuviese vinculado al mecanismo del tren de aterrizaje o de los flaps de las alas, con objeto de que hiciese explosión al ajustarlos para tomar tierra, a un instrumento barométrico que actuase cuando el avión descendiese a una altitud previamente establecida, o algún otro dispositivo científico. La colocación de bombas de esta clase exigiría una habilidad especial, y, por otra parte, se necesitaría mucho tiempo para fabricarlas.

127. Aunque no es imposible lograr que haga explosión la bomba en el momento del aterrizaje, la Comisión tiene que repetir que no hay pruebas de que explotase una bomba a bordo del avión ni de que se hubiese producido ninguna explosión mientras el avión estaba en vuelo. Concretamente, el examen técnico permitió

comprobar que no había indicios de que hubiese explotado una bomba en el tren de aterrizaje o cerca de su alojamiento, ni en ninguna otra de las secciones del avión que se examinaron. Como ya se ha indicado en este mismo informe, se están haciendo nuevos experimentos científicos en los restos a petición de la Comisión, para que no quede sin investigar ninguna posibilidad de ver si hubo o no sabotaje^{7/}.

128. No hay pruebas convincentes de que ningún testigo viese u oyese una explosión antes del siniestro. Algunos testigos declararon que hubo explosiones en el momento aproximado del accidente, pero con toda probabilidad serían las de los depósitos de combustibles y el estallido de la munición y las bengalas que había a bordo. Un policía de Rhodesia del Norte manifestó que a las 2340 Z vio una luz intensa en el cielo y un objeto que descendía inmediatamente después. Esto ocurrió alrededor de una hora y media después del siniestro, y pudo ser el estallido de una o más bengalas de señales que llevaba el SE-BDY o, según ha sugerido la Comisión de Encuesta de Rhodesia, la explosión de un depósito de gasolina, de un cilindro de oxígeno o de cualquier otra parte de los restos del avión durante el incendio.

129. Varios testigos dijeron que el sargento Julien habló de una explosión. Según el Dr. Lowenthal, manifestó que primero se había producido el accidente y después una explosión, y luego que se había producido la explosión y después el accidente. Según la enfermera McGrath, el sargento declaró que se produjo una explosión cuando el avión estaba en la pista. El inspector de primera Allen hizo la siguiente declaración ante la Junta de Investigación de Rhodesia, en relación con la conversación que sostuvo con el sargento Julien, la cual confirmó ante la Comisión de las Naciones Unidas:

"Le dije que la última comunicación que mantuvimos con el avión fue al volar sobre la pista del aeropuerto de Ndola, y que después no volvimos a tener ninguna noticia. Luego pregunté: ¿qué ocurrió? El contestó: "El avión explotó". Yo pregunté, ¿fue sobre la pista? Y el replicó que sí. Anadí, ¿qué sucedió después? Su respuesta fue: "Volábamos a gran velocidad, a gran velocidad"."

^{7/} Los resultados de estos experimentos se describen en el anex. XII.

130. La referencia del sargento Julien a una explosión puede referirse muy bien al impacto y al ruido del ala izquierda al romperse cuando chocó contra los primeros árboles, o a la explosión de los tanques de combustible en el momento del impacto. La idea de que esto ocurrió sobre la pista parece haberse debido a una sugerencia que le hizo sin querer el inspector Allen, y teniendo en cuenta la conmoción y las drogas administradas probablemente carece de significado. Es posible que la referencia a la gran velocidad reflejase la sensación del avión al pasar entre los árboles, según ha sugerido la Comisión de Investigación de Rhodesia (véase la sección A.2 de la Parte 10 del anexo III).

131. También hay que señalar que varios testigos que vieron al SE-BDY volar sobre el aeropuerto y desaparecer con rumbo oeste o noroeste declararon que habían visto un resplandor en el cielo en momentos que oscilaban entre veinte segundos y cuatro minutos o más después. Los observadores suecos que formaban parte de la Junta de Investigación de Rhodesia, advirtiendo esta discrepancia del tiempo, sugirieron que se examinara la posibilidad de que hubiera habido dos fogonazos, uno mientras el avión estaba todavía en el aire. Sin embargo, al realizarse los vuelos de prueba mientras los testigos observaban el avión desde los sitios que habían ocupado la noche del desastre, uno de ellos (el Sr. Peover) se dio cuenta que desde el balcón del cuarto piso de su edificio de apartamentos tuvo que haber visto al SE-BDY durante la mayor parte del viraje reglamentario. El Sr. Peover llegó a la conclusión de que el avión sólo se había perdido de vista unos segundos antes del accidente. Algunos de los demás testigos que observaron el hecho desde tierra hubiesen perdido el avión de vista varios minutos antes. La discrepancia en el tiempo indicado por otros observadores puede explicarse quizá por su campo de visión relativo, según que estuviesen más cerca o más lejos de la línea de árboles.

132. Como otra posibilidad de ingerencia interna, la Comisión toma nota de la sensacional historia que apareció en varios periódicos de algunos países durante enero de 1962, en el sentido de que una decimoséptima persona subió a bordo del avión en Leopoldville, con objeto de apoderarse de él. En esa historia se especulaba con la posibilidad de que el accidente se hubiese producido cuando esta persona trató de arrebatarse los mandos del avión al piloto. Aunque corresponde

claramente a la categoría de rumor, la Comisión investigó con gran cuidado si esta historia era o no cierta. El Dr. Linnér y otros que vieron despegar al avión de Leopoldville manifestaron que conocían o habían sido presentados a todas las personas que subieron a bordo. Además, el Dr. Ross consideró que la posibilidad de que hubiese habido 17 cuerpos entre los restos era muy improbable, mientras que la policía, que no sabía cuántas personas iban a bordo, examinó la escena del siniestro para descubrir si alguien se había extraviado en la selva, pero no encontró ninguna señal.

2. Ataque o injerencia externa

133. La Comisión ha estudiado con gran detenimiento la posibilidad de que el SE-BDY hubiese sido derribado por otro avión o por un ataque desde tierra. También ha considerado 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. La Comisión no ha encontrado ninguna prueba que apoye esta hipótesis.

134. La Comisión escuchó las declaraciones de oficiales experimentados de aviación sobre la dificultad de derribar con disparos un avión por la noche, sobre todo desconociendo la ruta y hora de llegada del aparato. Sin embargo, acerca de los dos últimos puntos, se observa que los aviones que aterrizan en Ndola pasan con frecuencia muy cerca del lugar del accidente, y que el acercamiento del SE-BDY a Ndola se reveló unas dos horas antes de su llegada, pues la hora prevista se había dado en las comunicaciones al CIV de Salisbury y a la torre de Ndola, que podrían haber sido interceptadas con facilidad por una persona interesada. Por lo tanto, no es posible descartar por completo esta posibilidad.

135. Asimismo, se investigó la posibilidad de que hubiera habido otro avión en la zona de Ndola en el momento del desastre. Como el caza "Fouga Magister" de las Fuerzas Armadas katanguesas había estado operando contra las Naciones Unidas en Katanga, la Junta de Investigación de Rhodesia y la Comisión de Encuesta de Rhodesia examinaron la posibilidad de que ese avión llegase a Ndola. Fue posible establecer que no podía haber realizado el vuelo desde su base normal en Kolwezi hasta Ndola y regreso a Kolwezi, ya que esta distancia es mayor que su radio de

acción. Su piloto y otras personas manifestaron que el "Fouga" se encontraba en tierra en Kolwezi durante la noche del 17 al 18 de septiembre, y que no podía haber operado esa noche. Sin embargo, esta prueba no es totalmente concluyente, pues el capitán admitió ante la Comisión de Encuesta de Rhodesia que por lo menos en una ocasión había despegado desde una pista sin pavimento. Aunque se decía que esta pista estaba todavía más lejos de Ndola, nada hubiera impedido que se usase otra pista situada dentro del radio de acción contra Ndola. Sin embargo, no hay pruebas de que el caza "Fouga" se encontrara en las cercanías de Ndola durante la noche del accidente.

