



# Asamblea General

Distr. general  
25 de agosto de 2022  
Español  
Original: inglés

---

## Septuagésimo sexto período de sesiones

Tema 131 del programa

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

#### Carta de fecha 25 de agosto de 2022 dirigida al Presidente de la Asamblea General por el Secretario General

Tengo el honor de referirme a la resolución [74/248](#) de la Asamblea General, relativa a la investigación de las condiciones y circunstancias de la trágica muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban en el avión SE-BDY la noche del 16 al 17 de septiembre de 1961.

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 de la resolución [74/248](#), en marzo de 2020 renové el nombramiento de Mohamed Chande Othman como Persona Eminente para que siguiera examinando la información recibida y la posible nueva información que pudieran proporcionar los Estados Miembros, incluida la que facilitaran particulares y entidades privadas, evaluara su valor probatorio y sacara conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas. Debido a la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19), en diciembre de 2020 la Asamblea General decidió, con mi apoyo, prorrogar el mandato de la Persona Eminente, y me solicitó también que la informara sobre los progresos realizados antes de que finalizara el septuagésimo sexto período de sesiones.

Deseo recordar que anteriormente ya había nombrado al Sr. Othman como Persona Eminente durante dos períodos sucesivos en 2018 y 2017, en virtud de las resoluciones [72/252](#) y [71/260](#) de la Asamblea General, respectivamente, y que informé a la Asamblea sobre los progresos realizados en 2019 ([A/73/973](#)) y 2017 ([A/71/1042](#)). También deseo recordar que previamente había nombrado al Sr. Othman Jefe del Grupo de Expertos Independiente establecido de conformidad con la resolución [69/246](#) de la Asamblea General.

Expreso una vez más mi profunda gratitud a la Persona Eminente. Las Naciones Unidas están en deuda con él por el trabajo ejemplar y relevante que ha realizado para desentrañar toda la verdad sobre el trágico suceso.

Considero alentador que la Persona Eminente haya recibido nueva información significativa y se hayan seguido ampliando los conocimientos sobre los hechos pertinentes, gracias a la revisión de muchos miles de páginas de archivos y a las pruebas forenses y las consultas realizadas con expertos. Observo que esa nueva información abarca temas como los siguientes: la probable interceptación por algunos



Estados Miembros de comunicaciones pertinentes; la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga, u otras fuerzas, para realizar un posible ataque contra el avión SE-BDY; la presencia en la zona de personal extranjero paramilitar y de inteligencia; y nueva información adicional pertinente para el contexto y los acontecimientos de 1961.

Al igual que en su informe de 2019, la Persona Eminente concluye que sigue siendo verosímil que la causa del accidente pueda haber sido un ataque o una amenaza externos. Tomo nota de la conclusión de la Persona Eminente de que no sería razonable en este momento llegar a una conclusión sobre la causa del trágico suceso sobre la base de la información incompleta de que se dispone actualmente. Al mismo tiempo, considero alentadora la conclusión de la Persona Eminente de que, dado el creciente conjunto de pruebas, solo queda un número limitado de hipótesis para explicar lo ocurrido aquella fatídica noche.

Deseo expresar mi agradecimiento a los Estados Miembros, a los funcionarios independientes de alto rango designados por los Estados Miembros (los Encargados Independientes) para revisar sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa y a los particulares y entidades privadas por su cooperación con la Persona Eminente y su disposición a proporcionar información adicional.

Me alienta el hecho de que algunos Estados Miembros clave se hayan comprometido a alto nivel a brindar plena cooperación y hayan dado garantías de que las solicitudes de búsqueda se han atendido, o se atenderán, en cooperación con los organismos de seguridad, inteligencia y defensa apropiados, y que los Encargados Independientes de varios Estados Miembros hayan proporcionado, y puedan seguir proporcionando en el futuro, información adicional. También considero alentadora la importante información que han proporcionado a la Persona Eminente particulares y entidades no gubernamentales.

Con todo, la Persona Eminente formula las siguientes observaciones: a) los Estados Miembros clave no han aportado información relevante desde mediados de 2017; b) es casi seguro que existe más información relevante, incluidas comunicaciones por radio o de otro tipo; c) los Estados Miembros no han cumplido todavía su obligación de probar que han realizado una revisión completa de sus registros y archivos y revelado toda la información almacenada en ellos; d) los Encargados Independientes pueden necesitar más tiempo para proporcionar información; y e) no sería prudente ni responsable llegar a una conclusión sin disponer de toda la información potencialmente relevante, teniendo en cuenta que es casi seguro que dicha información existe.

En consecuencia, apoyo la recomendación de la Persona Eminente de que las Naciones Unidas nombren a una persona independiente para que continúe el trabajo realizado durante el mandato actual de la Persona Eminente. También apoyo la recomendación de la Persona Eminente de que se vuelva a instar a los Estados Miembros clave a que nombren o vuelvan a nombrar Encargados Independientes para que determinen si existe información relevante en sus archivos de seguridad, inteligencia y defensa. En términos más generales, exhorto a los Estados Miembros a que otorguen pleno acceso a todos los archivos y proporcionen información pertinente, teniendo en cuenta que han transcurrido más de 60 años después del trágico suceso, y coincido con la Persona Eminente en que se pueden ofrecer a los Estados Miembros posibles modalidades de presentación de información y condiciones de confidencialidad que no impliquen necesariamente la divulgación de la información pertinente en su totalidad o de manera pública.

Asimismo, apoyo la recomendación de la Persona Eminente de que se aliente a todos los Estados Miembros a que faciliten a la persona independiente la asistencia necesaria, incluso mediante análisis forenses u otras investigaciones.

Por último, apoyo la recomendación de la Persona Eminente de que las Naciones Unidas prosigan la labor para poner a disposición del público en una colección especial en línea los documentos clave de la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld, incluidos los documentos sobre la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas de 1961, la Comisión Hammarskjöld de 2013 y el Grupo de Expertos Independiente de las Naciones Unidas de 2015, y los informes de la Persona Eminente de 2017 y 2019, así como el presente informe.

Sigue siendo nuestra responsabilidad compartida procurar, con renovada urgencia, conocer toda la verdad sobre lo ocurrido en aquella fatídica noche de 1961. Se lo debemos a Dag Hammarskjöld, a las personas que lo acompañaban y a sus respectivas familias. También se lo debemos a las Naciones Unidas. Considero que es nuestro deber solemne y haré todo lo que pueda por apoyar ese empeño.

Exhorto a la Asamblea General a que, teniendo en cuenta lo anterior, siga ocupándose de la cuestión y haga suyo el informe de la Persona Eminente.

*(Firmado)* António **Guterres**

## **Carta de fecha 26 de julio de 2022 dirigida al Secretario General por la Persona Eminente nombrada en virtud de la resolución 74/248 de la Asamblea General**

En mi capacidad de Persona Eminente, con arreglo al nombramiento renovado por la Asamblea General en virtud de la resolución 74/248, tengo el honor de presentar mi informe sobre la investigación de las condiciones y circunstancias de la trágica muerte de Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban en el que expongo mis principales constataciones, conclusiones y recomendaciones.

Tuve el honor de que se renovara mi nombramiento como Persona Eminente en marzo de 2020 en virtud de la resolución 74/248. Ese nombramiento estuvo precedido por otros para cargos similares, primero como Presidente del Grupo de Expertos Independiente establecido en 2015 en virtud de la resolución 69/246 de la Asamblea General y luego como Persona Eminente en 2017 y 2018/19, con el cometido de examinar asuntos en relación con el mismo tema (al que en adelante se hace referencia colectivamente como la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld).

Durante el presente mandato, encomendado por la Asamblea General en su resolución 74/248, he seguido solicitando a los Estados Miembros que desclasifiquen todos los registros pertinentes que posean y se aseguren de que han llevado a cabo un examen completo de sus archivos y registros. Como se indica en mi informe, he evaluado el valor probatorio de la nueva información recibida, en su mayor parte aportada por particulares y entidades no gubernamentales.

De acuerdo con mi mandato, he procurado también sacar conclusiones de las investigaciones ya realizadas. Al igual que en 2019, considero que sigue siendo verosímil que la causa del accidente pueda haber sido un ataque o una amenaza externos. Sin embargo, no sería razonable llegar a una conclusión sobre la causa del trágico suceso con la información incompleta de que se dispone actualmente. Eso se debe a que sigue sin revelarse información importante que podría haber sido generada por determinados Estados Miembros o estar en posesión de ellos. En el presente informe examino este asunto con más detalle.

En cuanto al proceso, deseo señalar que, en su resolución 74/248, la Asamblea General estableció un mecanismo para facilitar la revelación de la información pertinente que puedan tener los Estados Miembros. En consecuencia, como se indica en el presente informe, en marzo de 2020 y posteriormente envié solicitudes de información a los cuatro Estados Miembros clave identificados en 2019 y a los que la Asamblea instó a seguir colaborando en el proceso de desclasificación de los registros pertinentes, a saber, los Estados Unidos de América, la Federación de Rusia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Sudáfrica. Entre 2020 y 2022, también mantuve correspondencia y solicité ayuda a otros Estados Miembros, incluidos Alemania, Bélgica, la República del Congo, Etiopía, Francia, Suecia, Zambia y Zimbabwe. Deseo expresar mi agradecimiento por la significativa cooperación brindada por algunos de ellos, así como por otros Estados Miembros.

A continuación se resumen las respuestas que recibí entre 2020 y 2022 de los cuatro Estados Miembros clave mencionados anteriormente:

En lo que respecta a la Federación Rusa, agradecí la revisión de los archivos de inteligencia, seguridad y defensa coordinada por Bakhtiyar R. Tuzmukhamedov, ex-Magistrado de la Sala de Apelaciones del Tribunal Penal Internacional para Rwanda y del Tribunal Internacional para la ex-Yugoslavia. Aunque esa revisión no condujo a la identificación de material relevante, no he recibido ninguna otra información que indique que sea probable que exista material específico no revelado en los archivos rusos.

En lo que respecta a Sudáfrica, agradecí la respuesta enviada por el Ministro de Relaciones Internacionales y Cooperación. Sin embargo, hasta la fecha de redactar el presente informe no recibí ninguna información nueva ni respuestas a las cuestiones específicas que había señalado.

En lo que respecta al Reino Unido, agradecí las respuestas recibidas de un revisor superior de material clasificado del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Commonwealth y de Desarrollo y del Representante Permanente del Reino Unido ante las Naciones Unidas. Sin embargo, aunque proporcionaron respuestas a algunos de los asuntos que había señalado, no recibí ninguna información nueva en forma de documentación u otros registros, ni durante el período 2018/19 ni entre 2020 y 2022.

En lo que respecta a los Estados Unidos, agradecí la respuesta recibida del Subsecretario Adjunto de Asuntos de Organizaciones Internacionales del Departamento de Estado de los Estados Unidos. No recibí respuestas a las cuestiones específicas que había señalado. Sí recibí dos documentos de acceso público en 2021, además del que recibí en 2018/19.

Tras examinar las respuestas de los Estados Miembros clave y constatar que no proporcionaron información relevante entre 2020 y 2022, considero que es necesario contar con una mayor cooperación y desclasificación por su parte. En los informes de 2017 y 2019 concluí que la carga de la prueba recaía en determinados Estados Miembros que debían demostrar que habían realizado una revisión completa de los registros y archivos que estuvieran bajo su custodia o en su poder. Sostengo con el debido respeto que, hasta la fecha, no han cumplido con la obligación de realizar una revisión completa de esos registros y archivos que resulte en la revelación de toda la información pertinente. De hecho, la información recibida de otras fuentes durante el mandato actual pone de relieve que es casi seguro que algunos de esos Estados Miembros generaron, tuvieron en su poder o conocieron por otros medios información específica e importante sobre las causas del trágico suceso. Esa información aún no ha sido revelada.

A modo de ejemplos concretos de información de ese tipo, cabe señalar que el registro histórico muestra que ciertos Estados Miembros conocían o generaron información por conducto de sus agentes y organismos de inteligencia, porque hay referencias sobre esa información que se han hecho públicas o se han encontrado en archivos privados. Los Estados Miembros interceptaban comunicaciones confidenciales, incluso de las Naciones Unidas, y mantenían en la zona una importante presencia de agentes de inteligencia que estuvieron estrechamente implicados en las gestiones relacionadas con la fatídica reunión a la que se dirigían Dag Hammarskjöld y su grupo cuando fallecieron. Cuando se supo que el avión del Secretario General se había estrellado, debieron generarse y transmitirse informes clasificados basados en la información reunida por agentes y fuentes de inteligencia. Sin embargo, no se ha revelado ningún documento de esas fuentes u otras similares. Esto es así a pesar de que las propias investigaciones de los Estados Miembros y las declaraciones de antiguos agentes de los servicios de inteligencia han confirmado públicamente que mantenían operaciones específicas en la región en el momento de los hechos para apoyar sus objetivos políticos en esa época.

Con todo, ha habido ciertos avances que merecen ser señalados y por los que expreso mi agradecimiento. Tanto Sudáfrica como el Reino Unido y los Estados Unidos se han comprometido a brindar un alto nivel de cooperación y han garantizado que las búsquedas solicitadas se han realizado o se realizarán en los organismos de seguridad, inteligencia y defensa adecuados. Además, en 2022 el Reino Unido proporcionó, por primera vez en varios años, algunas respuestas a solicitudes

específicas de información. Hay indicios de que esa cooperación podría continuar y se podrían recibir respuestas a todas las preguntas específicas.

Al margen de las actividades de los Estados Miembros y gracias a la labor de particulares y entidades no gubernamentales, que han mantenido una trayectoria impresionante entre 2020 y 2022, se ha generado un volumen considerable de información nueva, ubicada en archivos tanto privados como públicos, que facilita la realización de evaluaciones probatorias. En consecuencia, se ha avanzado en la acumulación de conocimientos pertinentes, sobre todo en lo relativo a la probable interceptación de comunicaciones por los Estados Miembros, la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga, u otras fuerzas, para realizar un posible ataque contra el avión SE-BDY, la presencia en la zona de personal extranjero paramilitar y de inteligencia, y nueva información adicional pertinente para el contexto y los acontecimientos de 1961.

A medida que prosiguen nuestros esfuerzos para lograr, siempre que sea posible, la desclasificación de información, reconozco que los Estados Miembros tienen el legítimo interés de velar por que esa información se maneje apropiadamente. En mi opinión, se deberían ofrecer a los Estados Miembros posibles modos de divulgación y condiciones de confidencialidad, según proceda, para facilitar la identificación de la información pertinente, sin exigir necesariamente que la información se divulgue en su totalidad o públicamente. Por último, también deseo señalar que la labor realizada durante mi mandato no tenía por objeto atribuir responsabilidades sobre la información que se divulgó o no en el pasado, sino encontrar la información necesaria para poder llegar a una conclusión razonable con respecto a la causa del accidente sobre la base de la información disponible.

Aunque he podido llegar a ciertas conclusiones en mi informe, la falta de información completa es el principal obstáculo para determinar la causa del trágico suceso. Eso se debe a que no sería prudente ni responsable llegar a una conclusión sin disponer de toda la información potencialmente relevante, teniendo en cuenta que es casi seguro que dicha información existe. Las conclusiones y recomendaciones que figuran en mi informe, y que se resumen a continuación, se hacen a la luz de esta constatación.

Sin perjuicio de las prerrogativas del Secretario General y de la decisión final de la Asamblea General, en mi informe formulo cinco recomendaciones compatibles que se refuerzan mutuamente. Esas recomendaciones son las siguientes: a) que se nombre a una persona independiente para que continúe el trabajo realizado durante el mandato actual de la Persona Eminente; b) que se inste una vez más a los Estados Miembros clave a que nombren o vuelvan a nombrar a funcionarios independientes y de alto rango (Encargados Independientes) para que determinen si existe información relevante en sus archivos de seguridad, inteligencia y defensa; c) que se aliente a todos los Estados Miembros, según proceda, a que brinden a la persona independiente la asistencia necesaria si se decide continuar la labor; d) que se pida específicamente a la persona independiente designada que, al final de su mandato, determine si los Estados Miembros han observado el proceso establecido por la Asamblea y si se puede extraer alguna inferencia como resultado de cualquier incumplimiento; y e) que las Naciones Unidas continúen haciendo lo posible para que los documentos clave de la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld estén a disposición del público en una colección específica en línea.