136. Las autoridades de Rhodesia han manifestado que no sabían que ningún avión distinto del SE-BDY estuviese volando en la región de Ndola entre las 2035 Z, hora en que aterrizó el OO-RIC, y en el momento en que se supone se estrelló el SE-BDY. Sin embargo, la Comisión ha 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".

137. Algunos testigos declararon que habían visto u oído un segundo avión, e incluso un tercero. Sobre todo, varios manifestaron que habían visto un segundo avión, más pequeño, volar cerca del SE-BDY después de que éste pasó por encima del aeropuerto o inmediatamente antes del siniestro y que el avión más pequeño enfocaba sus luces en el grande. La Comisión visitó con algunos de estos testigos los sitios desde los que habían hecho sus observaciones, y trató de entender su testimonio. La Comisión considera que varios de estos testigos fueron sinceros en el relato de lo que creían haber visto. Sin embargo, también opina que quizá interpretasen mal sus observaciones y notificasen incidentes que en realidad no ocurrieran de la forma o en el momento que ellos creyeron, cuando declararon ante la Comisión.

138. La Comisión observa que el SE-BDY, un DC-6 B, es un avión mayor que los que se suelen ver en la región de Ndola y que estaba provisto de un faro rojo intermitente contra colisiones, situado en un plano de deriva extraordinariamente alto. Parece posible que el avión más pequeño fuese en realidad la sección de cola del SE-BDY, cuya luz intermitente hubiese dado una impresión distinta según

el ángulo de visión. Esta posibilidad está respaldada por el testimonio de los testigos que declararon que el avión más pequeño volaba por encima y detrás del más grande con una separación bastante constante.

139. Esta teoría no explica todas las facetas de su relato, sobre todo las declaraciones de algunos de los testigos de que el avión más pequeño se alejó volando después del accidente. Considerando el tiempo transcurrido entre el momento del siniestro y el de su testimonio, es posible que alguno de los testigos creyeran que vieron u oyeron fenómenos que en realidad no sucedieron o que atribuyeran a un solo día observaciones y acontecimientos ocurridos en un lapso de tiempo mayor. Otros testigos demostraron que eran adversarios de la federación, y es probable que parte de su declaración estuviese motivada en razones políticas. En el anexo VIII figura un análisis más detallado de las declaraciones de los testigos.

140. Con las excepciones expuestas, ninguno de los testigos que observaron al SE-BDY mientras volaba por encima del aeropuerto y se perdía de vista, vio ningún otro avión, y ninguno declaró que había escuchado ruido de disparos antes del accidente.

141. La Comisión también consideró la posibilidad de un ataque desde tierra. Se observó que había claros, que hubieran proporcionado un campo de tiro. Por otra parte, los expertos opinan que para que un ataque tuviera éxito habría requerido una concentración de fuego y no existen pruebas directas o indirectas de que sucediera así. No se comunicó que hubiese personas extrañas en la selva ni, como ya se ha indicado, que se oyese ruido de disparos antes del accidente.

142. Cuando se examinaron los restos por primera vez, se advirtieron varios orificios, que se pensó pudieran ser de bala. Una investigación más detenida convenció a todos los expertos de que no había sido así, con la posible excepción de un agujero en el marco de la ventana derecha de la carlinga. Por sugestión del representante de Suecia, la Comisión de Encuesta de Rhodesia ordenó un análisis espectrográfico. Se informó a la Comisión de las Naciones Unidas que este análisis convenció a los expertos suecos de que el orificio no había sido producido por una bala^{8/}.

^{8/} Véase además la sección 3.2 del anexo XII.

143. El Sr. Virving, funcionario de la Transair, presentó a la Comisión una teoría según la cual el SE-BDY podía haber sido atacado y derribado por otro avión armado con cohetes. Esta teoría se basaba en parte en un análisis de las declaraciones de diversos testigos que hablaron de otros aviones y de resplandores en el cielo. No se presentó ninguna prueba fidedigna de esta teoría, y la Comisión cree que la mayoría de los fenómenos a que alude el Sr. Virving pueden explicarse de una forma más lógica. La Comisión también consultó a algunos expertos en cohetes de la ONUC, quienes manifestaron que abrigaban serias dudas acerca de la posibilidad de ese ataque. Por último, como ya se ha dicho, no hay en los restos señales de una explosión previa al accidente ni indicios de un cohete^{9/}.

144. La Comisión tomó nota asimismo de que algunos expertos opinaban que si el avión hubiese sido derribado era de esperar que su caída se hubiera producido con un ángulo mucho más pronunciado de lo que indicaba la faja de vegetación destruida. Si el SE-BDY hubiera sido atacado y hubiese tratado de escapar, la reacción normal del piloto, de haber habido tiempo, habría sido subir el tren de aterrizaje y cerrar los flaps y aplicar toda la potencia de los motores. No tomó ninguna de estas medidas.

3. Fallo material

a) Defecto técnico o estructural

145. No hay ninguna prueba que sugiera que el accidente del SE-BDY pudo haber sido producido por un defecto técnico o estructural del avión o sus motores. Los técnicos opinan que el avión estaba debidamente compensado y los motores y hélices debidamente ajustados para realizar una aproximación normal a la pista. No es probable que hubiera sucedido esto si hubiese algún defecto, fallo o avería en algún elemento importante. Como las condiciones de los restos no permitieron efectuar un examen minucioso, esta posibilidad no puede descartarse por completo, pero parece poco probable por los motivos expuestos.

^{9/} Véanse también los resultados de los experimentos que se describen en el anexo XII.

b) Fallo de altímetro

146. El examen de los altímetros realizado por la Junta de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos y la Kollsman Instrument Corporation, fabricante de los instrumentos, no reveló que tuviesen ningún defecto antes del accidente (véase el anexo IX). Cada uno de los altímetros tenía el ajuste barométrico correcto, facilitado por la torre de control de Ndola.

147. Uno de ellos, que se encontró después del accidente, estaba desconectado de la fuente de presión estática. Esto hubiese hecho que el altímetro indicase una altitud basada en la presión interior del avión, en vez de la presión exterior. Normalmente, el resultado sería que indicaría una altura más baja que la real, con la consiguiente reacción del piloto a ganar altura. Mientras vuela a gran altura, la presión de la cabina del SE-BDY se mantiene a la equivalente a 6.000 pies. Sin embargo, al bajar la presión aumentaría automáticamente, y en ningún momento debería ser inferior a la existente fuera del avión.

148. La desconexión pudo producirse como consecuencia del impacto. Si hubiese ocurrido en vuelo, el capitán lo hubiera advertido inmediatamente, ya que el indicador de velocidad de subida, unido a la misma fuente de presión estática, también hubiera sido afectado. Los altímetros del piloto y segundo piloto del SE-BDY tomaban la presión estática de fuentes distintas y, por lo tanto, cualquier desconexión o fuga se hubiera acusado en una lectura anormal de los altímetros.

c) Fuego durante el vuelo

149. La Comisión no ha recibido ninguna prueba de que hubiese fuego a bordo del avión antes de chocar contra el suelo. Los expertos que examinaron el lugar del accidente comunicaron que las copas de los árboles no tenían quemaduras ni las piezas del avión examinadas manchas horizontales que indicasen que se había declarado un incendio durante el vuelo. Se encontraron descargados dos extintores manuales de incendio, y la Comisión pidió que se examinasen para determinar si se habían accionado a mano durante el vuelo o si se habían descargado debido al calor o a otras causas después del siniestro. Los resultados de esta investigación no permitieron llegar a una conclusión, pero se observó que por lo menos

uno de los extintores estaba sujeto en la cuaderna en el momento del choque. Por lo tanto, era poco probable que se hubiese usado durante el vuelo. Además, se cree que de haberse producido un incendio, se habrían descubierto señales de una reacción inmediata del piloto, tales como la descompresión de emergencia de la cabina. Por las pruebas recogidas, parece que no se adoptó ninguna medida de esta clase.

150. Por último, no había indicios de envenenamiento por monóxido de carbono, y los indicios de carbonxihemoglobina encontrados en algunos de los cadáveres puede atribuirse a los cigarrillos o a unos cuantos segundos de supervivencia después de iniciado el incendio. Aunque no puede descartarse por completo la posibilidad de fuego durante el vuelo, no hay pruebas que la apoyen.

4. Fallo humano

a) Incapacidad de los pilotos

151. Se expuso la teoría de que uno o más de los pilotos podían haber quedado incapacitados repentinamente. La Comisión no recibió ninguna prueba en apoyo de esta hipótesis. La Comisión observa que en los informes médicos no hay pruebas de que ninguno de los pilotos estuviese incapacitado por motivos físicos para desempeñar su función. Sin embargo, no todas las formas de incapacidad se descubren necesariamente con la autopsia, por lo que no puede descartarse esta posibilidad.

152. La Comisión también está convencida de que el accidente no se debió a fatiga del piloto. A este respecto, hay que señalar que:

- a) El tiempo total de vuelo desde Leopoldville hasta Ndola sólo fue de seis horas y 30 minutos;
- b) A bordo iban tres pilotos con experiencia, por lo menos uno de los cuales había descansado 24 horas;
- c) Había sitio a bordo para que durmiesen los pilotos;
- d) El avión estaba provisto de piloto automático;
- e) La navegación a la estima en esta región de Africa no planteaba problemas especiales en las circunstancias existentes ni debía originar una fatiga excepcional.

b) Uso de una carta inadecuada para el aterrizaje por instrumentos

153. En las deliberaciones de la Junta de Investigación de Rhodesia y de la Comisión de Encuesta de Rhodesia se prestó mucha atención a la posibilidad de que se hubiese confundido a Ndola (Rhodesia del Norte), cuya altura es de 4.160 pies sobre el nivel del mar, con Ndolo, pequeño aeródromo de las inmediaciones de Leopoldville, cuya altura es de 951 pies sobre el nivel del mar (véanse el párrafo 6.4.2 del anexo II y la sección B.5 de la parte 10 del anexo III; véanse también las cartas del anexo XIV A y B). Entre los restos del SE-BDY se encontraron ejemplares de un Manual de información de vuelo de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos en el que hay una carta para el aterrizaje por instrumentos en Ndolo, pero no para Ndola. En enero de 1962, un miembro de la Junta de Investigación de Rhodesia advirtió que en uno de los manuales, estaba escrita con tinta verde la altitud de Ndola (4.160 pies) en la carta para aterrizar en Ndolo. Después se pudo averiguar que la letra no era de ninguno de los pilotos a bordo del SE-BDY.

154. La Comisión cree que la posibilidad de confundir ambos aeropuertos es muy remota. La aproximación reglamentaria para Ndolo es hacia el este del aeropuerto y la de Ndola hacia el oeste. Al parecer, el avión seguía, por lo menos en líneas generales, el procedimiento reglamentario para acercarse a Ndola en el momento de estrellarse. En la carta de Ndolo hay ciertas características topográficas peculiares, como el río Congo, que sería difícil no advertir. Además, parece ser, según los informes, que el capitán Hallonquist discutió con otras personas la semejanza entre los nombres de Ndola y Ndolo, y el hecho de que la altitud de Ndola fuese análoga a la de Elisabethville, en Katanga, con la que estaba muy familiarizado. Por último, no hay motivo para creer que el capitán Hallonquist no estuviese utilizando la carta de Ndola que figura en el Manual Jeppesen que estaba a bordo del avión, y que es el que suelen usar los pilotos de la Transair. En el ejemplar del Manual Jeppesen que se encontró entre los restos faltaba la página correspondiente a la carta para el aterrizaje en Ndola. Se cree que el piloto, como es costumbre, sacó del libro de hojas sueltas la página para emplearla en el aterrizaje y la colocó a su lado en la carlinga, donde se quemó durante el incendio. Por lo tanto, la falta de esta página constituye un indicio importante de que se hizo uso de ella.

c) Lectura equivocada de los altímetros

155. La Comisión examinó la posibilidad de que el accidente pudiera ser debido a que los pilotos se equivocaron al leer los altímetros. La Comisión observó que en varios informes de accidentes, pilotos experimentados habían leído erróneamente los altímetros. El error más corriente parece ser la lectura equivocada de los 10.000 pies, debido a que la aguja indicadora de los 10.000 pies es muy pequeña. El fabricante de los altímetros que llevaba el SE-BDY ha modificado esa aguja en los instrumentos más recientes, para que pueda leerse con más facilidad. Sin embargo, parece poco probable en este caso presente que se haya cometido un error de 10.000 pies inmediatamente después de volar sobre un aeropuerto bien iluminado. Uno de los miembros de la Junta de Investigación de Rhodesia sugirió la posibilidad de que el piloto hubiese leído 4.600 pies en vez de 6.400. Esta equivocación hubiera tenido que repetirse varias veces, y no se ofreció ninguna explicación de cómo hubiese sido posible descender hasta esa altura sin advertir la altitud. Aunque por una parte no hay pruebas para apoyar esta hipótesis, por otra no puede descartarse por completo la posibilidad de que se hiciera una lectura equivocada del altímetro.

d) Distracción de la atención del piloto

156. Si por algún motivo el piloto hubiese descendido hasta los 5.000 pies durante el viraje reglamentario, como se permite en algunas cartas para el aterrizaje por instrumentos en Ndola (véase el párrafo 106 de este informe), o en una aproximación visual o semivisual, el margen de seguridad sobre el lugar del accidente se hubiera reducido a menos de 650 pies. Es posible que una distracción momentánea (originada dentro o fuera del avión) durante la maniobra exacta necesaria para realizar este viraje reglamentario, le hubiese hecho perder tan reducido margen de seguridad. Resultaría sumamente difícil probar o rechazar esta hipótesis como posible causa del accidente.

e) Información confusa o incorrecta facilitada al piloto del SE-BDY

157. Se observará que las especificaciones de la OACI para las cartas de aproximación por instrumentos (Anexo 4 del Convenio de Aviación Civil Internacional) requieren que figure toda la información topográfica pertinente para ejecutar con seguridad el acercamiento por instrumentos y establecen que "el relieve debiera indicarse del modo más apropiado a las características especiales de elevación y obstáculos del área representada en la carta". Por lo tanto, es costumbre que los Estados incluyan los contornos del terreno y las elevaciones, siempre que sea necesario. Las cartas de acercamiento por instrumentos de Ndola indican las alturas importantes en las inmediaciones del aeródromo. En la zona del viraje reglamentario y en la de aproximación no hay ni puntos elevados ni contornos altos. Los perfiles de algunas cartas tampoco representan debidamente la elevación. Si por algún motivo el piloto hubiese descendido hasta los 5.000 pies, quizá no se hubiera dado cuenta de que el margen de seguridad sobre el suelo era tan pequeño. Así, pues, no se puede descartar por completo la posibilidad de que el desastre se debiera indirectamente a la información incompleta proporcionada al piloto en esta fase tan crítica de su vuelo a Ndola.