Por último, reconozco la gran deuda de gratitud con los representantes de los Estados Miembros, el personal de las Naciones Unidas y los particulares por su cooperación en este proceso. El impulso en este empeño se ha mantenido en gran medida gracias a los esfuerzos de personas que han aportado libre y generosamente su tiempo, experiencia e información. Esas personas no tienen otra motivación que la

---

de descubrir la verdad de lo ocurrido después de tantos años. Los esfuerzos de quienes se mencionan expresamente en mi informe y de otros son dignos de elogio.

También expreso mi profundo respeto a las familias de quienes perecieron en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 al servicio de las Naciones Unidas. Durante el presente mandato, tuve la oportunidad de observar en respetuoso silencio la importancia de este asunto ante la tumba del ex-Secretario General Hammarskjöld y de conocer en persona a los representantes de algunas de las familias. Su paciencia y constancia en este proceso han sido admirables. El paso del tiempo no ha disminuido la importancia de este asunto para ellos, ni para las Naciones Unidas o la comunidad mundial.

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

## Resumen

### A. Introducción

1. En la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, un avión DC-6 fletado, conocido como *Albertina* y registrado con la matrícula SE-BDY, se estrelló justo después de la medianoche cerca de Ndola, en lo que entonces era el protectorado británico de Rhodesia del Norte. En él viajaban el segundo Secretario General de las Naciones Unidas, Dag Hammarskjöld, y otros 15 hombres y mujeres que prestaban servicios con dedicación en una misión en pro de la paz en el Congo. Hammarskjöld, quien recibiría el Premio Nobel de la Paz a título póstumo, y 14 de las 15 personas que lo acompañaban, murieron en el acto. El Sargento Harold Julien, que fue el único superviviente, murió unos días después a consecuencia de las heridas sufridas en el accidente.

2. En los 61 años transcurridos desde los hechos, se han realizado una serie de investigaciones en las que se consideraron varias hipótesis para el accidente, entre otras, un ataque aéreo o desde tierra o algún otro tipo de amenaza externa (“un ataque o una amenaza externos”), un sabotaje, un secuestro y un error humano. Tras dos investigaciones realizadas por Rhodesia en 1961/62, una Comisión Investigadora de las Naciones Unidas determinó en 1962 que no podía corroborar ni descartar ninguna de las distintas hipótesis que se habían formulado para explicar el accidente. En consecuencia, la Asamblea General decidió en 1962 dejar el asunto abierto y solicitó al Secretario General que la informara sobre cualquier prueba nueva que pudiera surgir.

3. Unos 50 años más tarde, la Comisión Hammarskjöld, un órgano privado de carácter voluntario e integrado por cuatro juristas de renombre, señaló a la atención de la Asamblea General nuevas pruebas sobre el caso. En su informe de 2013, llegó a la conclusión de que había motivos que justificaban la reanudación del examen del trágico suceso por las Naciones Unidas. A raíz de ello, en 2015 la Asamblea encargó a un Grupo de Expertos Independiente que examinara y evaluara el valor probatorio de la nueva información. El Grupo de Expertos, que yo presidí, descartó efectivamente algunas hipótesis sobre la causa del accidente, pero recomendó que se hicieran nuevas pesquisas o investigaciones. Tras esto, en 2017 fui nombrado Persona Eminente con el mandato de revisar la posible nueva información y evaluar su valor probatorio y determinar el alcance que debería tener cualquier nueva pesquisa o investigación. En las renovaciones de mi nombramiento en 2018 y 2020, el mandato siguió reflejando el encomendado en 2017, pero se añadió una autorización adicional para sacar conclusiones de las investigaciones ya realizadas, si fuera posible.

4. En mi calidad de Persona Eminente, presenté informes a la Asamblea General en 2017 (informe de 2017), 2019 (informe de 2019) y 2022 (informe de 2022). A continuación se presenta un resumen de la información clave que figura en el informe de 2022, cuyo plazo de presentación fue ampliado por la Asamblea General hasta 2022 debido a los problemas relacionados con la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19).

### B. Mandato actual e informe de 2022

5. Al igual que en el informe de 2017, en el informe de 2019 se indicaba que el hecho de que los Estados Miembros no hubieran revelado información importante impedía llegar a una conclusión sobre la causa del accidente. En este último informe, llegué a la conclusión de que la información específica existente y el registro histórico apuntaban a que los Estados Unidos, el Reino Unido y Sudáfrica debían poseer casi

con toda seguridad información importante que no habían revelado. Asimismo, indiqué que podía existir información pertinente en los archivos de la antigua Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas y recomendé que se hicieran búsquedas también en esos archivos.

6. En la resolución [74/248](#), la Asamblea General solicitó al Secretario General que renovara el nombramiento de la Persona Eminente y, entre otras cosas, acogió con beneplácito el informe de 2019 y exhortó a los Estados Miembros mencionados en él a que cooperaran con la Persona Eminente y le prestaran la asistencia necesaria. En cumplimiento de ese mandato, entre 2020 y 2022 envié solicitudes específicas de información a los Estados Unidos de América, la Federación de Rusia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Sudáfrica. También mantuve correspondencia y solicité ayuda a otros Estados Miembros, incluidos Alemania, Bélgica, la República del Congo, Etiopía, Francia, Suecia, Zambia y Zimbabwe. Algunas de mis peticiones de ayuda fueron atendidas; otras siguen pendientes.

7. Mis interacciones entre 2020 y 2022 con los cuatro Estados Miembros de los que, según el informe de 2019, se necesitaba una mayor colaboración incluyeron las siguientes:

- En lo que respecta a la Federación de Rusia, solicité que nombrara a un funcionario independiente y de alto rango (Encargado Independiente) para realizar búsquedas en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa. Aunque no disponía de información específica que indicara que la antigua Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas tuviera conocimiento de hechos concretos, consideré importante que esas búsquedas fueran realizadas por un Encargado Independiente, dado que la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas había sido un actor importante en la región en la época en cuestión. En 2020, recibí con agrado la confirmación de que Bakhtiyar R. Tuzmukhamedov, ex-Magistrado de la Sala de Apelaciones del Tribunal Penal Internacional para Rwanda y del Tribunal Internacional para la ex-Yugoslavia, había sido designado por la Federación Rusa para coordinar las búsquedas solicitadas. Las búsquedas coordinadas por el Encargado Independiente de la Federación de Rusia no dieron lugar a ninguna información específica. A pesar de ello, considero que esas búsquedas son satisfactorias, dado que ninguna otra información recibida indica que sea probable que se conserve material no revelado en los archivos rusos. En mi informe señalé que esa situación, al igual que cualquier otra determinación, podría cambiar en el futuro si se recibiera más información;
- En lo que respecta a Sudáfrica, recibí con agrado la respuesta enviada por el Ministro de Relaciones Internacionales y Cooperación en la que aseguraba su pleno apoyo. Sin embargo, no recibí ninguna información nueva ni respuestas específicas a los asuntos que había señalado, ni durante el período 2018/19 ni entre 2020 y 2022;
- En lo que respecta al Reino Unido, recibí con agrado las respuestas de un revisor superior de material clasificado del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Commonwealth y de Desarrollo y del Representante Permanente del Reino Unido ante las Naciones Unidas, incluidas las respuestas a algunos de los asuntos que había señalado. Sin embargo, no recibí ninguna información nueva en forma de documentación u otros registros, ni durante el período 2018/19 ni entre 2020 y 2022;
- En lo que respecta a los Estados Unidos, recibí con agrado la respuesta del Subsecretario Adjunto de Asuntos de Organizaciones Internacionales del Departamento de Estado de los Estados Unidos. En 2021 recibí dos documentos

de acceso público, además de otro que ya había recibido en 2018/19. Teniendo en cuenta que su contenido ya era conocido, no consideré que estos documentos tuvieran valor probatorio. No recibí respuestas específicas a los asuntos que había señalado.

8. Por otro lado, mantuve contactos fructíferos con varios otros Estados Miembros. El Gobierno de Zimbabwe renovó el nombramiento como Encargado Independiente de Sydney Sekeramayi, quien ya había aportado información nueva y valiosa en 2018/19. Junto con su equipo, el Sr. Sekeramayi realizó importantes investigaciones adicionales que generaron nueva información, la cual me transmitió en una serie de informes, entre otras cosas, sobre las interceptaciones de las comunicaciones por radio y el papel desempeñado en los acontecimientos por el Gobierno de Rhodesia del Norte. Parte de esa labor seguía en curso en el momento de redactar el informe de 2022. El Gobierno de Suecia también proporcionó un significativo apoyo a mis actividades. Ese apoyo incluyó el análisis fotográfico forense y las pruebas de balística correspondientes, así como el establecimiento de contactos adicionales por conducto de su antiguo Encargado Independiente, Mathias Mossberg, y la facilitación del contacto con los familiares de algunas de las víctimas del trágico incidente. El Gobierno de Alemania también continuó facilitando mi labor por conducto de su anterior Encargado Independiente, Thomas Fitschen, quien emprendió una investigación en archivos privados para generar información importante sobre asuntos señalados como pendientes en el informe de 2019. Asimismo, agradecí a los Gobiernos de Francia y Bélgica que pusieran a mi disposición a sus antiguos Encargados Independientes, Maurice Vaïsse y Serge Lipszyc, respectivamente, para que respondieran a las preguntas que habían surgido en relación con los asuntos sobre los que habían facilitado información anteriormente. En el informe de 2022 se ofrece información detallada sobre todos los Estados Miembros con los que mantuve contactos entre 2020 y 2022.

9. A pesar de la cooperación de algunos Estados Miembros, casi toda la información nueva generada entre 2020 y 2022 fue proporcionada por investigadores particulares y entidades no estatales. Esto muestra un cambio con respecto a los mandatos anteriores en cuanto al origen de la nueva información. Los investigadores particulares aportaron información nueva significativa en esferas como las de las comunicaciones e interceptaciones de radio, la posible implicación de pilotos mercenarios u otros agentes concretos, y la presencia y el papel de los organismos y agentes de inteligencia extranjeros. El trabajo de esos investigadores permitió realizar numerosas evaluaciones probatorias. Sus valiosas contribuciones siguen siendo de gran servicio y ayuda para la búsqueda de la verdad. Las personas que me ayudaron en mi labor están identificadas en el informe de 2022; en particular, agradezco la colaboración y la nueva información recibida de Manuel Fröhlich, Torben Gülstorff, Sven Hammarberg, Colin Hendrickx, Henning Melber, Maurin Picard, Andreas Rocksén, B. Rosato, Kristian Simensen, David Wardrop y Susan Williams. Otras personas que prefirieron permanecer en el anonimato también aportaron nueva información importante.

10. A pesar de la reducción en la cantidad de información procedente de los Estados Miembros, el volumen y la calidad de la nueva información proporcionada por particulares y entidades no estatales pone de relieve que es muy probable que exista información adicional en los registros y archivos de los Estados Miembros clave. Los casos en que es probable que exista dicha información se han señalado en términos específicos y concretos a esos Estados Miembros y se mencionan en el informe de 2022.

11. Un tema de gran importancia sobre el que se cree que sigue habiendo información que no se ha revelado es el de los registros de comunicaciones de radio

en la noche del accidente. Como se indica más adelante, el registro histórico apunta a que es probable que el Reino Unido y los Estados Unidos hayan creado, mantenido o tenido conocimiento de registros de dichas comunicaciones de radio. Esta afirmación se basa en la presencia e implicación de sus respectivos agentes y activos en el Congo, Rhodesia del Norte y zonas limítrofes los días 17 y 18 de septiembre de 1961, como se describe en el informe de 2022. En consecuencia, en 2022 solicité al Reino Unido y a los Estados Unidos que confirmaran específicamente si:

[E]n algún momento habían creado, mantenido o tenido conocimiento de registros de intercambios o transmisiones por radio u otras comunicaciones, entre las 20.00 horas (GMT) del 17 de septiembre de 1961 y las 02.00 horas del 18 de septiembre de 1961, relacionados con los acontecimientos ocurridos en Ndola (Rhodesia del Norte), o en sus proximidades, en relación con: el avión del Secretario General (incluidas las comunicaciones dirigidas a él, procedentes de él o relacionadas con él); el aterrizaje o la aproximación de cualquier aeronave en Ndola; o cualquier ataque o accidente de una aeronave en esa región.

12. En julio de 2022, el Reino Unido informó de que no tenía registros archivados de comunicaciones por radio. En julio de 2022, los Estados Unidos me remitieron a sus búsquedas anteriores, en las que no se habían encontrado registros de ese tipo. Si bien respondieron en parte a la pregunta formulada, no recibí la impresión de que la respuesta de ninguno de esos Estados Miembros a la solicitud mencionada anteriormente fuera concluyente y completa.

13. Si el avión SE-BDY fue atacado o amenazado, es probable que los atacantes se hubieran comunicado por radio, o que el SE-BDY hubiera realizado o intentado realizar más comunicaciones de las conocidas. Numerosas personas han mencionado haber escuchado dichas comunicaciones, y la destrucción de algunos de los registros de la torre de control del tráfico aéreo de Ndola correspondientes a esa noche aumenta las sospechas. Estas circunstancias hacen que sea especialmente importante establecer de forma concluyente si en algún momento existieron registros de comunicaciones de ese tipo. Una respuesta inequívoca y definitiva del Reino Unido y de los Estados Unidos a la pregunta formulada sería de gran ayuda para evaluar las hipótesis restantes, incluido si el accidente pudo haber sido causado por una interferencia externa. En el informe de 2022 se indica que esa cuestión aún no se ha determinado de forma concluyente.

### **C. Cuestiones que se dan por probadas**

14. Como ya se ha comentado, entre 2020 y 2022 se generó una cantidad importante de información nueva a partir de las investigaciones realizadas en archivos tanto privados como públicos, lo que permitió hacer evaluaciones probatorias. Gracias a ello, se ha avanzado en la acumulación de conocimientos pertinentes, sobre todo en lo relativo a la probable interceptación de comunicaciones por los Estados Miembros, la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga, u otras fuerzas, para realizar un ataque contra el avión SE-BDY, la presencia en la zona de personal extranjero paramilitar y de inteligencia, y nueva información adicional pertinente para el contexto y los acontecimientos de 1961.

15. A continuación se presenta un resumen consolidado de las cuestiones que se dan por probadas, sobre la base de la información revisada hasta la fecha, incluida la que figura en el informe de 2022. El siguiente resumen complementa el que figura en el informe de 2019. En los casos en que las conclusiones expuestas en el informe de 2019 no se han modificado, estas se reflejan más adelante en gran medida en los mismos términos que antes. No obstante, se señalan los casos en que la nueva

información recibida entre 2020 y 2022 justifica adiciones o modificaciones de las conclusiones anteriores. En aras de una mayor claridad, deseo informar de que he dado a los Estados Miembros clave la oportunidad de responder a las conclusiones a las que se había llegado anteriormente y que afectaban a sus entidades o personal. En los casos en que en el informe de 2019 se hacía alguna constatación sobre un acto atribuible a un Estado Miembro y este no trató de aclararla, he considerado que ello reforzaba dicha constatación.

16. En el siguiente resumen no se pretende recoger toda la información pertinente, sino indicar los ámbitos en los que se pueden extraer conclusiones importantes y las líneas de investigación en las que es preciso seguir trabajando. El resumen no incluye referencias detalladas; esas referencias se pueden consultar por extenso en los informes de 2017, 2019 y 2022.

## **1. Antecedentes**

17. Las investigaciones de 1961/62 (las primeras investigaciones) contribuyeron sustancialmente a la documentación histórica. Sin embargo, también adolecieron de importantes deficiencias. En particular, se desperdició una buena oportunidad al no prestar la debida atención a las declaraciones de los testigos locales “africanos”. En cada una de las etapas posteriores de la labor se han encontrado pruebas que se ocultaron o no se tuvieron en cuenta en las primeras investigaciones.

18. La consideración de las posibles causas del accidente fue incompleta durante las primeras investigaciones. En particular, se descartó sin prestarle demasiada atención la hipótesis de que el SE-BDY podía haber sido objeto de un ataque o una amenaza externos, en parte porque no se tuvo debidamente en cuenta el contexto de los acontecimientos de septiembre de 1961. Ese contexto incluía la existencia de un conflicto armado activo en el que estaban involucradas diversas partes, incluidas las Naciones Unidas. Por lo tanto, la zona a la que se dirigía el SE-BDY se encontraba en un estado altamente militarizado, con operaciones militares en marcha a ambos lados de la frontera entre el Congo y Rhodesia del Norte, y había un número considerable de fuerzas preparadas para el combate a lo largo de la ruta de vuelo y en las proximidades del lugar donde se estrelló el avión.

19. Las investigaciones de 1961/62 también se vieron afectadas por la parcialidad. Funcionarios británicos y de Rhodesia del Norte intentaron influir en los resultados de esas investigaciones para que se concluyera que el accidente había sido resultado de un error de los pilotos, y no de algún tipo de interferencia externa. Los funcionarios de Rhodesia también parecen haber tratado de limitar el acceso al Sargento Julien en el hospital de Ndola mientras estaba vivo.

## **2. Conclusiones sobre la causa del accidente**

20. Del conjunto de la información disponible, parece verosímil deducir que la causa del accidente puede haber sido un ataque o una amenaza externos, en forma de un ataque directo que habría hecho que el SE-BDY se estrellase o de una distracción de los pilotos en el momento crítico en que se estaban preparando para el aterrizaje. Aunque habría sido difícil lanzar un ataque contra el SE-BDY en las circunstancias imperantes, las condiciones y los recursos disponibles eran tales que dicho ataque se podría haber realizado de una de varias maneras.

21. Se sabía de antemano que Hammarskjöld viajaría en avión a Ndola esa noche. Ese hecho era conocido tanto a nivel local en el Congo y Rhodesia del Norte, como en otros países, incluidos el Reino Unido y los Estados Unidos. Por lo tanto, el destino y el horario de vuelo del SE-BDY no eran secretos y el avión podría haber estado

expuesto a la posibilidad de un acto malintencionado u hostil mientras se dirigía a Ndola, a pesar de los esfuerzos realizados por los pilotos para no llamar la atención.

22. Muchos testigos presenciales declararon haber visto más de un avión en el aire, que el otro avión podía haber sido un reactor, que el SE-BDY estaba en llamas antes de estrellarse, o que el SE-BDY recibió disparos o fue atacado activamente por otro avión. Estos testigos incluyen 9 de los 12 “nuevos” testigos oculares que no fueron entrevistados en las primeras investigaciones.

23. No hay pruebas de que el avión SE-BDY sufriera problemas mecánicos o de otro tipo, como un fallo de los motores o los altímetros o una fuga de combustible. La información disponible actualmente parece excluir las hipótesis relacionadas con un fallo mecánico o estructural.

24. No hay pruebas de que los pilotos utilizaran un ajuste incorrecto del altímetro (QNH) o mapas incorrectos para el aterrizaje. La información disponible actualmente parece excluir las hipótesis de que los pilotos hubieran utilizado un ajuste incorrecto del altímetro o mapas incorrectos para el aterrizaje.

25. No ha sido posible concluir si una de las causas del accidente pudo haber sido un sabotaje, en parte debido a las dificultades para obtener acceso a la documentación pertinente en Sudáfrica, sobre todo en relación con el Instituto Sudafricano de Investigación Marítima (SAIMR) y la presunta Operación Celeste.

26. A juzgar por las pruebas médicas, es razonable concluir que los pasajeros del SE-BDY murieron a causa de las lesiones sufridas en el accidente aéreo. (El Sargento Harold Julien murió en el hospital unos días después del accidente por complicaciones causadas por una insuficiencia renal aguda. Es posible que hubiera sobrevivido si hubiera recibido tratamiento médico inmediatamente después del accidente). En consecuencia, se pueden descartar otras afirmaciones sobre la causa de la muerte, como que Hammarskjöld fue asesinado antes del accidente o después de sobrevivir a él.

27. También sobre la base de las pruebas médicas, incluidos los resultados de las pruebas toxicológicas iniciales y la opinión de los expertos independientes consultados en 2017, no hay indicios de que ninguno de los pilotos o de los miembros de la tripulación estuvieran bajo los efectos de las drogas o del alcohol. El Capitán Hallonquist parece haber tenido tiempo suficiente para descansar antes del vuelo del SE-BDY. Sin embargo, los otros tres de los cuatro miembros de la tripulación no lo hicieron. Así pues, la fatiga puede haber afectado a la capacidad del copiloto y del ingeniero de vuelo del SE-BDY, incluida su capacidad de respuesta en caso de cualquier circunstancia inesperada.

28. En la actualidad no se puede excluir que el accidente fuera el resultado de un error humano (del piloto). No obstante, antes de llegar a una conclusión de ese tipo, hay que tener la certeza de que se han examinado todas las pruebas potencialmente relevantes. No sería apropiado desde el punto de vista lógico afirmar que no hubo ningún ataque o amenaza externos en circunstancias en las que es evidente que no se han revelado todas las pruebas pertinentes. Por lo tanto, no sería prudente ni responsable llegar a una conclusión al respecto sin disponer de toda la información potencialmente relevante, teniendo en cuenta que es casi seguro que dicha información existe.

### **3. Intercepción de las comunicaciones**

29. En septiembre de 1961, las comunicaciones en el Congo y sus alrededores estaban siendo vigiladas e interceptadas por varios Estados Miembros y territorios. El Reino Unido, los Estados Unidos y Rhodesia del Norte (un protectorado británico) interceptaron y recibieron registros interceptados de comunicaciones confidenciales

de las Naciones Unidas a lo largo de 1961, sin el conocimiento ni el consentimiento de las Naciones Unidas. Esas actividades incluían la obtención y el intercambio de comunicaciones radiofónicas y electrónicas interceptadas, incluso sobre cuestiones militares sensibles, que habían sido cifradas.

30. Las comunicaciones cifradas enviadas por Hammarskjöld utilizando dispositivos criptográficos CX-52, incluso durante su último viaje, parecen haber sido interceptadas y leídas por los organismos de información e inteligencia de algunos Estados Miembros. Los Estados Miembros implicados no han refutado la afirmación de que la Agencia Central de Inteligencia (CIA) y/o la Agencia de Seguridad Nacional (NSA) vigilaron de forma encubierta las comunicaciones de las Naciones Unidas en el marco de una operación de la CIA conocida primero por el nombre “Thesaurus” y después por el nombre “Rubicon”. Es muy probable que se hubieran creado registros de comunicaciones relevantes que no se han divulgado.

31. Al menos un Estado Miembro, los Estados Unidos, contaba con sofisticados medios de comunicación en el aeropuerto de Ndola y en sus inmediaciones la noche del accidente, incluidos medios militares móviles (aviones) con personal y equipos de comunicaciones de alta potencia, así como puestos de escucha en la región y fuera de ella. Las aeronaves estadounidenses presentes en Ndola disponían de equipos de comunicaciones que les permitían interceptar, transmitir y recibir comunicaciones a larga distancia, incluso intercontinentalmente.

32. Además de las actividades específicas de vigilancia en el aeropuerto de Ndola, los organismos estadounidenses como la CIA y la NSA realizaban actividades de vigilancia en todo el mundo en torno a 1961. Es muy probable que todas las comunicaciones de radio de Ndola a nivel local y regional en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 fueran vigiladas y grabadas por la NSA, y posiblemente también por la CIA. A este respecto, dos ciudadanos de los Estados Unidos (Charles Southall y Paul Abram) proporcionaron información que indica que estaban trabajando para la NSA, o en apoyo de las actividades de esta, en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 y que escucharon personalmente una transmisión o grabación, o leyeron una transcripción de la misma, relativa a un ataque contra el SE-BDY. En 2018 ambos hombres habían fallecido y, hasta la fecha, los Estados Unidos no han respondido de manera sustancial a sus declaraciones, a pesar de las solicitudes de aclaraciones enviadas cada año desde 2015, incluso en 2022. Sigue siendo necesario que los Estados Unidos confirmen los detalles de ese presunto incidente, en particular si existen o existieron registros sobre él y si se hicieron indagaciones interrogando a los colegas de Southall y Abram (incluidos los que se identifican por primera vez en el informe de 2022) y en los archivos de los organismos implicados. También es necesario que confirmen los resultados de esas investigaciones y proporcionen información detallada y completa sobre cualquier investigación interna que los Estados Unidos hayan realizado desde la década de 1960 en respuesta a las declaraciones de Southall y Abram.

33. En 1961, oficiales británicos ayudaron a entidades extranjeras a restablecer y gestionar las comunicaciones entre Rhodesia del Norte y Katanga después de que estas se cortaran. En concreto, Neil Ritchie (de los servicios secretos de inteligencia británicos (MI6)) arregló el traslado en avión del ingeniero Manfred Loeb (de la Unión Minière du Haut Katanga (UMHK)) a Kitwe (Rhodesia del Norte) en septiembre de 1961. Loeb colaboró allí con Gordon Hunt (de la Anglo American Mining and Rhodesian Border Power Co., quien se presentaba a sí mismo como miembro de los servicios de inteligencia británicos) en la prestación de apoyo para la transmisión de mensajes entre diversas partes. Ritchie, Hunt y Loeb estaban íntimamente implicados en la coordinación de las relaciones entre los Gobiernos de

Katanga, Rhodesia del Norte y el Reino Unido y ciertas entidades comerciales, en particular a través de las oficinas de la UMHK en Katanga y Bruselas.

#### **4. Fuerzas armadas presentes en septiembre de 1961 en el lugar del accidente y alrededores**

34. La fuerza aérea de Katanga (Avikat) había demostrado su eficacia en las operaciones de combate contra las fuerzas y la población civil del Congo y contra las fuerzas de la Operación de las Naciones Unidas en el Congo (ONUC). Los aviones suministrados a Katanga y utilizados en 1961 por Avikat incluían aparatos Douglas DC-3, Dornier DO-28, De Havilland Dove, Fouga Magister y varios modelos de Piper. El conjunto de pruebas apunta a que entre los aviones con capacidad ofensiva bajo el control de Avikat que estaban operativos en septiembre de 1961 había un Fouga Magister, un Dornier DO-28 y varios De Havilland Dove. Avikat había modificado estos aviones para realizar ataques aéreos y bombardeos contra objetivos terrestres y aéreos de la ONU y del Congo. El armamento utilizado por Avikat para sus operaciones parece haber incluido armas compradas y otras fabricadas localmente con la colaboración de la empresa minera UMHK.

35. En 1961 Avikat utilizaba aeródromos establecidos e improvisados en todo el territorio congolés e internacional, ubicados en lugares que incluían Katanga, Rhodesia del Norte, Angola y la República del Congo (Congo-Brazzaville). Sus aeronaves se utilizaban tanto en operaciones de combate diurnas como nocturnas.

36. No se ha establecido de forma concluyente qué aeronaves, personal y equipos no pertenecientes a Katanga estaban operativos en Ndola o sus alrededores los días 17 y 18 de septiembre de 1961. Había cierto grado de cooperación y uso compartido de la región fronteriza por las fuerzas militares de Katanga y de Rhodesia del Norte. Además de las aeronaves de Avikat, había otros aviones estacionados en Ndola o los alrededores, incluidos 18 cazabombarderos Canberra, 30 cazabombarderos Vampire y 12 cazas ligeros Provost de la Real Fuerza Aérea de Rhodesia, y aviones Dakota de los Estados Unidos. Además de las fuerzas regulares y mercenarias destacadas en Katanga, los mercenarios de Katanga habían procurado establecer operaciones de mando y de otro tipo en Rhodesia del Norte. Además, había un importante número de fuerzas terrestres de Rhodesia que estaban estacionadas cerca de la frontera.

37. Al contrario de lo afirmado por el comandante Joseph Delin de Avikat, quien declaró en las primeras investigaciones que solo había un piloto de Katanga que podría haber pilotado un avión en un ataque contra el SE-BDY, Avikat tenía múltiples pilotos en activo. Las autoridades de Katanga intentaron evitar que estos pilotos fueran identificados. Aparte de los pilotos, había muchas otras personas de interés que colaboraban con las fuerzas armadas de Katanga y estaban también presentes en la zona en ese momento, así como mercenarios extranjeros que constituían una fuerza importante en Katanga y sus alrededores en septiembre de 1961 en una medida que no fue comprendida ni apreciada debidamente en las primeras investigaciones. No se dispone de una lista definitiva de las personas presentes en Katanga o cerca de Ndola los días 17 y 18 de septiembre de 1961. Sin embargo, en el momento de los hechos había muchas más personas de interés que participaban activamente en los combates contra las Naciones Unidas de las que se consideraron en las primeras investigaciones.

38. Es posible que Jan Van Risseghem, mercenario belga y piloto de Avikat del que se dijo que había admitido estar involucrado en un ataque contra el SE-BDY, hubiera regresado a Katanga el 17 de septiembre de 1961. Según sus propios registros de vuelo, entre los meses de julio y septiembre de 1961, Van Risseghem pilotó con varios copilotos identificados los siguientes modelos de aviones de Avikat: Douglas DC-3, Dornier DO-28, De Havilland Dove, Fouga Magister y Piper.

39. Según numerosas fuentes, hubo personas no identificadas que visitaron el lugar del accidente antes de que se descubriera oficialmente, lo que sugiere una posible participación en un ataque terrestre o un intento de encubrir o retrasar el descubrimiento del accidente.

## 5. Servicios de inteligencia extranjeros

40. En 1961 había una importante presencia en la región de agentes de servicios de inteligencia extranjeros que no fue mencionada en absoluto en las primeras investigaciones. Los propios exagentes de inteligencia han hecho declaraciones públicas sobre sus actividades en la región en aquella época. Sin embargo, los registros creados por esos agentes de inteligencia extranjeros no han sido revelados por los Estados Miembros, a pesar de las repetidas solicitudes enviadas. Los registros oficiales que han salido a la luz han sido el resultado de investigaciones independientes.

41. El personal de inteligencia y diplomático británico desempeñó un papel clave en la coordinación de la reunión entre Hammarskjöld y el líder de la provincia secesionista de Katanga, Moïse Tshombe, en Ndola, a la que Hammarskjöld y su grupo se dirigían cuando el SE-BDY se estrelló. El agente del MI6 Neil Ritchie colaboró con Denzil Dunnett, el Cónsul británico en Katanga, y Lord Alport, el Alto Comisionado británico en Salisbury, entre otros, para hacer arreglos tanto antes de la reunión como después del accidente aéreo. Inmediatamente antes del accidente, Ritchie mantuvo comunicaciones directas, entre otros, con Tshombe, Sir Roy Welensky y Lord Alport. Ritchie compartió información con Tshombe sobre las actividades militares de las Naciones Unidas y pidió al Gobierno británico que tomara medidas para impedir que las Naciones Unidas tuvieran acceso a reactores etíopes para utilizarlos contra las fuerzas de Katanga. La noche del accidente aéreo, Ritchie, Hunt y Loeb se alojaron en el mismo lugar, y después del accidente Loeb y Ritchie viajaron a Katanga con el objetivo de llevar a Dunnett los documentos de Hammarskjöld recuperados en el lugar del accidente. A pesar de que Ritchie redactó un informe secreto que fue transmitido a la Oficina de Relaciones con el Commonwealth en Londres tras el accidente aéreo (el informe Ritchie), el Reino Unido no ha revelado ningún registro del personal del MI5 (el servicio de seguridad británico) ni del MI6.

42. En 1961, la CIA tenía una importante presencia en el Congo. Sus delegaciones en Leopoldville y Elisabethville tenían operaciones que incluían operaciones aéreas (entre ellas, por ejemplo, la coordinación por el Jefe de la Delegación, Larry Devlin, de los agentes “WIROGUE” y “QJWIN”) y actividades que incluían asesinatos planificados en el marco del programa “ZRRIFLE” y otros programas. En la década de 1960, aunque probablemente algunos años después del accidente del SE-BDY, la CIA reclutó al mercenario Mike Hoare, que había estado al servicio de Katanga en 1961 y declarado que el siniestro del SE-BDY no había sido un accidente. Por su parte, el senador Frank Church, quien desempeñó un papel destacado en el Comité Especial del Senado de los Estados Unidos (el Comité Church) y en las investigaciones relacionadas con las operaciones de inteligencia llevadas a cabo por entidades como la CIA y la NSA, habría afirmado que los Estados Unidos disponían de importante información no revelada sobre el accidente del SE-BDY.

43. Los archivos de Alemania Occidental y de la CIA, así como las declaraciones de un periodista alemán analizadas en 2022, apuntan a la existencia de operaciones de agentes de Alemania Occidental en el Congo, incluidas las del agente STAHL (Wolf Meister) y el agente del servicio de inteligencia alemán (Bundesnachrichtendienst, BND) Hans Germani.