G. RESPUESTA A LA PREGUNTA HECHA AL SECRETARIO GENERAL EN
EL INCISO b) DEL PARRAFO 3 DE LA RESOLUCION 1628 (XVI)

158. El inciso b) del párrafo 3 de la resolución 1628 (XVI) dice así:

"¿Por qué, según se informa, la llegada [del avión del Secretario General] a Ndola se demoró indebidamente?"

159. Si se exceptúa el hecho de que la salida de Leopoldville, según se describe en la parte II, se demoró por diversos motivos hasta última hora de la tarde del 17 de septiembre, y que el avión siguió una ruta menos directa, que exigía de hora y media a dos horas y media más, no parece que hubiera ningún retraso en la llegada del avión sobre Ndola. En realidad, el avión estaba sobre el aeropuerto unos minutos antes de la hora prevista. Como se observará en la parte siguiente del informe, cuando el avión desapareció se pensó que tal vez hubiera retrasado el aterrizaje o se hubiese dirigido a otro lugar. No fue así, y se estrelló durante lo que debió ser su aproximación al aeropuerto con intención de tomar tierra.

IV. OPERACION DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

160. En esta parte examinaremos brevemente el reglamento que se aplicaba en la Región de Información de Vuelo de Salisbury cuando se produjo el accidente, haremos una exposición cronológica de las operaciones de búsqueda y salvamento que se iniciaron después de desaparecer el SE-BDY y las analizaremos, y presentaremos las respuestas de la Comisión a las preguntas que hace la Asamblea General en el inciso c) del párrafo 3 de la resolución 1628 (XVI).

A. REGLAMENTO QUE RIGE LAS OPERACIONES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO EN LA REGION DE INFORMACION DE VUELO DE SALISBURY

161. El reglamento de las operaciones de búsqueda y salvamento vigentes en la Región de Información de Vuelo de Salisbury cuando se produjo el accidente fue promulgado el 6 de octubre de 1959 por el Departamento Federal de Aviación Civil, con el título de Procedures for Search and Rescue Action within the Salisbury Search and Rescue Area. En él se especifica que fue adoptado "en cumplimiento y ampliación de" las Normas y Métodos Recomendados de la OACI. (Anexo 12 del Convenio de Aviación Civil Internacional.) El texto completo de ese reglamento, con excepción de los apéndices, se incluye en este informe como anexo X. Las autoridades de Rhodesia lo presentaron a la Comisión General de Encuesta como prueba No. 16¹⁹/.

162. El reglamento estipula que se establecerá un Centro Coordinador de Salvamento (CCS) "con el objetivo específico de iniciar, coordinar y terminar las operaciones de búsqueda y salvamento". Cuando surge una situación de emergencia, el centro funciona en el CIV de Salisbury. Hasta entonces, las operaciones de búsqueda y salvamento están a cargo del Funcionario Superior de Control de Tráfico Aéreo de servicio en Salisbury. El personal del centro es el mismo que se encuentra de servicio en el CIV en el momento de la emergencia.

19/ La Comisión también examinó las instrucciones especiales que da el Departamento Federal de Aviación Civil para el aeropuerto de Ndola, con el título Crash and Alerting Procedures. Sin embargo, comprobó que no revisten importancia para las cuestiones que se tratan en esta parte del informe.

163. Las medidas que deben adoptarse en una situación de emergencia se dividen en fases de "incertidumbre", "alerta" y "peligro", que tienen los nombres en clave de INCERFA, ALERFA y DETRESFA, respectivamente. En los párrafos 8 a 10 de las normas se definen las condiciones que determinan la existencia de cada una de estas tres fases. Las disposiciones de dichos párrafos que afectan a la emergencia que se produjo debido a la pérdida del contacto por radio con el SE-BDY, después de las 2210 del 17 de septiembre de 1961, son las siguientes:

"8. Fase de incertidumbre. Se considera que existe una fase de incertidumbre cuando:

...

b) la aeronave deja de llegar durante los treinta (30) minutos siguientes a la hora estimada de llegada últimamente anunciada por ella o a la calculada por las autoridades de los servicios de control de tráfico aéreo, la que de las dos resulte más tarde;

excepto cuando no existan dudas acerca de la seguridad de la aeronave y sus ocupantes.

"9. Fase de alerta. Se considera que existe una fase de alerta cuando:

a) después de la fase de incertidumbre, las comprobaciones subsiguientes efectuadas por el sistema de comunicaciones no logren obtener ninguna noticia de la aeronave; o cuando

b) se haya dado a una aeronave autorización para aterrizar, no lo haga dentro de los cinco (5) minutos de la hora prevista de aterrizaje y no se hayan restablecido las comunicaciones con la aeronave;

...

excepto cuando se tenga un convencimiento razonable de que la aeronave y sus ocupantes no están amenazados por un peligro grave e inminente y no necesitan asistencia inmediata.

"10. Fase de peligro. Se considera que existe una fase de peligro cuando:

a) después de la fase de alerta, la falta de noticias, pese a las amplias comprobaciones efectuadas por los medios de comunicación que proceda en esas circunstancias, indique la probabilidad de que la aeronave se encuentra en peligro;

...

excepto cuando se tenga un convencimiento razonable de que la aeronave y sus ocupantes no están amenazados por ningún peligro grave e inminente y no necesitan asistencia inmediata."

/...

164. Respecto de la búsqueda aérea, el párrafo 11 del reglamento estipula que las Reales Fuerzas Aéreas de Rhodesia "han convenido en proporcionar dentro de lo posible las aeronaves que se precisen para la búsqueda, siempre que haga falta". Estas aeronaves se ponen bajo el mando del jefe de aviación civil, y el párrafo 15 del reglamento especifica que durante la fase de incertidumbre el Departamento de Aviación Civil nombrará un oficial superior del Departamento para que sirva o actúe como Encargado de las Operaciones de Búsqueda. El párrafo 20 establece que "cuando se den las condiciones que se indican en el párrafo 10" -- en otras palabras, cuando se produzca la fase de peligro - "el Centro Coordinador de Salvamento informará a las Reales Fuerzas Aéreas de Rhodesia y les pedirá que comiencen la búsqueda".

165. El reglamento establece además que el Centro Coordinador de Salvamento "deberá pedir a la policía o a cualquier otra autoridad local que colaboren organizando partidas de búsqueda terrestre cuando las circunstancias lo exijan ..." (párr. 29).

B. DESCRIPCION CRONOLOGICA DE LA OPERACION DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO EFECTUADA DESPUES DE DESAPARECIDO EL SE-BDY

166. Se recordará que el contacto con el SE-BDY se perdió después de que el avión comunicó a las 2210 Z del 17 de septiembre que había recibido un mensaje de la torre de control de Ndola en el que le daban instrucciones de comunicar cuando llegara "a los 6.000 pies" y de confirmar el ajuste de la presión barométrica QNH del altímetro.

167. La pérdida de contacto con el SE-BDY hizo que se iniciara una operación de búsqueda y salvamento que se resume cronológicamente en los párrafos siguientes. Como la cantidad de luz natural disponible es un factor importante en las operaciones de esta clase, todas las horas indicadas son locales o "B", y tienen dos horas de adelanto sobre la hora "Z". El 18 de septiembre de 1961, el alba despuntó en Ndola a las 0538E, y el sol salió 20 minutos después.

168. El 18 de septiembre, poco después de perder contacto a las 0010B, la torre de Ndola empezó a llamar repetidas veces al SE-BDY, pero no obtuvo respuesta. A las 0030, el capitán Deppe, piloto del CO-RIC, pidió permiso para despegar con

destino a Salisbury y recibió instrucciones de la torre de que "se mantuviera en esa posición hasta que hubiera aterrizado el SE-BDY". Con autorización de la torre, también llamó al SE-BDY, pero tampoco obtuvo respuesta. A las 0035B, el capitán Deppe despegó y volvió a llamar al SE-BDY, sin éxito. A las 0115, la torre de Ndola telefoneó a la policía y preguntó si había habido información de que se hubieran producido accidentes o explosiones en la región. La respuesta fue negativa. El Director del aeropuerto de Ndola también llamó al Controlador de Servicio en Salisbury y a la torre de Lusaka, quienes le informaron de que no se sabía nada del SE-BDY.

169. A las 0150B, el CIV de Salisbury recibió de la torre de Ndola el mensaje preferente No. Z.40 pidiendo noticias del SE-BDY e indicando que se había perdido contacto con el avión. El Centro cursó el mensaje por radioteletipo a Johannesburgo, para que lo transmitiera a Leopoldville. A las 0142B, la torre de Ndola lanzó el primer mensaje de INCERFA. Este mensaje, enviado con el No. ZC.41, llegó al CIV de Salisbury a las 0216 y fue retransmitido por radioteletipo a Johannesburgo, para que lo hiciera llegar a Leopoldville.

170. Entre las 0200B y las 0300B (la información sobre la hora exacta es contradictoria), el Director del aeropuerto de Ndola abandonó el campo y se retiró a descansar en su hotel de Ndola. A las 0310B, el Controlador de Tráfico Aéreo de servicio en Ndola pidió permiso para cerrar la torre de control durante la noche al CIV de Salisbury. Se le otorgó y el Controlador cerró la torre, dejando a un comunicador de servicio. Hay que explicar que un comunicador es un operador de radio que recibe y transmite los mensajes que prepara un Controlador de Tráfico Aéreo, pero que no suele cursarlos normalmente por iniciativa propia.

171. Poco después, llegaron al aeropuerto dos policías quienes informaron al comunicador que hacia las 0020B el Subinspector van Wyk había visto volar un avión sobre el aeropuerto y perderse de vista en dirección oeste. Unos minutos después van Wyk vio una llamarada en el cielo, en la dirección en que había desaparecido el avión. A petición del comunicador, que no pudo localizar por teléfono al Director del aeropuerto, los dos policías fueron a verle al hotel y le informaron sobre la llamarada. También le dijeron que la policía estaba enviando patrullas para investigar lo ocurrido. El Director manifestó que no podía hacerse más

hasta el amanecer y se retiró a su habitación. La policía de Ndola y de Mufulira envió varias patrullas en automóviles "Land Rover" hacia donde se había visto la llamarada, pero no encontraron nada.

172. A las 0550B llegó al aeropuerto de Ndola un Controlador de Tráfico Aéreo, y la torre reanudó las operaciones. A las 0645B, el Controlador envió el siguiente mensaje al CIV de Salisbury:

"ZC.2 INCERFA. UNA PERSONA INFORMO POLICIA ESTA LOCALIDAD HABIA VISTO UNA GRAN LLAMARADA EN EL CIELO SOBRE AEROPUERTO A LAS 2300Z EN DIRECCION MUFULIRA."

173. A las 0653B el CCS de Salisbury dio un mensaje DETRESFA que decía lo siguiente:

"DETRESFA RCCI SOLICITA RESPUESTA INMEDIATA A LA SEÑAL DE NDOLA ZC.40 REFERENCIA SE-BDY SOBRE NDOLA A LAS 2210 AVION NO LLEGO NDOLA PROCEDENTE LEOPOLDVILLE PUNTO ENVIE DETALLES PLAN DE VUELO - NO SE RECIBIO AVISO DE SALIDA"

El mensaje fue enviado a Ndola, Elisabethville y Johannesburgo para transmitirlo por radioteletipo a Leopoldville. También se trató de comunicar con Leopoldville por radio. Estas tentativas no tuvieron éxito inmediato aunque las instalaciones aeronáuticas de tierra de alta frecuencia (HF) de Leopoldville, atendidas por personal de la OACI, estuvieron de servicio toda la noche. Aunque este conducto no era el establecido para la comunicación entre los dos puntos, según el personal de la OACI de servicio en el CIV ya se había utilizado anteriormente entre Salisbury y Leopoldville como único medio de comunicación digno de confianza.

174. A las 0720B Johannesburgo informó a Salisbury de que no se había podido enviar a Leopoldville ninguno de los mensajes que acabamos de enumerar y que no se esperaba que pudiera lograrse el enlace con Leopoldville antes de las 0800B.

175. A las 0744B el CCS de Salisbury recibió un mensaje de Leopoldville, en el que se le comunicaba que no había noticias del SE-BDY. Poco después, el Centro alertó a la policía de la región sobre la desaparición del SE-BDY.

176. Después de una conversación telefónica que, según se informa, se celebró hacia las 0900B con Ndola, el CCS confirmó por mensaje una solicitud de que el destacamento de las Reales Fuerzas Aéreas de Rhodesia estacionado en Ndola empezase a buscar por el aire al SE-BDY. Este mensaje fue recibido por las RRAF a las 0942B. La búsqueda por aire se empezó a las 1000B.

177. A las 1410B el Director de Aviación Civil designó como funcionario encargado de las operaciones de búsqueda al Director del aeropuerto de Ndola.

178. A las 1510B uno de los aviones que participaban en la búsqueda divisó los restos del SE-BDY. Mientras tanto, funcionarios de policía a los que habían informado los habitantes de la localidad que habían divisado los restos, llegaron al lugar del accidente.

C. ANALISIS DE LAS OPERACIONES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO, Y RESPUESTAS A LAS PREGUNTAS FORMULADAS POR LA ASAMBLEA GENERAL EN EL INCISO c) DEL PARRAFO 3 DE LA RESOLUCION 1628 (XVI)

179. En el inciso c) del párrafo 3 de la resolución 1628 (XVI) de la Asamblea General se pide a la Comisión que aclare las tres cuestiones siguientes:

- 1) Si después de haberse puesto en comunicación con la torre de control de Ndola el avión perdió ese contacto
- 2) Si no se tuvo conocimiento del accidente hasta varias horas más tarde
- 3) Y, en caso afirmativo, ¿por qué razón?

Respecto de la primera pregunta, la Comisión observa que el accidente ocurrió unos cinco minutos después de que se efectuara la última comunicación por radio entre la torre de Ndola y el SE-BDY. No ha dispuesto de pruebas que indicaran que en esos cinco minutos en que la torre y el avión trataron de comunicar entre sí, no pudieran hacerlo por avería en la radio.

180. Respecto de la segunda pregunta, la Comisión observa que aunque las dudas sobre la suerte que pudo haber corrido el SE-BDY aumentaron durante la noche del 17 al 18 de septiembre, y sobre todo en las primeras horas de la mañana del 18 de septiembre, cuando la autonomía de la aeronave debía de estar ya agotada, el accidente no quedó definitivamente establecido hasta que una partida terrestre llegó a los restos poco después de las 1500B.

181. Para contestar a la tercer pregunta, la Comisión ha analizado la operación de búsqueda y salvamento que se resume en la sección anterior y ha llegado a la conclusión de que se demoró el envío de los primeros mensajes INCERFA y DETRESFA, así como el comienzo de la búsqueda por aire.

1. Demora en la transmisión del primer mensaje INCERFA

182. De conformidad con el inciso b) del párrafo 8 de los Procedures for Search and Rescue Action, la fase de incertidumbre acerca del SE-BDY empezó a las 0050B, es decir, 30 minutos después de la hora prevista de llegada que el avión había notificado por última vez a la torre de Ndola (véase el párrafo 163). Sin embargo, la torre transmitió el primer mensaje de INCERFA 52 minutos más tarde, a las 0142B. Además, transcurrieron otros 34 minutos antes de que el CIV de Salisbury recibiera este mensaje.