44. Los agentes de inteligencia de Rhodesia del Norte estaban implicados en las transmisiones y comunicaciones militares entre Rhodesia del Norte y Katanga, entre otras cosas, manteniendo el enlace con los pilotos de Avikat. No obstante, no se ha revelado ningún registro del servicio de inteligencia de Rhodesia del Norte. Los Gobiernos actuales de esos antiguos territorios coloniales británicos han indicado que, si bien es cierto que se generaron registros confidenciales en la Federación de Rhodesia, en el caso de Rhodesia del Norte las autoridades del Reino Unido los llevaron bajo su custodia. El Encargado Independiente de Zimbabwe indicó que las autoridades coloniales “habían retirado meticulosamente casi todos los registros o archivos relacionados con el accidente de Dag Hammarskjöld”. Es probable que algunos de esos registros, incluidos los de la policía, los servicios de inteligencia y las autoridades militares y de inmigración, sean de una importancia fundamental.

## 6. Otras cuestiones

45. El registro de las comunicaciones finales del SE-BDY conservado por la torre de control del aeropuerto de Ndola estaba incompleto y posiblemente carecía de comunicaciones significativas. El controlador aéreo Arundel Campbell Martin admitió haber destruido sus notas originales, a pesar de haber declarado que sabía que la aeronave y sus pasajeros eran de excepcional importancia y de que era consciente de que no se habían grabado las conversaciones de control del tráfico aéreo de Ndola.

46. En cuanto a la hipótesis del sabotaje, parece que en los años 80 y 90 existió en Sudáfrica una organización paramilitar llamada Instituto Sudafricano de Investigación Marítima (SAIMR). Dado que no se ha facilitado la información pertinente que pudiera existir en los archivos de Sudáfrica, no es posible confirmar si el SAIMR existía en 1961 o si pudo estar involucrado en la llamada Operación Celeste, cuyo objetivo al parecer era “eliminar” a Hammarskjöld.

47. Según la versión oficial de las autoridades de Rhodesia, los restos del SE-BDY fueron encontrados alrededor de las 15.00 horas del 18 de septiembre de 1961, unas 15 horas después de su hora prevista de aterrizaje. Sin embargo, según la información proporcionada por múltiples fuentes, está claro que los restos fueron descubiertos antes de ese momento.

## D. Conclusiones y recomendaciones

48. En el informe de 2019 se indicaba que era casi seguro que había material relevante con respecto a la causa de que el avión se estrellara, y que ese material no había sido revelado por un pequeño número de Estados Miembros clave. Esa conclusión se ha visto reforzada por la nueva información analizada en el informe de 2022 y por las conclusiones que figuran en él. A la luz del contexto histórico, la información disponible apunta a que algunos Estados Miembros deben haber creado, poseído o tenido conocimiento de información obtenida o generada por diversas fuentes, incluidos sus agentes y organismos de inteligencia. Sin embargo, a pesar de que hay otros materiales que hacen referencia a ella, esa información no se ha divulgado.

49. El enfoque descrito por la Asamblea General en la resolución [74/248](#) se ha seguido en parte. Varios Estados Miembros participaron de buena fe en el proceso establecido por la Asamblea y proporcionaron apoyo e información, tal y como se les había solicitado. Otros Estados Miembros proporcionaron algunas respuestas o cierta información, pero se cree que siguen teniendo información importante que no han revelado. Los Estados Miembros clave no proporcionaron ninguna documentación con valor probatorio entre 2020 y 2022, y no se han recibido respuestas definitivas a las preguntas que les he formulado. Teniendo en cuenta eso, considero, con el debido

respeto, que esos Estados Miembros no han cumplido con la carga de la prueba que pesa sobre ellos, tal como se describe en el informe de 2022.

50. En el informe de 2022 se señalan varias cuestiones para su seguimiento. Esas cuestiones incluyen las siguientes: respuestas definitivas de los Estados Miembros sobre los registros de comunicaciones por radio y sobre los miembros de su personal que afirmaron haber escuchado esas comunicaciones (incluidos Southall y Abram); información sobre la posibilidad de interferencia con las comunicaciones de radio realizadas por el SE-BDY; informes sobre las actividades, o en los que se mencionan las actividades, de los agentes de inteligencia extranjeros (incluida información sobre el informe Ritchie); los registros de la Federación de Rhodesia (incluidos los de entidades como la policía, los servicios de inteligencia, las autoridades de bomberos y el Cuerpo de Transmisiones); los registros de inmigración y aeroportuarios de los Estados Miembros relativos a personas y aeronaves de interés; los registros sobre mercenarios extranjeros en poder de las autoridades de inmigración y otras autoridades de los Estados Miembros; e información sobre los registros de vuelo de los pilotos de interés.

51. Sin perjuicio de las prerrogativas del Secretario General y la Asamblea General, en el informe de 2022 se incluyen cinco recomendaciones compatibles que se refuerzan mutuamente. Esas recomendaciones son las siguientes: a) que las Naciones Unidas nombren a una persona independiente para que continúe el trabajo realizado durante el mandato actual de la Persona Eminente; b) que se inste una vez más a los Estados Miembros clave a que nombren o vuelvan a nombrar a funcionarios independientes y de alto rango (Encargados Independientes) para que determinen si existe información relevante en sus archivos de seguridad, inteligencia y defensa; c) que se aliente a todos los Estados Miembros, según proceda, a que brinden a la persona independiente la asistencia necesaria para continuar la labor; d) que cualquier mandato adicional incluya llegar a una conclusión sobre si los Estados Miembros han cumplido con el proceso establecido por la Asamblea; y e) que las Naciones Unidas continúen haciendo lo posible por que los documentos clave de la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld estén a disposición del público en una colección específica en línea.

52. Este incidente, que pudo haber sido causado por un acto hostil contra el Secretario General de las Naciones Unidas, es un asunto del más alto interés público y el paso de seis décadas no ha reducido su importancia para la Organización ni para las familias de quienes murieron al servicio de sus nobles objetivos. Mi conclusión sigue siendo que es muy probable que exista información específica e importante en poder de un reducido número de Estados Miembros que no ha sido revelada. La falta de información completa sigue siendo el principal obstáculo para llegar a una conclusión definitiva sobre la causa o las causas probables del trágico suceso, ya que solo se debería llegar a esa conclusión tras la evaluación de toda la información potencialmente pertinente. Esta legítima oportunidad que ofrece la reapertura de la investigación por la Asamblea General debería ser aprovechada plenamente. El proceso exige resolución y cierre, y es importante que todos los Estados Miembros ofrezcan el grado de colaboración necesario para que la búsqueda de toda la verdad se haga finalmente realidad.

**Informe de la Persona Eminente nombrada en virtud  
de la resolución 74/248 de la Asamblea General**

## Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción . . . . .	20
A. Cuestiones preliminares . . . . .	20
B. Resumen de las conclusiones . . . . .	22
C. Antecedentes: investigaciones y pesquisas anteriores . . . . .	22
D. Mandato y definiciones . . . . .	25
E. Metodología y actividades . . . . .	26
II. Búsquedas de nueva información . . . . .	27
A. Introducción . . . . .	27
B. Respuestas de los Estados Miembros . . . . .	29
C. Archivos de la Naciones Unidas . . . . .	37
D. Observaciones sobre las respuestas de los Estados Miembros y las limitaciones de las búsquedas . . . . .	37
III. Nueva información sobre las posibles causas del accidente . . . . .	39
A. Ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa . . . . .	39
B. Sabotaje: Operación Celeste/Instituto Sudafricano de Investigación Marítima . . . . .	71
C. Error humano (del piloto) . . . . .	74
IV. Otra información nueva . . . . .	77
A. Actuación de las autoridades locales y extranjeras . . . . .	77
B. Otros asuntos . . . . .	94
V. Constataciones y conclusiones . . . . .	97
A. Causa o causas del accidente . . . . .	97
B. Otros asuntos . . . . .	103
VI. Recomendaciones y conclusiones . . . . .	109
A. Base de las recomendaciones . . . . .	109
B. Recomendaciones . . . . .	110

## I. Introducción

### A. Cuestiones preliminares

1. En la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, un avión DC-6 fletado, conocido como *Albertina* y registrado con la matrícula SE-BDY, se estrelló justo después de la medianoche cerca de Ndola, en lo que entonces era el protectorado británico de Rhodesia del Norte. En él viajaban el segundo Secretario General de las Naciones Unidas, Dag Hammarskjöld, y otros 15 hombres y mujeres que prestaban servicios con dedicación en una misión en pro de la paz en el Congo. Hammarskjöld, quien recibiría el Premio Nobel de la Paz a título póstumo, y 14 de las 15 personas que lo acompañaban, murieron en el acto. El Sargento Harold Julien, que fue el único superviviente, murió unos días después a consecuencia de las heridas sufridas en el accidente. La causa (o las causas) del accidente ha sido objeto de muchas especulaciones, pero nunca se ha establecido con claridad.

2. En los 61 años transcurridos desde los hechos, se han realizado una serie de investigaciones en las que se consideraron varias hipótesis sobre la causa del accidente, entre otras, un ataque aéreo o desde tierra o algún otro tipo de amenaza externa (un ataque o una amenaza externos), un sabotaje, un secuestro y un error humano. Hasta la fecha, las investigaciones no han sido concluyentes. Tras dos investigaciones realizadas por Rhodesia en 1961/62, una Comisión Investigadora de las Naciones Unidas determinó que no podía corroborar ni descartar ninguna de las distintas hipótesis que se habían formulado para explicar el accidente. En consecuencia, la Asamblea General decidió en 1962 dejar el asunto abierto y solicitó al Secretario General que la informara sobre cualquier prueba nueva que pudiera surgir.

3. La Comisión de Juristas encargada de Investigar la Muerte de Dag Hammarskjöld (la Comisión Hammarskjöld), un órgano privado y de carácter voluntario integrado por cuatro juristas de renombre, publicó un informe en 2013 que llevó a la Asamblea General a crear un Grupo de Expertos Independiente en 2015 para examinar y evaluar el valor probatorio de la nueva información relacionada con el trágico suceso. El Grupo de Expertos Independiente descartó efectivamente algunas teorías, aunque en última instancia recomendó que se hicieran pesquisas o investigaciones adicionales. Para ello, el Secretario General, de conformidad con la autoridad que le confirió la Asamblea, me otorgó sucesivos nombramientos como Persona Eminente en 2017 y 2018 con el mandato de examinar la posible información nueva y evaluar su valor probatorio, determinar el alcance que debería tener cualquier pesquisa o investigación adicional y, en 2018, sacar conclusiones de las investigaciones ya realizadas, en la medida de lo posible. En el curso de mi labor, pude descartar algunas hipótesis y encontrar apoyo para otras a partir de la nueva información proporcionada por los Estados Miembros y particulares. En mi calidad de Persona Eminente presenté informes al Secretario General en julio de 2017 (A/71/1042, el informe de 2017) y julio de 2019 (A/73/973, el informe de 2019).

4. En 2020, mi nombramiento como Persona Eminente fue renovado una vez más en virtud de la resolución 74/248 de la Asamblea General. Teniendo en cuenta la situación creada por la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) y los problemas que planteaba a los Estados Miembros, los particulares y las entidades privadas, en diciembre de 2020 la Asamblea General prorrogó por un año el plazo para la presentación del informe correspondiente sobre mi labor (véase la decisión 75/542).

5. El presente informe, en el que se han tenido en cuenta las investigaciones realizadas por particulares desde 1962 y las recomendaciones de la Comisión

Hammarskjöld, es una continuación del proceso puesto en marcha en el marco de las Naciones Unidas en 2015 por el Grupo de Expertos Independiente y que ha proseguido desde entonces con los informes de la Persona Eminente. Para facilitar la consulta, se ha incluido un resumen (véase más arriba) en el que se ofrece una síntesis de las conclusiones provisionales a las que se puede llegar a partir de la información obtenida entre 2015 y 2022. Las secciones III y IV del informe contienen un resumen y una evaluación del valor probatorio de la nueva información relevante recibida en el período actual, desde la publicación del informe de 2019, y de los asuntos que se deben someter a investigación adicional. La sección V contiene las constataciones y conclusiones del presente informe. La sección VI contiene mis recomendaciones y observaciones finales.

6. Para facilitar la consulta, el presente informe sigue una estructura que se corresponde en líneas generales a la de mis informes anteriores. Este enfoque no constituye en sí mismo una confirmación de la probabilidad relativa de ninguna hipótesis concreta sobre la causa (o causas) del accidente aéreo. Su objetivo es más bien proporcionar coherencia entre el presente informe y los anteriores, dado que para tener una visión completa del tema es preciso que se lean conjuntamente.

7. Cabe señalar que mi mandato no ha sido estructurado ni dotado de recursos como una investigación o indagación completa y que no tengo autoridad para obligar a la presentación de información. Por lo tanto, el material analizado en el presente informe ha sido facilitado de forma voluntaria por Estados Miembros, particulares y expertos con conocimientos técnicos o especializados o ha sido obtenido de fuentes públicas disponibles en formato electrónico.

8. La investigación de este asunto ha avanzado constantemente hacia una mayor transparencia y el trabajo de muchos Gobiernos y de los funcionarios independientes y de alto rango (Encargados Independientes) a los que encomendaron sus exámenes, de acuerdo con lo dispuesto en la resolución [74/248](#) de la Asamblea General, ha sido en general ejemplar. Estoy en deuda con los Estados Miembros y sus Encargados Independientes por su cooperación, como se indica más adelante. Como ha sido el caso desde que el Grupo de Expertos Independiente iniciara su labor en 2015, he disfrutado de un apoyo sin reservas y de acceso sin restricciones a los archivos de la Secretaría de las Naciones Unidas. Deseo dar las gracias, en particular, a la Oficina de Asuntos Jurídicos y a la Sección de Gestión de Archivos y Expedientes. También agradezco una vez más el excelente apoyo prestado por mi asistente, Simon Thomas.

9. Para el desempeño de mi labor, he contado con la ayuda de numerosas personas que aportaron generosamente sus conocimientos y tiempo y sin las cuales este proceso no se hubiera podido culminar con éxito. En mi informe se hace referencia a la información específica proporcionada por personas concretas, pero deseo expresar mi especial agradecimiento por la información o la ayuda proporcionada por las siguientes (listadas en orden alfabético): Mandy Banton, el equipo del documental *Cold Case Hammarskjöld* y, en particular, su jefe de investigación, Andreas Rocksén, Ove Bring, Hans Corell, Jan Eliasson, Manuel Fröhlich (y su equipo de estudiantes de posgrado de la Universidad de Tréveris), Richard Goldstone, Torben Gölstorff, Sven Hammarberg, Colin Hendrickx, Henrik Larsen, Lord David Lea of Crondall, Joseph Majerle, Henning Melber, Mathias Mossberg, B. Rosato, Sir Stephen Sedley, Hans Kristian Simensen, Ravi Somaiya y David Wardrop. Al igual que en los mandatos anteriores, deseo reconocer específicamente las contribuciones de Susan Williams, que son históricas, constantes y significativas. También deseo dar las gracias en particular a Maurin Picard, quien realizó un importante esfuerzo de investigación y, durante mi actual mandato, dio prioridad a poner a mi disposición los resultados de su trabajo en lugar de publicarlos él mismo. Asimismo, he contado con

la ayuda de otras personas que desean permanecer en el anonimato; extendiendo también mi sincera gratitud a todas ellas.

## **B. Resumen de las conclusiones**

10. El resumen que forma parte del presente informe se puede considerar como una reseña del estado actual de conocimientos sobre las principales cuestiones. Por supuesto, esos conocimientos están sujetos a cambios dependiendo de la evolución del proceso en el futuro.

## **C. Antecedentes: investigaciones y pesquisas anteriores**

11. Las primeras investigaciones y pesquisas oficiales sobre los trágicos acontecimientos comenzaron inmediatamente después del accidente en la Federación de Rhodesia y Nyasalandia (también conocida como Federación de Rhodesia y Federación de África Central; en el presente informe se utiliza la primera denominación), un territorio colonial británico, que comprendía el protectorado de Rhodesia del Norte, la colonia autónoma de Rhodesia del Sur y el protectorado de Nyasalandia, sobre el que el Reino Unido conservaba la responsabilidad de las relaciones exteriores y otros asuntos. El accidente fue examinado en primer lugar por la Junta de Investigación del Departamento de Aviación Civil del Gobierno Federal de la Federación de Rhodesia (la Junta de Investigación de Rhodesia), que se reunió del 19 de septiembre al 2 de noviembre de 1961. Posteriormente, se creó una Comisión Federal de Investigación en virtud de la Ley de Comisiones Federales de Investigación de 1955 (la Comisión de Investigación de Rhodesia). Tras ello, la Asamblea General estableció en 1961, en virtud de su resolución 1628 (XVI), la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas para realizar una investigación internacional de las condiciones y circunstancias del trágico suceso. En conjunto, me refiero al trabajo realizado en 1961/62 por esas tres entidades como las “primeras investigaciones”.