183. Los funcionarios del Departamento de Aviación Civil que declararon como testigos ante la Comisión trataron de justificar esta demora aludiendo a lo que el informe de la Comisión Federal de Encuesta denominó la "actitud mental" del director del aeropuerto de Ndola.

184. Esta actitud mental parece deberse a dos circunstancias. Primero, a la índole del vuelo del SE-BDY. A este respecto, durante las audiencias de la Comisión Federal de Encuesta se preguntó al director del aeropuerto si estaba "especialmente preocupado por el avión" cuando el SE-BDY dejó de aterrizar después de haber comunicado por última vez con la torre de Ndola. Su contestación fue: "No, teniendo en cuenta la índole del vuelo y las circunstancias mismas en que se comenzó, en aquel entonces no me preocupé". Cuando se le preguntó qué quería decir con "la índole del vuelo" dijo: "Era uno del cual no teníamos plan, ni mensaje de partida, ni se proporcionó información al Control en la forma normal o tradicional de acuerdo con las especificaciones de la OACI para cualquier operación de vuelo que se organice en la Federación o en los países próximos a ella".

185. La Comisión considera que se podía haber aclarado por lo menos parte del misterio que en la cabeza del director del aeropuerto rodeaba al vuelo del SE-BDY, si se le hubiera informado como era debido del mensaje que anunciaba la partida del Secretario General para Ndola, que dirigió el embajador Riches al Alto Comisionado Británico para la Federación de Rhodesia y Nyasalandia, Lord Alport. Se recordará que en ese mensaje el embajador Riches declaraba de una manera concreta que los "detalles del vuelo se notificarían directamente desde el avión". No obstante, el texto exacto de la comunicación y en especial la frase que acabamos de citar no eran conocidas del Departamento de Aviación Civil ni de los funcionarios de aviación que en la práctica recibieron los detalles del vuelo enviados por el avión.

186. La segunda serie de circunstancias que influyó en la actitud mental del director del aeropuerto se debió a la presencia de Lord Alport en Ndola durante la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. En una declaración hecha a la Comisión Federal de Encuesta, Lord Alport explicó que cuando se le informó de que se había perdido el contacto con el SE-BDY después de las 0010B pensó que:

"... la razón de interrumpir el enlace con Ndola pudiera ser que el avión del Sr. Hammarskjöld hubiera sido informado sobre el aeropuerto por uno de los aviones del agregado de los Estados Unidos de que Lord Lansdowne acababa de despegar y que, en vista del deseo expreso del Sr. Hammarskjöld, el avión de Leopoldville se hubiera alejado un poco para permitir que transcurriera un intervalo definido entre la salida de Lord Lansdowne y la llegada del Sr. Hammarskjöld. Como otra posibilidad, pensé que el avión del Sr. Hammarskjöld podía permanecer en el aire hasta que terminara el mensaje o la conversación telefónica que estaba sosteniendo.

"Después de transcurridos 30 minutos o algo más, pensé que pudiera haber ocurrido algo en Elizabethville o que el Sr. Hammarskjöld hubiera recibido un mensaje de Leopoldville o de Nueva York que le indujera a aplazar la reunión con el Sr. Tshombé y dirigirse a otra parte. No me extrañó que el Sr. Hammarskjöld no notificara a Ndola sus intenciones, debido en parte a la circunspección de que había dado pruebas el avión en su enlace con el control de Ndola, y en parte a que creí que si en realidad había cambiado de opinión querría tener oportunidad de esquivar la publicidad que pudiera producirse. A las 0115 horas, el Sr. Williams [director del aeropuerto de Ndola] me preguntó si consideraba que debían aplicarse los procedimientos normales de retraso, que yo tenía entendido empezaban a seguirse a los 60 minutos de haberse perdido el contacto. Le dije que adoptara el procedimiento que considerara adecuado en vista de las circunstancias, y hasta donde yo sé así se hizo.

"En toda esta fase, el Sr. Williams me tuvo, a petición mía, perfectamente enterado de la situación en la medida en que se conocía en el control de Ndola y, desde luego, estaba enterado de mi opinión de que algo debía haber hecho que el Sr. Hammarskjöld cambiara de manera de pensar y decidiera no aterrizar en Ndola, como se había previsto previamente. Es natural que esto, unido a que el avión de Leopoldville no siguiera los procedimientos ordinarios, influyera en las medidas que adoptó después el Sr. Williams."

187. La Comisión lamenta que impresiones de tipo político influyeran en las decisiones de los funcionarios de aviación que se ocupaban de la búsqueda y salvamento. Además, observa que esas impresiones estaban en notoria contradicción con las opiniones de Lord Lansdowne, quien declaró a la Comisión:

"En mi fuero interno estoy totalmente convencido, como consecuencia de las conversaciones que tuve con el difunto Secretario General, de que se encontraba dispuesto a ir a Ndola y a ponerse a disposición del Sr. Tshombé

con objeto de celebrar las conversaciones, que consideraba tan importantes. Estoy totalmente convencido de ello, por todo lo que me dijo el Sr. Hammarskjöld y por todas las cuestiones que tratamos juntos ...

En lo que a mí se refiere, era un plan que se había trazado el Secretario General y que estaba dispuesto a poner en práctica."

Por desgracia, parece que Lord Alport y los funcionarios de aviación no sabían nada de esta cuestión.

188. La Comisión también observó que, al contrario que Lord Alport y los funcionarios del aeropuerto de Ndola, Lord Lansdowne empezó a sentirse aprensivo cuando se le informó de que se había perdido el enlace con el SE-BDY. En sus declaraciones a la Comisión dijo que mientras el OO-RIC volaba hacia Salisbury observó que el "capitán Deppe, piloto muy experimentado, estaba muy preocupado por la falta de contacto. Como es natural, al hablar con él sobre el asunto el Sr. Wilford y yo también nos preocupamos mucho. Cuando aterrizamos en Salisbury, la primera pregunta que le hice al Alto Comisionado Adjunto, Sr. Scott, fue si tenían noticias del avión del Secretario General. Con gran consternación mía, contestó que no tenían ninguna. Para entonces yo estaba sumamente intranquilo. No podía imaginar lo que había ocurrido ... No creo que el Sr. Scott dudara de que el capitán Deppe, piloto de nuestro avión, el Sr. Wilford y yo estábamos llenos de aprensión".

2. Demora en el envío del primer mensaje DETRESFA

189. El primer mensaje DETRESFA lo dio el CCS de Salisbury a las 0653B, cuatro horas y treinta y siete minutos después de recibirse la primera comunicación INCERFA. Este retraso se debió a dos motivos principales.

190. En primer lugar, las pruebas presentadas a la Comisión demuestran que la opinión del director del aeropuerto de Ndola era compartida por muchos funcionarios de servicio en el CIV de Salisbury. Esto se demuestra con los ejemplos siguientes.

191. A las 0120B del 18 de septiembre, el director del aeropuerto de Salisbury llamó al Director de Aviación Civil y le dijo que el SE-BDY pasó sobre Ndola y "volvió a alejarse".

192. El controlador de servicio en Salisbury desde las 1930B del 17 de septiembre hasta las 0000B del 18 de septiembre manifestó que de una conversación que tuvo con el Alto Comisionado Adjunto había sacado la impresión de que "era muy probable que el avión regresase a Leopoldville".