12. Como se indica en mis informes de 2017 y 2019, las primeras investigaciones estuvieron caracterizadas por diversas deficiencias. La Junta de Investigación de Rhodesia contó con un plazo limitado y completó su labor en varias semanas sin escuchar el testimonio oral de los testigos. La posterior Comisión de Investigación de Rhodesia parece haber estado predispuesta a atribuir el accidente a un error del piloto, lo que afectó a su consideración imparcial de las pruebas físicas y testimoniales que tenía ante sí. Cabe destacar que, a la hora de considerar si otra aeronave podía haber estado implicada, lo primero que señaló la Comisión de Rhodesia fue lo siguiente: “para empezar, deseamos dejar claro que no se ha sugerido ninguna razón, y no podemos concebir ninguna, por la que alguien que hubiera sido capaz de atacar este avión desde el aire hubiera querido hacerlo cuando en él viajaba el Sr. Hammarskjöld en la misión que estaba acometiendo” (véase [A/5069/Add.1](#), anexo III). Evidentemente, la Comisión de Rhodesia se había formado una determinada opinión antes de iniciar su labor.

13. También es evidente que ambas investigaciones de Rhodesia concedieron poca credibilidad en general a los denominados testigos “africanos”, que es como se referían a los testigos locales de raza negra (véase, por ejemplo, el informe de 2017, secc. VI.A). Además, las primeras investigaciones desestimaron o infravaloraron el testimonio del único testigo presencial, el Sargento Harold Julien, del que se tiene constancia que hizo declaraciones casi inmediatamente después de su ingreso en el hospital el 18 de septiembre de 1961. Esas deficiencias se reflejaron también, en última instancia, en el trabajo de la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas

de 1961, que, a pesar de actuar de forma más imparcial y abierta en sus procedimientos, se basó en gran parte en las pruebas reunidas y analizadas por las investigaciones de Rhodesia. Esto dio lugar a que algunas de las deficiencias de las pruebas se trasladaran a las conclusiones de la Comisión de las Naciones Unidas, sobre todo teniendo en cuenta que ella misma solo entrevistó a 27 testigos. Aunque la Comisión de las Naciones Unidas hizo un mayor esfuerzo por entrevistar a los testigos locales, dejó de lado testimonios críticos, incluido, por ejemplo, el de los testigos Chappell, Joubert y Laurie, quienes habían declarado haber escuchado el ruido de un segundo avión en el aire después de que el SE-BDY se hubiera estrellado.

14. En sus conclusiones, la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas fue incapaz de corroborar o descartar ninguna de las hipótesis sobre las causas del accidente. Por lo tanto, tras la publicación del informe de la Comisión ([A/5069](#), [A/5069/Add.1](#), [A/5069/Add.1/Corr.1](#) y [A/5069/Add.1/Corr.2](#)), la Asamblea General, en su resolución [1759 \(XVII\)](#), tomó nota del informe y pidió al Secretario General que la informara de cualquier nueva prueba.

15. En 2013, la Comisión Hammarskjöld, un órgano privado y de carácter voluntario, publicó su informe, en el que concluía que había justificaciones para que las Naciones Unidas reanudaran el examen del trágico suceso. La Comisión Hammarskjöld estaba integrada por cuatro juristas internacionales de renombre que revisaron y analizaron en su informe una gran cantidad de material, incluido el importante trabajo de investigación realizado por particulares como Susan Williams, autora del libro publicado en 2011 titulado *Who Killed Hammarskjöld? The UN, the Cold War and White Supremacy in Africa*. La conclusión de la Comisión Hammarskjöld de que había razones que justificaban la reapertura por las Naciones Unidas de la investigación de la Comisión de las Naciones Unidas de 1961 se basaba en la constatación de que existían pruebas suficientes de que el avión podía haber sido forzado a descender por algún tipo de acto hostil, lo que merecía una investigación adicional.

16. El 21 de marzo de 2014, el Secretario General de las Naciones Unidas (que en ese momento era el Sr. Ban Ki-moon) presentó el informe de la Comisión Hammarskjöld a la Asamblea General, acompañado de una nota en la que señalaba que el informe contenía nuevas pruebas ([A/68/800](#) y [A/68/800/Add.1](#)). Sobre esa base, el 29 de diciembre de 2014, la Asamblea aprobó la resolución [69/246](#), en la que solicitó al Secretario General que nombrara un grupo de expertos independiente para examinar la nueva información y evaluar su valor probatorio, y alentó a los Estados Miembros a desclasificar y proporcionar al Secretario General todos los registros pertinentes que tuvieran en su poder.

17. El 16 de marzo de 2015, el Secretario General anunció que había nombrado a los miembros del Grupo de Expertos Independiente que examinarían la nueva información y evaluarían su valor probatorio, tal como había solicitado la Asamblea General. Me nombró a mí, Mohamed Chande Othman, entonces Presidente del Tribunal Supremo de la República Unida de Tanzania, como Jefe del Grupo Independiente, así como a una experta en seguridad aérea, Kerry Macaulay (Australia), y a un experto en balística, Henrik Larsen (Dinamarca). El Grupo solo tuvo 10 semanas para completar su trabajo, lo que hizo el 12 de junio de 2015 cuando entregó su informe al Secretario General. De conformidad con el informe del Grupo de Expertos Independiente (véase [A/70/132](#)), en 2016 el Secretario General hizo un seguimiento de algunas solicitudes de información no respondidas que el Grupo había formulado a los Estados Miembros. El 16 de agosto de 2016, el Secretario General informó a la Asamblea sobre este seguimiento ([A/70/1017](#)), tras lo cual la Asamblea aprobó la resolución [71/260](#) el 23 de diciembre de 2016. En esa resolución, la Asamblea, entre otras cosas, solicitó al Secretario General que nombrara a una

persona eminente para que examinara la posible nueva información y evaluara su valor probatorio, determinara el alcance que debería tener cualquier nueva pesquisa o investigación y, de ser posible, sacara conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas.

18. En marzo de 2017 fui nombrado Persona Eminente en virtud de la resolución [71/260](#) de la Asamblea General y, como tal, presenté un informe en julio de 2017 que fue transmitido a la Asamblea por el Secretario General en septiembre de 2017. En marzo de 2019 fui nombrado de nuevo Persona Eminente en virtud de la resolución [72/252](#) de la Asamblea General y, como tal, presenté un informe en julio de 2019 que fue transmitido a la Asamblea por el Secretario General en septiembre de 2019. El informe de 2017 incluía las conclusiones de que era posible que un ataque o una amenaza externos hubiera sido la causa del accidente y de que recaía en los Estados Miembros la carga de la prueba de demostrar que habían realizado una revisión completa de los registros y archivos que estuvieran bajo su custodia u obraran en su poder. Las conclusiones del informe de 2017 se reafirmaron en el de 2019. En el informe de 2019 se llegó a la conclusión también de que era casi seguro que Sudáfrica, el Reino Unido y los Estados Unidos poseían información importante no divulgada, por lo que la carga de la prueba asignada en el informe de 2017 no se había despejado y seguía repartida de forma asimétrica. (Para tener una visión completa de las alegaciones formuladas en el presente informe, es necesario leer íntegramente el informe del Grupo de Expertos Independiente y mis informes de 2017 y 2019).

19. Tras haber examinado mi informe de 2019, la Asamblea General solicitó en su resolución [74/248](#) que se volviera a nombrar a la Persona Eminente con un mandato que reflejara el que figuraba en la resolución [72/252](#). También instó a los Estados Miembros a que facilitaran información y les pidió que cooperaran plenamente con la Persona Eminente, incluso nombrando sin demora a funcionarios independientes y de alto rango para que determinaran si existía información pertinente en sus archivos de seguridad, inteligencia y defensa. Además, pidió a los Estados Miembros que alentaran a los particulares y a las entidades privadas a facilitar información a la Persona Eminente.

20. Al describir las primeras investigaciones, es importante señalar que en ellas no se menciona casi nada sobre el contexto histórico y el entorno situacional en que se produjo el accidente. A pesar de que las Naciones Unidas estaban involucradas en un conflicto activo para apoyar la reintegración del Congo, en los informes de la Junta de Investigación de Rhodesia y la Comisión de Investigación de Rhodesia apenas se mencionan la secesión de Katanga o el propósito del viaje de Hammarskjöld a Ndola, que era reunirse con el líder de la provincia secesionista de Katanga, Moïse Tshombe, para celebrar conversaciones sobre un alto el fuego. Las fuerzas de las Naciones Unidas eran objeto de ataques a diario en el territorio que el SE-BDY atravesó antes de estrellarse. En el informe de la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas de 1961 se proporciona cierta información de antecedentes sobre el contexto operacional de la Operación de las Naciones Unidas en el Congo (ONUC) y el propósito de la visita del Secretario General, pero esa información está basada principalmente en la labor realizada por la Junta y la Comisión de Rhodesia. Salvo en las páginas introductorias, no se mencionan, por ejemplo, las actividades de los mercenarios en Katanga y el análisis se limita casi exclusivamente a cuestiones técnicas, como las relativas al accidente. El hecho de que el vuelo del SE-BDY se hubiera planificado y llevado a cabo, con resultados trágicos, en medio de la muy inestable situación política y militar de 1961 y en un contexto de descolonización y Guerra Fría apenas se menciona. Debido a ello, en las primeras investigaciones no se tuvo en cuenta una gran variedad de información potencialmente importante, mucha de la cual solo ha salido a la luz en los últimos años.

21. En consecuencia, desde 2015 las solicitudes de búsqueda de información en los archivos de los Estados Miembros y de las Naciones Unidas han tenido como objetivo comprender mejor el contexto pertinente en que se produjo el accidente. Este enfoque ha sido de gran utilidad para establecer los hechos en ciertas esferas, como las de la interceptación de las comunicaciones de las Naciones Unidas y la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga. En el curso de la labor realizada durante el presente mandato, se ha puesto de manifiesto una vez más la importancia de tener un conocimiento adecuado del contexto pertinente. El contexto en el que se produjeron los hechos en cuestión nos permite determinar si una hipótesis puede ser excluida o potencialmente apoyada teniendo en cuenta, por ejemplo, si una persona determinada o cierto material o equipo estaba o no presente en la zona en ese momento. A medida que se han realizado más búsquedas o se ha hecho pública más información, han ido surgiendo más datos potencialmente nuevos y relevantes.

22. Como cuestión preliminar adicional, deseo señalar que, en los casos en que en los informes de 2017 o 2019 se incluía alguna observación sobre un acto atribuible a un Estado Miembro y este proporcionó información para aclararlo, dicha información se ha tenido en cuenta y se examina más adelante. En los casos en los que se formuló alguna observación en los informes de 2017 o 2019 y los Estados Miembros afectados no proporcionaron ninguna aclaración o información adicional, he considerado que ello refuerza la conclusión inicial hasta que no se reciba nueva información que justifique su reconsideración.

#### **D. Mandato y definiciones**

23. Como ya he indicado, mi papel como Persona Eminente refleja y complementa la labor del Equipo de Expertos Independiente. De conformidad con las resoluciones [71/260](#), [72/252](#) y [74/248](#) de la Asamblea General, la función de la Persona Eminente ha requerido el examen de nueva información y la evaluación de su valor probatorio, aunque sin llegar a ser una investigación o indagación exhaustiva. El mandato también incluye determinar el alcance que debería tener cualquier pesquisa o investigación adicional y, de ser posible, sacar conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas.

24. El Grupo de Expertos Independiente entendió que la definición de “nueva información” abarcaba dos categorías amplias, a saber, la información que no estaba a disposición de la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas en 1961 y la que sí podía haber estado a disposición de la Comisión pero que en ese momento se podía examinar bajo una nueva luz debido a la aparición de nuevos materiales, a avances científicos o técnicos o a mejores prácticas. Por mi parte, he adoptado un enfoque similar y, en caso necesario, he reconsiderado la información previamente analizada a la luz de la nueva información que ha surgido.

25. Durante el presente mandato, al igual que en años anteriores, he utilizado una definición amplia y no excluyente para decidir qué podía ser “relevante” a la hora de reunir y evaluar nueva información. También he pedido a los Estados Miembros que hicieran lo mismo, en lugar de adoptar una definición idiosincrásica o técnica. El objetivo de determinar qué información es “relevante” por sí misma es garantizar que se ha identificado toda la información que puede influir en última instancia en la evaluación de la causa del accidente. Por lo tanto, una pieza de información potencialmente “relevante” debe ser identificada como tal, incluso si un determinado marco jurídico nacional o de otro tipo no requiere o no permite su divulgación. Para demostrar que han cumplido con su obligación de forma satisfactoria, se ha pedido a los Estados Miembros que identifiquen con precisión la naturaleza y los lugares de sus búsquedas, confirmen que las búsquedas han sido realizadas por personas con

suficiente conocimiento del contexto y garanticen que los exámenes se llevaron a cabo sin limitaciones ni restricciones y fueron exhaustivos.

26. La definición de “valor probatorio” que se ha aplicado desde el Grupo de Expertos Independiente, y que yo he seguido aplicando, es si la información en cuestión tiende a probar o refutar, por sí misma o en combinación con otra información, la existencia o inexistencia de un hecho o hechos relevantes, y en qué medida. Al valorar cada pieza de información potencialmente nueva, he aplicado los siguientes criterios no exhaustivos: la autenticidad de la información (incluida su coherencia y contemporaneidad), el tipo de información (por ejemplo, primaria, secundaria, de oídas o circunstancial), su credibilidad (incluida su coherencia con otra información u otros hechos establecidos), cualquier evaluación técnica realizada por expertos y el grado en que la información está corroborada por otro material. El hecho de que una pieza de información nueva pueda ser evaluada como de escaso valor probatorio, por ejemplo, no significa necesariamente que la hipótesis a la que se refiere haya sido refutada. Más bien, la valoración se refiere específicamente al elemento concreto de prueba y a si tiende a probar o refutar un hecho en cuestión. Además, la evaluación de una pieza de información puede cambiar en función de otra información que vaya surgiendo y su valor probatorio puede aumentar o reducirse.

## **E. Metodología y actividades**

### **1. Descripción de la metodología y las actividades**

27. El papel de la Persona Eminente, con arreglo al mandato encomendado en las resoluciones mencionadas anteriormente, ha incluido evaluar la información obtenida de los Estados Miembros y de particulares, celebrar consultas con representantes de los Gobiernos y fuentes privadas de información, y entrevistar a testigos, incluidos expertos. En el curso de mi labor he invitado a una gran variedad de fuentes a presentar posible nueva información que tuviera una base fáctica, legal, circunstancial o inferencial clara para ser sometida a consideración. Sin embargo, además de reunir y analizar nueva información con arreglo al mandato que se me ha encomendado, una parte fundamental de mi función ha sido también descartar teorías o conjeturas que no están respaldadas por pruebas para poder centrar la búsqueda en las restantes. En los casos en los que se me presentó una mera afirmación, he alentado a que se identificara una base adecuada o un fundamento probatorio para ella.

28. He mantenido las cuatro categorías utilizadas por el Grupo de Expertos Independiente para la evaluación del valor probatorio de la nueva información: nulo, escaso, moderado o alto.

29. De conformidad con las resoluciones [69/246](#), [71/260](#), [72/252](#) y [74/248](#) de la Asamblea General, en las que la Asamblea instó a los Estados Miembros a desclasificar todos los registros pertinentes que poseyeran, en marzo de 2020 envié solicitudes de información a los siguientes Estados Miembros: los Estados Unidos, la Federación de Rusia, el Reino Unido y Sudáfrica. Durante el actual mandato, también mantuve correspondencia y solicité ayuda a otros Estados Miembros, incluidos Alemania, Bélgica, la República del Congo, Etiopía, Francia, Suecia, Zambia y Zimbabwe. Las solicitudes y los resultados se analizan con más detalle en las secciones II a IV.

30. Asimismo, he seguido recibiendo información proporcionada de forma voluntaria por particulares, como se indica en las secciones III y IV. En ocasiones, esa información fue facilitada directamente por fuentes privadas; en otras, fue el resultado de la publicación de materiales como películas u obras literarias y académicas. Para la elaboración de mi informe también he contado con la ayuda de

dictámenes de expertos y evaluaciones técnicas de personas que han colaborado de forma voluntaria. Una vez más, les agradezco su generosidad, experiencia y compañerismo al aportar sus contribuciones sin esperar recompensa alguna. Para las evaluaciones periciales relacionadas con las aeronaves, volví a contar con la ayuda del antiguo piloto de caza e investigador de accidentes Sven Hammarberg. Deseo expresar mi gratitud al Sr. Hammarberg, quien ha proporcionado asesoramiento experto de forma voluntaria y con un alto grado de profesionalidad y compañerismo durante varios años, a menudo bajo la presión de plazos cortos.