193. En una audiencia que celebró la Comisión, el controlador-jefe de tráfico aéreo de Salisbury opinó que "si el vuelo hubiera sido normal, entendiéndose por tal si se hubiera recibido un plan de vuelo y no hubiera habido la restricción de seguridad en el avión, y si el piloto hubiese hecho lo que normalmente debía hacer y se le hubiera autorizado a descender a 6.000 pies y hubiéramos perdido el enlace con él, creo que hubiéramos pasado a la fase de alerta ...". El testigo pensaba en las normas que establece el inciso b) del párrafo 9 de los Procedures para un avión que haya sido autorizado a aterrizar y no lo haga dentro de los cinco minutos siguientes a la hora prevista de aterrizaje.

194. Los funcionarios del CIV de Salisbury y del Departamento Federal de Aviación Civil manifestaron que no esperaban que el capitán Hallonquist se atuviera al reglamento prescrito porque se había mostrado "reservado" en sus comunicaciones con Salisbury y Ndola y porque los aviones que fletan las Naciones Unidas infringen con frecuencia las Normas y Métodos Recomendados que estipula la OACI para los vuelos internacionales. Respecto de la primera aseveración, la Comisión observa que el registro de comunicaciones entre el SE-BDY y Salisbury o Ndola no ratifica la acusación de reserva. La Comisión considera que la segunda afirmación no viene al caso. No ve que exista relación entre las operaciones de búsqueda y salvamento del SE-BDY y el comportamiento de otros aviones fletados por las Naciones Unidas en el pasado. Por lo tanto, cree que el argumento de que los aviones fletados por las Naciones Unidas para efectuar vuelos internacionales han violado las normas y métodos recomendados por la OACI está fuera de la investigación. Sin embargo, como órgano de una organización dedicada al respeto de las normas internacionales, no puede dejar de señalar este argumento a la atención de las autoridades pertinentes.

195. En segundo lugar, se adujo ante la Comisión que normalmente no se hubiera enviado ningún mensaje DETRESFA hasta que el CIV de Salisbury hubiera recibido respuesta a las comunicaciones INCERFA transmitidas a Leopoldville. El funcionario que remitió el mensaje de las 0653B atestiguó que al enviarlo antes de recibir una respuesta de Leopoldville, se había "precipitado".

196. La Comisión no puede encontrar en las "Normas para Los Procedimientos de Búsqueda y Salvamento" ninguna disposición que requiera que no se envíe un mensaje DETRESFA mientras uno de los centros de información de vuelo afectados no haya respondido a la comunicación INCERFA que se le remitió. La Comisión observa

además que el CIV de Salisbury no trató de averiguar por Johannesburgo si los mensajes por radioteletipo que esa ciudad debía haber retransmitido a Leopoldville habían sido recibidos por esta última. Encuentra que esta omisión es tanto más sorprendente cuanto que las pruebas que tiene demuestran que las demoras en las comunicaciones entre los centros de información de vuelo de Africa no se limitan a los mensajes entre Salisbury y Leopoldville.

197. Al propio tiempo, la Comisión no puede más que deplorar la desorganización de las comunicaciones por teletipo del aeropuerto de Leopoldville, que demuestran las pruebas que se le han presentado.

3. Demora en el comienzo de la búsqueda por aire

198. La Comisión observa que las RRAF no empezaron a buscar al SE-BDY desde el aire hasta las 1000B del 18 de septiembre, es decir, después de que habían transcurrido más de ocho horas desde que se envió el primer mensaje INCERFA. Observa además que en Ndola había dieciocho aviones destacados en esos momentos y que el jefe de la escuadrilla declaró que si le hubieran avisado con una hora de anticipación podría haberlos enviado en misión de búsqueda al rayar el alba. En realidad, el CCS de Salisbury no envió el mensaje para comenzar la búsqueda a las RRAF hasta las 0942B.

199. También hay que señalar que siete horas antes de que comenzara la búsqueda por aire, la policía informó al comunicado de servicio en Ndola de que el subinspector van Wyk había informado que vio una llamarada en el cielo en la dirección en que desapareció el SE-BDY. Al comentar el significado de la información que proporcionó el subinspector van Wyk, la Comisión de Encuesta de Rhodesia dice en su informe:

"La notificación del subinspector van Wyk procedía de un funcionario de policía digno de confianza y sus superiores la consideraron lo bastante convincente para justificar la búsqueda por carretera, pues debido a las extensas zonas de selva, en esa búsqueda no se podía excluir por completo la posibilidad de que el fenómeno que observó el funcionario de policía estuviera asociado con la desaparición aparente del SE-BDY. En circunstancias corrientes, el fenómeno podía atribuirse también con bastante fundamento a un incendio de la maleza o a una descarga eléctrica, pero como coincidió con la hora en que se perdió el enlace con el SE-BDY, nos pareció motivo suficiente para considerarlo indicio evidente de que se había planteado una situación urgente, a pesar de que no se recibió ninguna comunicación de Leopoldville hasta las 0550 (7,50 de la mañana), y naturalmente después de

esa hora. Todo esto, unido a que para comprobar la notificación sólo era preciso explorar un segmento con un radio de unos cuantos minutos de vuelo, nos hace suponer que un funcionario con la autoridad del director de aeropuerto podía haber tomado la iniciativa de incitar al CCS de Salisbury a que autorizara que uno de los aviones de las RRAF disponibles se ocupara de esa misión. En tal caso, el descubrimiento del lugar del siniestro pudiera haberse realizado algunas horas antes y hubiese sido posible prestar auxilio a los supervivientes antes de que la exposición al sol tropical agravara las quemaduras que sufrieron en el accidente." (Parte 9 del anexo III.)

200. La Comisión suscribe sin reservas las opiniones de la Comisión de Encuesta de Rhodesia. Sin embargo, observa que en otro pasaje del informe, la Comisión Federal parece hacer recaer toda la responsabilidad por la demora en el comienzo de la búsqueda sobre el director del aeropuerto de Ndola, Sr. Williams. En dicho pasaje se lee:

"Es cierto que el Centro de coordinación de salvamento de Salisbury tiene la misión de enlazar con las RRAF, pero como para ello hubiera hecho falta que Ndola hubiese llamado primero, resulta lógico suponer que si el Sr. Williams hubiera informado al CCS de Salisbury al rayar el alba (tan pronto como empezó a dudar de la seguridad de la aeronave, entre otras cosas por haberse comunicado la aparición de una llamarada o una luz brillante en el cielo en dirección de Mufulira, unos cuantos minutos después de que el avión dejara de oírse) las autoridades pertinentes habrían solicitado ayuda de las RRAF para buscar inmediatamente por aire en las regiones circundantes." (Ibid.)

201. A este respecto, la Comisión tiene que hacer constar que, si bien es cierto que el Sr. Williams no adoptó ninguna medida cuando se le informó de que el subinspector van Wyk había enviado una notificación, el controlador de tráfico de Ndola remitió a las 0645B un mensaje en el que incluía lo esencial de esa notificación al Centro de Información de vuelo de Salisbury (véase el párrafo 172). La Comisión lamenta que transcurrieran otras dos horas y cuarenta y cinco minutos hasta que el CCS de Salisbury envió un mensaje por el que pedía que se empezara la búsqueda por aire. Es cierto que el Director de Aviación Civil que asumió las funciones de funcionario civil de búsqueda aérea hasta las 1410B manifestó que no se le había informado hasta las 0900B del contenido del mensaje cursado a las 0645B por el controlador de tráfico aéreo de Ndola. Sin embargo, la Comisión cree que este hecho no absuelve al Departamento Federal de Aviación Civil de la responsabilidad que le corresponde por la demora en empezar la búsqueda por aire.

V. RESUMEN DE LAS OPINIONES DE LA COMISION

202. Para terminar su informe, la Comisión quiere presentar el siguiente resumen de sus opiniones acerca de las condiciones y circunstancias en que encontraron trágica muerte el Sr. Dag Hammarskjöld y los miembros de su grupo.