## **2. Restricciones y limitaciones**

31. Como ya he señalado, en mi calidad de Persona Eminente no recibí ni el mandato ni los recursos necesarios para llevar a cabo una investigación completa. Otra limitación de mi trabajo fue que, aunque mantuve interacciones fructíferas con muchos Estados Miembros, toda la cooperación recibida fue proporcionada de forma voluntaria, ya que no tengo el poder para obligar a ningún Gobierno a buscar o presentar información. En el curso del actual mandato, esto se ha convertido en un problema importante que analizo más adelante.

32. Mis solicitudes de información, en su mayoría específicas, han estado dirigidas principalmente a un pequeño número de Estados Miembros. Esto se debe a una serie de factores, como la proximidad geográfica y la presencia institucional o individual que esos Estados Miembros y su personal tenían en el Congo y sus alrededores en la época en cuestión. Lo anterior no significa que no haya información importante en otros Estados Miembros o fuentes privadas, o que en cualquier búsqueda adicional no se puedan incluir lugares que no se han considerado previamente.

33. El presente informe forma parte de una búsqueda iterativa de toda la verdad sobre el trágico suceso. No pretende ser un tratado exhaustivo sobre el tema ni sobre los acontecimientos históricos a los que se hace referencia como contexto del accidente aéreo. En el informe de 2019, afirmé que era casi seguro que aún no se había hecho público todo el material relevante que existía en relación con la cuestión definitiva de qué fue lo que causó el accidente del avión. Esa conclusión solo se ha visto reforzada por la nueva información analizada durante el presente mandato, una cuestión que retomo en la sección V.

## **II. Búsquedas de nueva información**

### **A. Introducción**

34. Es necesario ofrecer una breve reseña de cómo se han realizado las búsquedas de nueva información y de cómo han cambiado esas búsquedas y sus resultados con el paso del tiempo.

35. En 2015, el Grupo de Expertos Independiente recibió un importante conjunto de información reunida los años anteriores, incluida la información analizada por la Comisión Hammarskjöld. Se había pedido a todos los Estados Miembros que buscaran información pertinente en sus registros y archivos y, aunque la cantidad recibida de los Estados Miembros fue relativamente pequeña, se examinó un gran volumen de información nueva.

36. En 2017, atendiendo a la recomendación del Grupo de Expertos Independiente con respecto a determinadas esferas en las que se debían hacer investigaciones adicionales, solicité a los ocho Estados Miembros que era más probable que tuvieran información pertinente inmediata, así como a las propias Naciones Unidas, que ampliaran el alcance de sus búsquedas anteriores para incluir la información sobre el

contexto que no se había tenido en cuenta en las primeras investigaciones. En particular, el Grupo de Expertos Independiente había llegado a la conclusión de que podría haber “indicios prometedores” en los nuevos testimonios de testigos oculares, las afirmaciones sobre supuestas interceptaciones de comunicaciones relativas al accidente aéreo y la información sobre la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga y su fuerza aérea (Avikat). En consecuencia, en mis solicitudes a los Estados Miembros y a las Naciones Unidas pedí que las búsquedas se centraran en las siguientes categorías no exhaustivas relativas a la situación en la provincia congoleña de Katanga y sus alrededores en 1961: a) las interceptaciones de comunicaciones relativas al accidente aéreo o a los acontecimientos que lo rodearon; b) la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga, incluida su fuerza aérea; c) la presencia en la zona de tropas extranjeras o de personal extranjero militar, paramilitar o irregular (incluidos mercenarios); d) la presencia de organismos o personal de inteligencia extranjeros; e) los ataques contra la ONU; y f) la cooperación en materia de inteligencia y seguridad y la cooperación técnica o política con el gobierno provincial de Katanga.

37. Los resultados de las búsquedas realizadas en 2017 aportaron importante información nueva, incluidas respuestas que generaron miles de páginas de material, como se analiza en la sección IV del informe de 2017. Estoy especialmente agradecido a Alemania, Bélgica, el Canadá, los Estados Unidos y el Reino Unido por información nueva y significativa que proporcionaron. Sin embargo, aparte de un reducido número de documentos de Bélgica y Alemania, toda la información proporcionada parece haber sido resultado de búsquedas en archivos diplomáticos o políticos. Teniendo en cuenta la información según la cual algunos Estados Miembros tenían en aquel momento en el Congo y sus alrededores a personal de inteligencia, seguridad y defensa que debía haber generado información, recomendé que cada uno de esos Estados Miembros nombrara a un funcionario de alto rango que fuera independiente del poder ejecutivo del Gobierno y que tuviera las autorizaciones y los recursos necesarios para examinar exhaustivamente los archivos de inteligencia, seguridad y defensa pertinentes. Esa recomendación se hizo para permitir a los Estados Miembros cumplir con sus propios marcos legales y requisitos de confidencialidad al tiempo que determinaban si existía información que pudiera arrojar luz sobre las circunstancias que rodearon el accidente del SE-BDY.

38. Tras el informe de 2017, la Asamblea General, en su resolución [72/252](#), alentó a los Estados Miembros a que nombraran un funcionario de alto rango independiente para que hiciera un examen interno específico de los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa. En consecuencia, en 2018 solicité a 14 Estados Miembros que nombraran a un funcionario independiente y de alto rango (Encargado Independiente) para que hiciera un examen interno específico de los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa. Esos 14 Estados Miembros eran los siguientes: Alemania, Angola, Bélgica, el Canadá, los Estados Unidos, la Federación de Rusia, Francia, Portugal, el Reino Unido, la República Democrática del Congo, Sudáfrica, Suecia, Zambia y Zimbabwe. Esa era la primera vez que, siguiendo las indicaciones expresas de la Asamblea, se pedía específicamente a los Estados Miembros que se aseguraran de que sus búsquedas incluyeran los archivos de inteligencia, seguridad y defensa.

39. En el informe de 2019 se describen los resultados de la labor de los Encargados Independientes y se incluye un cuadro sobre el estado de su nombramiento. Aunque la mayoría de los Estados Miembros participaron en el proceso solicitado por la Asamblea General y se generó información nueva importante, esa labor no dio lugar a la revelación de información sustancial por algunos Estados Miembros clave. En particular, en el informe de 2019 se señalaba que los Estados Unidos, el Reino Unido y Sudáfrica no habían proporcionado ninguna información procedente de sus archivos

de inteligencia, seguridad y defensa. Todo ello a pesar de que había información específica que indicaba que esos Estados Miembros tenían casi con toda seguridad información importante no divulgada. En el caso de la Federación de Rusia, aunque confirmó haber realizado búsquedas en sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa, no lo hizo siguiendo el proceso de nombrar a un Encargado Independiente para ello. Por esta razón, señalé que sería deseable que la Federación de Rusia se atuviera también al proceso establecido por la Asamblea.

40. Tras el informe de 2019, la Asamblea General, en su resolución [74/248](#), pidió a los Estados Miembros mencionados en el informe de 2019 que cooperaran con la Persona Eminente y la ayudaran plenamente, incluso nombrando sin demora a Encargados Independientes, y alentó a la Persona Eminente a que siguiera colaborando con todos los funcionarios de alto rango, incluidos los que habían concluido su trabajo. En consecuencia, en 2020 escribí a los Estados Unidos, la Federación de Rusia, el Reino Unido y Sudáfrica para pedirles que participaran con renovada dedicación en el proceso establecido por la Asamblea. Como ya he indicado, también mantuve correspondencia y solicité ayuda a otros Estados Miembros, incluidos Alemania, Bélgica, la República del Congo, Etiopía, Francia, Suecia, Zambia y Zimbabwe.

41. A continuación se resumen las respuestas que recibí de los Estados Miembros entre 2020 y 2022. Una vez más, agradezco la cooperación sustancial brindada por muchos de ellos. Como se examina por extenso más adelante, no recibí de Sudáfrica ninguna información nueva ni respuestas específicas a los asuntos que señalé. En el caso del Reino Unido, no recibí ninguna información nueva y solo recibí algunas respuestas a las cuestiones que señalé. En el caso de los Estados Unidos, no recibí respuestas específicas a las cuestiones que señalé. Sí recibí de los Estados Unidos dos documentos de acceso público titulados “President’s Intelligence Checklist” (lista de información de inteligencia presentada al Presidente), que se examinan en la siguiente sección. También volveré a considerar la importancia de estas cuestiones más adelante.

42. Además de las respuestas de los Estados Miembros a las solicitudes de información, entre 2020 y 2022 recibí también aportaciones de investigadores particulares y archivos privados. Agradezco profundamente la labor realizada por estas personas, que han generado casi toda la nueva información que se analiza en el presente informe. Asimismo, volveré a considerar la importancia de estas cuestiones más adelante.

## **B. Respuestas de los Estados Miembros**

### **Resumen de las respuestas**

43. A continuación se presenta un resumen de la correspondencia clave mantenida entre 2020 y 2022 con los Estados Miembros en relación con la solicitud de que realizaran búsquedas específicas, en particular en sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. En el informe de 2019 se hace referencia a otros Estados Miembros con los que mantuve contactos en 2018/19 (pero no en el marco del presente mandato). En las conclusiones de la sección V figuran más observaciones sobre las respectivas respuestas de los Estados Miembros.

#### *República del Congo*

44. En 2018/19 no se solicitó a la República del Congo que nombrara a un Encargado Independiente, aunque sí se le formularon solicitudes específicas de información (véase el informe de 2019, secc. III.A.4 y anexos).

45. Entre 2020 y 2022, escribí a la República del Congo en varias ocasiones para solicitar que se realizaran búsquedas de información sobre personas y aeronaves de interés, en particular en los registros de inmigración y aeroportuarios de Brazzaville correspondientes a septiembre de 1961. En el momento de redactar el presente informe, no se había recibido ninguna respuesta de la República del Congo.

#### *Etiopía*

46. En 2018/19 no se solicitó a Etiopía que nombrara a un Encargado Independiente. No obstante, en mayo de 2022 escribí a Etiopía para solicitar que realizara una búsqueda específica de cualquier información relativa a un informe que, al parecer, había presentado Tore Meijer al Jefe de la Fuerza Aérea Imperial de Etiopía en 1961. Como se recordará, Meijer era un instructor sueco de la academia de la Fuerza Aérea de Etiopía quien declaró haber escuchado una conversación por radio de onda corta alrededor de la medianoche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Según Meijer, se trataba de una conversación entre controladores aéreos, uno de ellos el del aeropuerto de Ndola, en la que habían expresado su sorpresa por el hecho de que inesperadamente un avión estuviera siguiendo a otro.

47. Según un artículo publicado en marzo de 1994 en *Dagens Nyheter*, Meijer declaró concretamente que: “[u]n colega estadounidense llegó a mi casa con una excelente radio de onda corta, una rareza, y me preguntó si quería comprarla. La noche del 17 de septiembre estaba probando la radio, a eso de las 22.00 horas (GMT). Estaba sintonizando las distintas frecuencias y, de repente, escuché una conversación en inglés que obviamente procedía de una torre de control de un aeropuerto. También escuché el nombre de “Ndola”. Una voz dijo: “Se está acercando al aeropuerto. Está girando. Se está nivelando”, cuando el piloto se estaba acercando a la pista de aterrizaje. Entonces escuché a la misma voz que decía: “Otro avión se acerca por detrás, ¿qué es eso?”, y añadió: “Está rompiendo el plan. Continúa”, tras lo cual la transmisión terminó”. Meijer había informado o intentado informar sobre el incidente al Jefe de la Fuerza Aérea de Etiopía y a sus colegas estadounidenses el 18 o 19 de septiembre de 1961 (véase el informe de 2019, secc. III.A.1).

48. En el momento de redactar el presente informe, no se había recibido ninguna respuesta de Etiopía, aunque deseo señalar el escaso tiempo transcurrido desde mi correspondencia más reciente. En caso de recibir una respuesta de Etiopía, esta se transmitirá al Secretario General.

#### *Francia*

49. En respuesta a mi solicitud de marzo de 2018, en mayo de ese año se me comunicó que Francia había nombrado Encargado Independiente a Maurice Vaïsse, profesor emérito de Sciences Po y editor de *Documents diplomatiques français* (Documentos diplomáticos franceses). En junio de 2019, el Sr. Vaïsse presentó un informe final, en el que confirmó que había tenido pleno acceso a los archivos franceses, incluidos los de las instituciones de inteligencia, seguridad y defensa, ya que en 2019 se le había concedido específicamente la autorización de seguridad *sécret-défense* (secretos de defensa) para consultar los documentos pertinentes. Los resultados de su labor se analizan en el informe de 2019.

50. Sobre la base de la labor realizada por el Encargado Independiente de Francia en 2019, en 2022 planteé nuevas preguntas específicas a Francia. En junio de 2022 recibí una respuesta del Sr. Vaïsse, la cual agradezco. Esa respuesta se examina más adelante en las secciones temáticas pertinentes.

*Alemania*

51. En respuesta a mi solicitud de marzo de 2018, en mayo de ese año se me comunicó que Alemania había nombrado a un Encargado Independiente, quien tras su jubilación fue sustituido por Thomas Fitschen, Representante Especial para Ciberpolítica Exterior y Ciberseguridad del Ministerio Federal de Relaciones Exteriores. En junio de 2019, el Sr. Fitschen presentó un informe final, en el que confirmaba que Alemania le había concedido pleno acceso a todos los registros y archivos, incluidos los del Servicio Federal de Inteligencia (Bundesnachrichtendienst, BND) y del Servicio de Inteligencia de la ex-República Democrática Alemana (Staatsicherheitsdienst). Los resultados de su labor se analizan en el informe de 2019.

52. Tras el trabajo realizado en 2019, en 2020 recibí más información del Sr. Fitschen sobre las investigaciones adicionales que había realizado en archivos privados de Alemania. Esa información y las preguntas adicionales que ha suscitado se analizan más adelante en las secciones temáticas correspondientes.

53. En mayo de 2022, escribí al Encargado Independiente de Alemania para formularle preguntas adicionales. Aunque en el momento de finalizar el presente informe no había recibido respuesta, deseo señalar el poco tiempo transcurrido desde mi última correspondencia. En caso de recibir una respuesta del Sr. Firschen, esta se transmitirá al Secretario General.

*Federación de Rusia*

54. En respuesta a mi solicitud de marzo de 2018, en mayo de ese año la Federación de Rusia me comunicó que las autoridades competentes estaban llevando a cabo una revisión de los archivos de inteligencia, seguridad y defensa para determinar si existía información relevante para la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld. Sin embargo, no había nombrado a un Encargado Independiente antes de la publicación del informe de 2019.

55. En marzo de 2020, escribí a la Federación de Rusia para solicitar una mayor colaboración en el proceso de nombramiento de un Encargado Independiente, con arreglo al mandato de la Asamblea General. También señalé que, aunque no disponía de información específica que indicara que la antigua Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas hubiera tenido conocimiento de hechos concretos, como actor importante en la zona en aquel momento, y en aras de la exhaustividad y la uniformidad, sería de gran utilidad que la Federación de Rusia velara por que se hiciera una revisión completa y exhaustiva de los archivos tras el nombramiento de un Encargado Independiente.

56. En respuesta a mi solicitud, en 2020 la Federación de Rusia nombró a Bakhtiyar Tuzmukhamedov como Encargado Independiente. El Sr. Tuzmukhamedov, ex-Magistrado de la Sala de Apelaciones del Tribunal Penal Internacional para Rwanda y del Tribunal Internacional para la ex-Yugoslavia, es en la actualidad Vicepresidente de la Asociación Rusa de Derecho Internacional, miembro del Comité contra la Tortura de las Naciones Unidas y miembro de la Secretaría del Tribunal Constitucional de la Federación de Rusia.

57. En 2021 el Sr. Tuzmukhamedov coordinó las búsquedas en la Federación de Rusia con el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Servicio Federal de Seguridad (seguridad interna y contrainteligencia), el Servicio de Inteligencia Exterior, los Archivos de Política Exterior y la Academia Diplomática, que es un órgano de formación e investigación adjunto al Ministerio de Relaciones Exteriores. Los esfuerzos del Sr. Tuzmukhamedov, por los cuales expresé mi agradecimiento, no resultaron en la identificación de ninguna información relevante.

Ninguna otra información recibida hasta la fecha indica que sea probable que haya material no revelado en los archivos rusos. Esa evaluación, al igual que cualquier otra, puede cambiar si se recibe información en el futuro que indique lo contrario.

### *Sudáfrica*

58. En respuesta a mi solicitud de marzo de 2018, en mayo de 2019, después de que terminara el plazo para la recepción de los informes finales de los Encargados Independientes, Sudáfrica comunicó que había designado como punto focal a Mxolisi Nkosi, Director General Adjunto del Departamento de Relaciones Internacionales y Cooperación. En 2019 no se recibió ningún informe sustantivo de Sudáfrica, aunque el Sr. Nkosi me informó tras la publicación del informe de 2019 de que no se habían podido localizar los originales de los documentos relativos a la Operación Celeste.

59. En marzo de 2020, escribí a Sudáfrica para solicitar una mayor colaboración en el proceso de nombramiento de un Encargado Independiente, con arreglo al mandato de la Asamblea General. Señalé algunas esferas específicas sobre las que se buscaba información, en particular los documentos relativos a la Operación Celeste (véase también la secc. III.B), la transferencia de personal y equipo de Sudáfrica a Katanga, los mercenarios y el personal de inteligencia sudafricanos que habían prestado servicios o habían estado involucrados de alguna manera en Katanga, los vínculos entre entidades de Katanga, Bélgica y Sudáfrica (tanto entidades de los servicios de seguridad como paramilitares) y otros asuntos.

60. En julio de 2021, agradecí recibir una respuesta de Grace Naledi Mandisa Pandor, Ministra de Relaciones Internacionales y Cooperación de Sudáfrica. En ella se afirmaba que se había establecido un mecanismo, integrado por altos funcionarios del Gobierno en el ámbito de la prevención del delito, la defensa, la justicia, la inteligencia y la seguridad, y que se había realizado una búsqueda de la información solicitada pero no se había encontrado “ningún documento relacionado con la muerte del ex-Secretario General de las Naciones Unidas Hammarskjöld”.

61. Dado que las solicitudes específicas de información que había formulado no recibieron una respuesta sustantiva de Sudáfrica, tras varios contactos oficiosos en 2021 y principios de 2022, en mayo de 2022 volví a escribir a Sudáfrica para exponer las búsquedas específicas que pedía que se realizaran. En junio de 2022, recibí con agrado una nueva respuesta de la Sra. Pandor en la que expresaba el pleno apoyo de Sudáfrica a la labor y el mandato de la Persona Eminente y su intención de hacer todo lo posible por identificar la información que le había solicitado.

62. Pese a todas las solicitudes formuladas cada año desde 2015, no se ha recibido ni un solo documento de Sudáfrica. Esta cuestión se analiza más adelante. En el momento de redactar el presente informe, no se había recibido ninguna respuesta adicional de Sudáfrica, aunque deseo señalar el escaso tiempo transcurrido desde mi correspondencia más reciente. En caso de recibir otra respuesta de Sudáfrica, esta se transmitirá al Secretario General.

### *Suecia*

63. En respuesta a mi solicitud de marzo de 2018, en abril de ese año se me comunicó que Suecia había nombrado Encargado Independiente a Mathias Mossberg. En mayo de 2019, el Sr. Mossberg presentó un informe final en el que confirmó que el Ministerio de Relaciones Exteriores le había concedido un acceso completo y sin restricciones a todos los archivos el 9 de septiembre de 2018. Se habían llevado a cabo búsquedas sin restricción de ningún tipo en todos los archivos y registros, incluidos los de inteligencia, seguridad y defensa, así como en archivos privados. Los resultados de esa labor se analizan en el informe de 2019.

64. Debido al carácter exhaustivo del informe de 2019 elaborado por el Encargado Independiente de Suecia, no se consideró en aquel momento que hubiera solicitudes específicas de información pendientes. No obstante, entre 2020 y 2022 volví a solicitar la asistencia de Suecia y su Encargado Independiente en relación con otros asuntos, incluidos los relativos al análisis fotográfico forense y las pruebas de balística conexas y la verificación de cierta información. Esos asuntos se examinan más adelante en las secciones temáticas pertinentes.

65. Por otro lado, en 2021 se me informó sobre una reunión en el Parlamento sueco convocada tras una revisión informal de los archivos suecos realizada por un grupo presidido por una diputada, Gudrun Brunegård, que había contado con la ayuda de dos investigadores independientes Simensen y Melber (quienes han proporcionado información relevante para mi labor tanto en el mandato actual como en los anteriores). La labor del grupo había consistido en realizar una investigación para determinar si había más documentos relevantes disponibles en los archivos suecos y comprender el papel, las respuestas y la participación del Gobierno de Suecia en las primeras investigaciones, especialmente teniendo en cuenta la situación geopolítica y diplomática de Suecia a principios de los años sesenta.

66. En el curso de mi labor entre 2020 y 2022, he recibido importante información de Simensen, incluida la reunida durante la investigación realizada por el grupo Brunegård. Esa información se evalúa en el presente informe en las secciones temáticas pertinentes que figuran más adelante. Aunque parte de la información se refiere a cuestiones que no entran dentro de mi mandato, por ejemplo, la información relativa a consideraciones políticas internas, creo que se deben alentar todas las iniciativas complementarias emprendidas de buena fe. En ese sentido, reconozco el firme compromiso de Suecia con el tema a fin de mejorar nuestros conocimientos en la búsqueda colectiva de la verdad.

#### *Reino Unido*

67. En respuesta a mi solicitud de marzo de 2018, en noviembre de ese año el Reino Unido informó de que no tenía previsto nombrar a un Encargado Independiente porque ya había facilitado toda la información de valor directo para la investigación. En mi respuesta, señalé que, en mi opinión, era muy probable que hubiera información adicional pertinente en los archivos del Reino Unido que no había sido revelada.

68. En mayo de 2019, 15 meses después de mi solicitud inicial y una vez finalizado el plazo de recepción de los informes finales de los otros Encargados Independientes, el Reino Unido comunicó que había nombrado como revisor a Graham Hand, Revisor Superior de Material Clasificado del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Commonwealth y de Desarrollo y ex-Embajador. En junio de 2019, el Sr. Hand envió una respuesta en la que afirmaba que tenía las autorizaciones de seguridad necesarias y pleno conocimiento de la documentación del Gobierno británico. No obstante, añadió que el Reino Unido no facilitaría más información porque, según dijo, ya había hecho un examen completo y exhaustivo de sus registros y archivos y proporcionado todos los documentos pertinentes. Las preguntas específicas que había planteado quedaron sin respuesta. Por las razones expuestas en el informe de 2019, adjunté en un anexo de dicho informe la correspondencia que había mantenido con el Reino Unido en marzo de 2019 y señalé que las preguntas planteadas en dicha correspondencia no habían sido respondidas y podían constituir la base para un futuro examen.

69. En marzo de 2020, escribí al Reino Unido para transmitir las conclusiones del informe de 2019 y reiteré las solicitudes específicas de información formuladas anteriormente, así como la solicitud de que el Reino Unido nombrara a un Encargado Independiente. En julio de 2020, el Reino Unido me informó de que el Sr. Hand

seguiría desempeñando su función como Encargado Independiente del Reino Unido y me invitó a dirigirle cualquier pregunta específica. A raíz de ello, en agosto de 2020 escribí una carta al Sr. Hand en la que formulé preguntas específicas, tal como se me había sugerido, e indiqué las razones por las que entendía que el Reino Unido había creado o tenía registros que no habían sido revelados, especifiqué la identidad de las personas y entidades pertinentes cuyos registros debían ser revisados, y solicité que cualquier respuesta incluyera una lista detallada de los archivos en que se habían realizado búsquedas, así como los que se habían excluido de las búsquedas, y la metodología aplicada para esa labor, incluyendo los términos utilizados para la búsqueda.

70. En diciembre de 2020, recibí con agrado una respuesta del Sr. Hand en la que aseguraba el pleno compromiso del Reino Unido con el tema. No obstante, en esa carta no se aportaba ninguna información nueva ni se respondía a ninguna de las múltiples páginas de preguntas específicas que yo le había formulado. El Sr. Hand reiteró su declaración anterior de que todos los documentos en poder del Gobierno británico que contenían información relevante para la investigación sobre la muerte del Secretario General habían sido identificados y presentados en respuesta a mis solicitudes previas. Una vez más, me invitó a formular preguntas adicionales si tenía conocimiento de cualquier documentación que pudiera haber sido generada por el sistema británico.

71. En 2021 mantuve un intercambio de correspondencia similar con el Reino Unido, en el que se me aseguró su plena cooperación y se me invitó a formular preguntas específicas que pudieran surgir de la información proporcionada por otras fuentes. Cuando planteé dichas preguntas, la respuesta del Sr. Hand en agosto de 2021 fue similar a la de diciembre de 2020, a saber, que toda la información pertinente ya se había proporcionado o se había divulgado y estaba a disposición del público. Asimismo, señalé al Reino Unido la observación del Encargado Independiente de Zimbabwe de que, antes de la independencia de Zimbabwe, las autoridades de Rhodesia “habían retirado meticulosamente casi todos los registros o archivos relacionados con el accidente de Dag Hammarskjöld”.

72. En las respuestas enviadas en 2020 y 2021, el Encargado Independiente del Reino Unido no contestó a mis solicitudes específicas de información. Tampoco respondió a mi solicitud de una lista de los archivos en que se habían realizado búsquedas, así como los que se habían excluido de las búsquedas, y la metodología aplicada para esa labor, incluidos los términos utilizados para la búsqueda.

73. Por invitación del Representante Permanente del Reino Unido ante las Naciones Unidas, en junio de 2022 escribí al Reino Unido con nuevas preguntas concretas resultantes de la nueva información que se había puesto en mi conocimiento. En julio de 2022, recibí una respuesta que se analiza más adelante en la sección V.

74. A la luz de otra información recibida, incluida la que está disponible públicamente, sigue habiendo motivos para creer que existe más información no revelada en los registros y archivos del Reino Unido. Esas cuestiones se analizan más adelante.

#### *Estados Unidos*

75. En respuesta a mi solicitud de marzo de 2018, en abril de ese año se me comunicó que los Estados Unidos había nombrado a un Encargado Independiente, que fue sucedido en octubre de 2018 por Joseph Manso, Subsecretario Principal Interino de la Oficina de Asuntos relativos a las Organizaciones Internacionales del Departamento de Estado. En abril de 2019, el Sr. Manso informó de que los Estados Unidos habían realizado búsquedas exhaustivas que habían incluido los archivos de

inteligencia, seguridad y defensa. Como resultado de ellas, se me envió un único documento, que fue examinado en el informe de 2019. El Sr. Manso no presentó un informe provisional ni final sobre las cuestiones de fondo ni ninguna respuesta a las preguntas específicas que le había formulado, pero indicó que se seguían realizando búsquedas adicionales, sin proporcionar más detalles. Por las razones expuestas en el informe de 2019, adjunté en un anexo de dicho informe la correspondencia que había mantenido con los Estados Unidos en marzo de 2019 y señalé que las preguntas planteadas en dicha correspondencia no habían sido respondidas y podían constituir la base para un futuro examen.

76. En marzo de 2020, escribí a los Estados Unidos para transmitir las conclusiones del informe de 2019 y reiteré las solicitudes específicas de información formuladas anteriormente, así como la solicitud de que los Estados Unidos nombraran a un Encargado Independiente. También solicité información actualizada sobre los resultados de las búsquedas mencionadas por el Sr. Manso en 2019, incluida una lista de los archivos en los que se habían realizado. Se recibió una contestación en la que se indicaba que los Estados Unidos no podían responder en ese momento debido a la pandemia de COVID-19. A pesar de mi correspondencia posterior, no se recibió ninguna respuesta de los Estados Unidos en 2020.

77. En 2021, volví a reiterar mi solicitud a los Estados Unidos en una nueva carta en la que formulé preguntas específicas. Asimismo, incluí información para explicar las razones por las que entendía que los Estados Unidos habían creado o tenían registros que no habían sido revelados, especifiqué la identidad de las personas y entidades pertinentes cuyos registros debían ser revisados, y solicité que cualquier respuesta incluyera una lista detallada de los archivos en que se habían realizado búsquedas, así como los que se habían excluido de las búsquedas, y la metodología aplicada para esa labor, incluidos los términos utilizados para la búsqueda. En agosto de 2021, se me brindó la oportunidad de hablar con el nuevo Encargado Independiente de los Estados Unidos, David McFarland, Subsecretario Adjunto de la Oficina de Asuntos relativos a las Organizaciones Internacionales del Departamento de Estado.

78. En una carta que me dirigió en noviembre de 2021, el Sr. McFarland indicó que los Estados Unidos habían mantenido contactos con los organismos de inteligencia para determinar si podía existir alguna información adicional. Esos contactos habían incluido a la Directora de Inteligencia Nacional, Avril Haines, quien había encargado a la Agencia Central de Inteligencia (CIA) y a la Agencia de Inteligencia del Departamento de Defensa (DIA) que realizaran búsquedas en los registros y archivos contemporáneos. Según el Sr. McFarland, el único resultado de esa búsqueda coordinada por la CIA había sido la identificación de dos listas de información de inteligencia presentada al Presidente, de fecha 18 y 19 de septiembre de 1961. Con la excepción de esos dos documentos, se indicó que “ningún documento revisado entonces, o adquirido desde entonces, mencionaba el accidente o la muerte de Hammarskjöld”, pese a las búsquedas exhaustivas realizadas por el personal de la CIA, la DIA, la Agencia de Seguridad Nacional (NSA) y el Buró Federal de Investigaciones (FBI).

79. En la respuesta enviada en 2021 por el Encargado Independiente los Estados Unidos no contestó a mis solicitudes específicas de información. Tampoco respondió a mi solicitud de una lista de los archivos en que se habían realizado búsquedas, así como los que se habían excluido de las búsquedas, y la metodología aplicada para esa labor, incluidos los términos utilizados para la búsqueda.

80. En junio de 2022, escribí a los Estados Unidos y formulé nuevas preguntas concretas resultantes de la nueva información que se había puesto en mi conocimiento. Aunque en el momento de finalizar el presente informe no había recibido respuesta, deseo señalar el poco tiempo transcurrido desde mi última

correspondencia. En caso de recibir una respuesta de los Estados Unidos, esta se transmitirá al Secretario General<sup>1</sup>.

81. A la luz de otra información recibida, incluida la que está disponible públicamente, sigue habiendo motivos para creer que existe más información no revelada en los registros y archivos de los Estados Unidos. Esas cuestiones se analizan más adelante.

#### *Zambia*

82. En respuesta a mi solicitud de julio de 2018, en febrero de 2019 se me comunicó que Zambia había nombrado Encargado Independiente a John Zulu, Director en la Oficina del Presidente. En junio de 2019, el Sr. Zulu presentó un informe final, redactado conjuntamente con el Ministro de Relaciones Exteriores, en el que confirmó que había tenido acceso pleno y sin restricciones a todos los registros y archivos, incluidos los de inteligencia, defensa y seguridad, independientemente del nivel de clasificación. Los resultados de esa labor se analizan en el informe de 2019.

83. En mayo de 2022, escribí una carta a Zambia en la que formulé preguntas adicionales resultantes de la nueva información que me habían hecho llegar investigadores particulares. El Sr. Zulu confirmó que había recibido mi carta y que se realizarían nuevas búsquedas. Aunque en el momento de finalizar el presente informe no había recibido respuesta, deseo señalar el poco tiempo transcurrido desde mi última correspondencia. En caso de recibir una respuesta del Sr. Zulu, esta se transmitirá al Secretario General.

#### *Zimbabwe*

84. En respuesta a mi solicitud de julio de 2018, en octubre de ese año se me comunicó que Zimbabwe había nombrado Encargado Independiente a Sydney Sekeramayi, Senador y antiguo Ministro de Defensa y Seguridad Nacional y Secretario de Estado, el cual contaría con la ayuda del General de Brigada Asher Tapfumaneyi y su equipo. En mayo de 2019, el Encargado Independiente de Zimbabwe presentó un informe final en el que confirmó que había tenido acceso pleno y sin restricciones a todos los expedientes y archivos, independientemente del nivel de clasificación, incluidos los archivos de inteligencia, seguridad y defensa. El Sr. Sekeramayi señaló un problema importante al que se había enfrentado para realizar su labor, a saber, que antes de la independencia de Zimbabwe las autoridades de Rhodesia “habían retirado meticulosamente casi todos los registros o archivos relacionados con el accidente de Dag Hammarskjöld”.