Preparativos para el vuelo

203. La Comisión cree que fue el propio Secretario General el que decidió salir para Ndola por avión durante la tarde del 17 de septiembre de 1961, en vista de la misión que tenía que realizar. Al tomar esta decisión, el Secretario General sabía perfectamente que el vuelo habría de realizarse sin escolta y que en su mayor parte se efectuaría de noche. La Comisión también cree que la tripulación de la aeronave, que fue elegida por el Secretario General, era perfectamente idónea para realizar el vuelo, navegar con la radio en silencio y tomar tierra en Ndola en la obscuridad. El capitán y los demás miembros de la tripulación eran personas de experiencia, competentes y meticulosas. No parece que se cometiera ninguna infracción de las reglas que limitan las horas de vuelo a los tripulantes.

204. La Comisión ha recibido pruebas de que el avión del Secretario General había sido puesto a punto y se encontraba en perfectas condiciones de aeronavegabilidad. Sobre todo, opina que los daños que sufrió el avión la noche anterior en Elisabethville habían sido bien reparados. La Comisión observa que no se envió al CIV de Salisbury ningún plan de vuelo ni mensaje de salida. Considera que el hecho de que no se cumpliera las reglas aplicables a la aviación civil internacional se debe a la situación que originaron las hostilidades de Katanga, y en especial las actividades del avión de reacción equipado para combate que en ese momento estaba al servicio de las fuerzas armadas katanguesas.

205. No obstante, la Comisión deplora que antes de despegar de Leopoldville no se informara de la ruta que pensaba seguir el piloto a un funcionario idóneo de la ONU. También le parece que debían haberse adoptado medidas especiales de seguridad para proteger o custodiar el avión del Secretario General en el aeropuerto de N'Djili antes del despegue. Aunque no existen motivos para creer que ninguna de dichas omisiones contribuyera al accidente, considera que ambas eran peligrosas en potencia.

Posibles causas del accidente

206. La Comisión ha estudiado con sumo cuidado todas las posibles causas del accidente. Ha considerado la posibilidad de sabotaje o de ataque y los fallos del material o humanos que pudieran haber producido el siniestro. No se han encontrado pruebas en apoyo de ninguna de las teorías que habían sido presentadas ni ha podido excluir las posibles causas que ha considerado. A este respecto, toma nota de que los observadores de las Naciones Unidas y de Suecia que participaron en los trabajos de la Junta de Investigación de Rhodesia también opinaron que no se podía excluir ninguna de las posibles causas que examinaron ni establecer un orden de prioridad entre ellas.

207. Respecto del sabotaje, se ha señalado que el avión no tuvo guardia especial mientras se encontraba en el aeropuerto de N'Djili en Leopoldville y, por lo tanto, era posible llegar a él. La Comisión sabe que existen muchos métodos de sabotaje. Aunque no ha encontrado pruebas de tal acción, no puede excluirse esa posibilidad.

208. Asimismo, estudió con detenimiento la posibilidad de un ataque desde el aire o desde tierra. La Comisión no ha encontrado pruebas de ninguna clase de ataque. También ha tomado nota de la opinión de los expertos de que es improbable que el avión hubiera estado en una posición normal de acercamiento, como parece indicar el examen de la faja de vegetación destruida y los restos recuperados, si hubiera sido atacado. No obstante, no se puede excluir el ataque como una de las posibles causas del accidente.

209. La Comisión también ha considerado varias posibilidades de fallo del material, incluidos los defectos técnicos o estructurales, fallo de los altímetros o incendio en vuelo. Varios técnicos, entre ellos miembros de la Junta de Investigación de Rhodesia y observadores de las Naciones Unidas y de Suecia, efectuaron un análisis minucioso de los restos que se podían examinar. La Junta de Aeronáutica Civil y el fabricante investigaron los altímetros en los Estados Unidos. No se encontraron pruebas de fallo material del avión, pero tampoco puede desecharse esa posibilidad, sobre todo debido a que el fuego destruyó la mayor parte del aparato.

210. La Comisión consideró además varias posibilidades de que fallara el elemento humano. No encontró pruebas de que ninguno de los pilotos estuviera incapacitado. Sin embargo, no es posible desechar por completo esta posibilidad, ya que algunas

formas de incapacidad no se pueden descubrir con la autopsia. Estudió varias probabilidades de error de los pilotos, incluido el uso de una carta de aproximación por instrumentos equivocada o una lectura errónea de los altímetros. Tomó nota de que la encuesta de Rhodesia, al eliminar a su satisfacción otras posibles causas de accidente, llegó a la conclusión de que el origen probable fue un error de pilotaje. Aunque la Comisión no puede excluir esta posibilidad, no ha encontrado nada que indique que tal fue la causa probable.

211. La Comisión consideró la posibilidad de que durante un acercamiento visual o semivisual o el uso de un procedimiento por instrumentos que requiriera un viraje descendente, el avión pudo llegar por debajo del margen de seguridad aceptado de 1.000 pies sobre el nivel del suelo. En algunas cartas de aterrizaje no se da información acerca de las alturas exactas que existen en la zona de aproximación y si el avión hubiera descendido por debajo del margen aceptado a causa de una distracción momentánea, originada desde dentro o desde fuera del aparato, el piloto podría haber perdido el margen de seguridad restante. Sin embargo, la Comisión no ha encontrado pruebas de que ésta pudiera haber sido una causa del accidente.

212. La Comisión considera su deber dejar constancia de que ha examinado los distintos rumores que han llegado a su conocimiento sobre la causa del accidente, y no ha encontrado pruebas que respalden a ninguno de ellos.

Operaciones de búsqueda y salvamento

213. Respecto de las operaciones de búsqueda y salvamento, la Comisión señala que aunque el SE-BDY se estrelló a 9,5 millas de un aeropuerto en el que había destacados dieciocho aviones militares capaces de efectuar una búsqueda por aire, la aeronave siniestrada fue descubierta por las autoridades de Rhodesia quince horas después de producirse el accidente y de haber transcurrido más de nueve horas desde el alba del 18 de septiembre de 1961. La Comisión comprende perfectamente las dificultades que entraña la búsqueda por aire en una región cubierta de maleza y bosques. No obstante, cree que en este caso la demora en iniciar las operaciones de búsqueda y salvamento se prolongó como consecuencia de defectos de enlace y colaboración entre los funcionarios de aviación responsables, de la falta de iniciativa y diligencia por su parte y del retraso en aplicar los procedimientos

prescritos. Parece haberse atribuido una importancia indebida a la impresión injustificada de que el Secretario General cambió de opinión después de pasar sobre Ndola y decidió aterrizar en otro aeropuerto sin informar a la torre de Ndola. Si se hubiera actuado con la diligencia que era de esperar en vista de las circunstancias, es posible que el avión siniestrado hubiese sido descubierto antes y, en consecuencia, el sargento Julien habría tenido más posibilidades de sobrevivir. Si hubiera sobrevivido no solamente se hubiera salvado una vida, sino que se habría dispuesto de una fuente de conocimiento directo de las condiciones y circunstancias en que se produjo la tragedia.

El presente informe se remite al Secretario General, para que lo someta al Presidente de la Asamblea General en cumplimiento del párrafo 4 de la resolución 1628 (XVI), del 26 de octubre de 1961.

La Comisión hace constar su agradecimiento por los servicios que le ha prestado la Secretaría durante su misión.

HECHO en la Oficina Europea de las Naciones Unidas, el ocho de marzo de mil novecientos sesenta y dos.

(Firmado)

Rishikesh SHAHA, Presidente

Raúl QUIJANO, Relator

Samuel Bankolé JONES

Emil SANDSTRÖM

Nikola SRZENTIC

Blaine SLOAN
Secretario Principal