85. Tras el trabajo realizado por el Encargado Independiente de Zimbabwe en 2019, en 2020 continué la correspondencia con el Gobierno de Zimbabwe y su Encargado Independiente, quien prosiguió las búsquedas en los ámbitos que yo había señalado previamente. Esa labor incluyó la realización de búsquedas en los archivos de las universidades de Cambridge, Essex y Oxford. Entre 2020 y 2022, recibí varios informes con importante información nueva gracias a la labor realizada por el Sr. Sekeramayi y su equipo, tanto dentro como fuera de Zimbabwe. En uno de sus informes, el Sr. Sekeramayi indicó que ciertas líneas de investigación sobre un conocido colaborador en Katanga con los mercenarios, incluidos Denard, Hoare, Puren y Van Risseghem, apuntaban a una fuente potencial de información que aún no

---

<sup>1</sup> Después de haber presentado mi informe al Secretario General en julio de 2022, recibí una respuesta de los Estados Unidos a mi carta de junio de 2022. En dicha respuesta, en la que se me remite a la correspondencia anterior de noviembre de 2021, los Estados Unidos afirman que, en relación con la pregunta concreta que yo había planteado, “las búsquedas no revelaron la existencia de registros de ese tipo”. No se ofrece respuesta a las demás cuestiones específicas ni se proporciona otra información.

se había explorado. Las labores de investigación se vieron obstaculizadas por los efectos de la pandemia de COVID-19 y, en el momento de redactar el presente informe, esas investigaciones no habían generado información suficiente para ser evaluada, pero se señala como una posible fuente futura.

86. Una vez más, expresé mi profundo agradecimiento al Encargado Independiente de Zimbabwe por su labor, así como por su liderazgo y la colaboración brindada en apoyo del mandato de la Persona Eminente. La información clave resultante de la labor del Encargado Independiente de Zimbabwe se analiza más adelante en las secciones temáticas pertinentes.

87. En respuesta a la información proporcionada por el Sr. Sekeramayi, así como a la nueva información relativa a los archivos del antiguo Ministerio Federal del Interior de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia, en mayo y junio de 2022 escribí al Sr. Sekeramayi para solicitar que se realizaran nuevas búsquedas. Anteriormente, no había solicitado que se realizaran búsquedas en los archivos del Ministerio del Interior porque se había centrado la atención en los de inteligencia, seguridad y defensa, pero parecía ser otra posible fuente de información adicional. Aunque en el momento de finalizar el presente informe no había recibido respuesta, deseo señalar el poco tiempo transcurrido desde mi última correspondencia. En caso de recibir una respuesta del Sr. Sekeramayi, esta se transmitirá al Secretario General.

### **C. Archivos de las Naciones Unidas**

88. Como en años anteriores, confirmo que he tenido acceso sin restricciones a todos los archivos de las Naciones Unidas, independientemente del nivel de clasificación. El Secretario General me ha informado de que todos los registros relativos a la ONU están a disposición del público sin restricciones, con la excepción de 23 documentos. Esos 23 documentos siguen clasificados como “estrictamente confidenciales”, de acuerdo con las políticas establecidas por las Naciones Unidas. En 2018/19 se me facilitó acceso sin restricciones a los 23 documentos. Aplicando la misma definición de “relevancia” que solicité que aplicaran los Estados Miembros, tal y como se recoge en el informe de 2019, informé de que ninguno de esos documentos contenía información relevante para la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld.

89. En 2022 la Sección de Gestión de Archivos y Expedientes, que me ha prestado ayuda oportuna a lo largo de los años, me informó sobre el trabajo realizado para digitalizar los archivos de la ONU. La digitalización de esa información es una medida importante para promover la transparencia, entre otras cosas porque permite el acceso en línea a la información y la verificación con los documentos originales.

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

90. En el informe de 2019, concluí que no se podía dar por completado el proceso de búsquedas en relación con el tema. Esta conclusión no ha hecho más que reforzarse durante el mandato actual.

91. Como se puede ver en las siguientes secciones, entre 2020 y 2022 se ha reunido y analizado un volumen considerable de información nueva. Durante este período, casi toda la información con valor probatorio ha procedido del trabajo de particulares, en lugar de ser facilitada por los Estados Miembros.

92. Muchos Estados Miembros han brindado un nivel de cooperación considerable. Sin embargo, no se puede afirmar que todos los Estados Miembros hayan realizado

búsquedas exhaustivas con un grado de transparencia suficiente como para estar plenamente seguros de que se haya identificado toda la información potencialmente relevante. A pesar de la solicitud expresa de la Asamblea General y del carácter específico de la información que les he pedido, el pequeño número de Estados Miembros que es casi seguro que tienen información relevante parecen ser los menos dispuestos a proporcionar más información.

93. Las búsquedas en los archivos históricos presentan dificultades operacionales. Desde el punto de vista técnico, por ejemplo, hay que tener en cuenta que muchos archivos de la época no están digitalizados, lo que obliga a realizar búsquedas manuales muy laboriosas. Incluso cuando el material ha sido escaneado y se pueden realizar búsquedas electrónicas, esas búsquedas se pueden ver comprometidas por el mal reconocimiento digital de los caracteres en documentos antiguos mecanografiados o escritos a mano, la degradación de los materiales o el uso de transliteraciones diferentes de las palabras. Todo ello justifica a menudo la realización de revisiones manuales.

94. Además de las dificultades técnicas para la realización de las búsquedas, existen otras de carácter sustantivo. Estas incluyen el hecho de que, sin un nivel adecuado de conocimiento contextual sobre el tema y los acontecimientos clave ocurridos en el Congo y sus alrededores en 1961, alguien que realice una búsqueda puede no darse cuenta de que cierta información podría ser relevante. Por ejemplo, puede no darse cuenta de que ciertos individuos son personas de interés o ignorar la importancia de ciertas ubicaciones geográficas o de determinados tipos de aeronave. En resumen, no se puede garantizar que un Estado Miembro ha hecho una búsqueda exhaustiva si se ha limitado a buscar palabras clave como “Hammarskjöld” o “accidente aéreo”, incluso aunque dicha búsqueda se haya realizado en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa. A modo de ejemplo, y sin pretender señalar al Estado Miembro en cuestión, los dos documentos sobre listas de información de inteligencia presentada al Presidente que fueron facilitados por los Estados Unidos en 2021 hacen referencia, respectivamente, al “avión de Hammarskjöld” y a la “muerte de Hammarskjöld”, y se añade la explicación general de que “ningún [otro] documento revisado entonces, o adquirido desde entonces, menciona el accidente o la muerte de Hammarskjöld”. Independientemente de que eso pueda ser correcto, tal y como indiqué a los Estados Unidos en la carta de 24 de marzo de 2019 (incluida como anexo del informe de 2019) y en otras cartas enviadas entre 2020 y 2022, sigue habiendo numerosas preguntas específicas a las que es necesario dar respuesta, cosa que no se ha hecho, así como diversos ámbitos de búsqueda importantes con un alcance más amplio que las referencias directas al accidente aéreo. De hecho, el informe de 2019 está repleto de ejemplos de información extraída de los archivos de los Estados Unidos por investigadores particulares que ponen de relieve los ámbitos en los que debe existir más información.

95. En 2017 ya expliqué esas razones cuando establecí criterios detallados para la realización de búsquedas por los Estados Miembros, incluso en lo relativo a nombres de personas, equipos, asuntos y lugares específicos. En 2019, en parte por razones similares, solicité el nombramiento de Encargados Independientes con la intención de que tuvieran acceso sin restricciones a los archivos y de que pudieran actuar como puntos focales con un alto conocimiento sobre el tema gracias a su exposición a los informes y la correspondencia anteriores. En los casos en los que los Estados Miembros participaron en el proceso según lo previsto, los resultados fueron excelentes (véase el informe de 2019, secc. II.B). Sin embargo, debido a algunos casos en los que el proceso no se aplicó con arreglo a lo previsto, las búsquedas sobre el tema no se pueden describir como plenamente satisfactorias ni completas. Esta es una cuestión que vuelvo a tratar más adelante.

### III. Nueva información sobre las posibles causas del accidente

96. En la presente sección se describe y analiza la nueva información sobre las posibles causas del accidente recibida de los Estados Miembros y de particulares entre 2020 y 2022. La evaluación del valor probatorio de cada elemento concreto depende de la naturaleza y el tipo de información. Si la información está incompleta o requiere una mayor investigación, se indica que ese es el caso. La nueva información analizada en esta sección se sintetiza en la compilación de conclusiones que se presenta en el resumen adjunto.

97. A pesar del paso del tiempo, siguen produciéndose avances significativos en el conjunto de conocimientos relativos a las posibles causas del accidente. Durante el mandato actual se ha identificado nueva información sobre la probable interceptación de comunicaciones relevantes, la posible participación de pilotos mercenarios u otros agentes en un acto deliberado contra el SE-BDY, el posible tipo de aeronave utilizada en un acto de ese tipo, la posibilidad de un ataque terrestre o de un sabotaje contra el SE-BDY, la presencia y el papel de agentes extranjeros, incluidos organismos y personal de inteligencia, y otros temas relacionados.

#### A. Ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa

98. En los últimos años se ha revelado nueva información significativa sobre la posibilidad de que el avión SE-BDY fuera atacado o amenazado durante su aproximación final al aeropuerto de Ndola. Si hubo un acto de ese tipo, podría haber sido la causa directa del accidente del avión o haber provocado una distracción de los pilotos en el momento crítico de la aproximación para el aterrizaje. Aunque la obtención de indicios físicos de un ataque o una amenaza sería importante, la ausencia de dichas pruebas no descarta por sí sola la posibilidad de un acto de ese tipo. Desde que el Grupo de Expertos Independiente concluyó su examen, se ha seguido recibiendo cada año información nueva y relevante sobre este tema, incluso en el período de 2020 a 2022.

99. La información examinada en el informe de 2019 bajo este epígrafe que se consideró que tenía valor probatorio incluía la siguiente:

a) Paul Henry Abram declaró que en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 escuchó transmisiones de radio sobre un ataque a un avión mientras trabajaba en un puesto de escucha de la NSA de los Estados Unidos en Irakleio (Heraclión), en la isla de Creta (Grecia). En 2017/18, antes de su muerte a finales de 2018, Abram me proporcionó documentación adicional sobre su servicio y educación que tiende a corroborar su declaración. En 2018/19, ofrecí a los Estados Unidos la oportunidad de proporcionar información o aclaraciones sobre la hoja de servicios o las declaraciones de Abram, pero no lo hicieron;

b) Charles Southall declaró que en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 escuchó transmisiones de radio sobre un ataque a un avión mientras trabajaba en un centro de interceptación de comunicaciones de la NSA cerca de Nicosia. Southall informó sistemáticamente a funcionarios suecos y estadounidenses sobre este asunto desde al menos la década de 1960, y afirmó que lo que había escuchado era una interceptación de radio que la CIA había compartido con la NSA en la que se describía un ataque contra el que se entendía que era el avión de Hammarskjöld;

c) Las autoridades de Rhodesia habían estado interceptando a lo largo de 1961 las comunicaciones de las Naciones Unidas, incluidas las comunicaciones militares confidenciales y cifradas. De hecho las interceptaciones y su contenido se habían discutido a alto nivel, incluso por el Alto Comisionado británico, Lord Alport,

el Cónsul de los Estados Unidos en Elisabethville, William C. Canup, y el Primer Ministro de la Federación de Rhodesia y Nyasalandia, Sir Roy Welensky, así como en las respectivas capitales. La revisión de los archivos de las Fuerzas de Defensa de Zimbabwe indica que las autoridades federales de Rhodesia tenían la capacidad para interceptar señales de radio en ese momento y también estaban vigilando las comunicaciones en Katanga;

d) El controlador aéreo de Ndola, Arundel Campbell Martin, quien mantuvo las últimas conversaciones de las que se tiene conocimiento con el SE-BDY antes de su accidente, no grabó esas conversaciones en contra de la política vigente. Además, Martin declaró que había destruido sus notas originales de las conversaciones, pese a que admitió que sabía que el avión y sus pasajeros eran de excepcional importancia. El hecho de que se pudieran haber realizado otros registros de las comunicaciones de control del tráfico aéreo, como cintas que no se han divulgado, es algo que se analiza más adelante;

e) El mercenario belga Jan Van Risseghem fue uno de los pilotos de Avikat que pilotaron aviones Fouga, De Havilland y Dornier (y posiblemente otros modelos) para Katanga en 1961. Aunque se afirmó que Van Risseghem había confesado haber lanzado un ataque aéreo contra el avión SE-BDY, esa información no se ha confirmado. Tampoco se pudo determinar si Van Risseghem había regresado a Katanga el 17 de septiembre de 1961. Varios otros miembros del personal de Avikat y mercenarios al servicio de Katanga se encontraban en Katanga o en Ndola en esa fecha, como se analiza en las secciones temáticas pertinentes más adelante;

f) En febrero de 1961, un transportista comercial de los Estados Unidos hizo una entrega de aviones Fouga Magister a Katanga. Las pruebas examinadas indican que, en contra de las declaraciones realizadas en las investigaciones de 1961/62, los aviones Fouga eran capaces de realizar ataques aéreos, podían ser utilizados por la noche y habían atacado a aviones extranjeros en Katanga;

g) En agosto de 1961, Heinrich Schäfer y Jean Cassart pilotaron un avión Dornier DO-28 desde Alemania Occidental y lo entregaron a Katanga para su uso por Avikat. Al parecer, ese avión fue modificado posteriormente para realizar ataques aéreos y bombardeos. Fue utilizado en operaciones de bombardeo diurnas y nocturnas contra las Naciones Unidas y parece haber intentado al menos un ataque aire-aire. En septiembre de 1961 realizó vuelos internacionales entre distintos lugares, incluidos algunos en Katanga y Rhodesia del Norte, y Brazzaville;

h) Había más aeródromos disponibles en Ndola y sus alrededores de los que se consideraron inicialmente en las primeras investigaciones, y las fuerzas de Avikat utilizaban aeródromos tanto en Katanga como en Rhodesia del Norte. El ejército de Rhodesia del Norte era consciente de que Avikat utilizaba sus aeródromos;

i) Un número y una dotación significativos de las fuerzas de Rhodesia del Norte, incluidos soldados armados, material y aviones, estaban congregados en estado de preparación para el combate a lo largo de la frontera con Katanga y en ocasiones ubicados dentro de la propia Katanga;

j) No se ha descartado que se hubiera producido un ataque desde tierra contra el SE-BDY, bien por sí solo o en combinación con un ataque aéreo, inmediatamente antes del aterrizaje. Sin embargo, de las evaluaciones del valor probatorio realizadas por el Grupo de Expertos Independiente se desprende que los pasajeros murieron de forma instantánea a causa del impacto y que no fueron, por ejemplo, asesinados después del accidente.

100. La información recibida entre 2020 y 2022 amplía la información analizada en 2019 y aporta nueva información, como se describe a continuación.

## 1. Comunicaciones de radio

### a) Paul Abram

101. En 2015, el Grupo de Expertos Independiente evaluó la información proporcionada por Paul Abram, un antiguo oficial de los Servicios de Seguridad de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, en la que describía haber escuchado transmisiones relacionadas con el derribo de un avión en el Congo o en sus proximidades en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 mientras estaba destinado en un puesto de escucha de la NSA en Heraclión (Irakleio), en la isla de Creta (Grecia). Abram dijo que había grabado la información en una cinta y que ésta habría sido compartida con el centro de la NSA en Fort Meade, Maryland (Estados Unidos), y con el Cuartel General de Comunicaciones del Gobierno, una organización británica de inteligencia y seguridad.

102. Entre 2015 y 2017, los Estados Unidos no respondieron en un primer momento a las solicitudes de información sobre la hoja de servicios de Abram y posteriormente afirmaron que no tenían información sobre él. Tras recibir más información de Abram en 2017 (entre otras cosas, su número y hoja de servicios en la Fuerza Aérea, su expediente de servicio y educación y el identificador o código “AbelBaker”), los Estados Unidos confirmaron en 2019 que Abram era un “especialista en protocolo de interceptación de comunicaciones orales”. Sin embargo, aunque los Estados Unidos comunicaron en abril de 2019 que habían ampliado las labores de búsqueda para incluir a otras agencias de inteligencia de los Estados Unidos, no aportaron ninguna información que confirmara el supuesto historial de servicio de Abram ni que corroborara o desmintiera sus afirmaciones.

103. En el contexto de otra información examinada, en 2019 evalué que las declaraciones de Abram tenían un alto valor probatorio con respecto a la proposición de que los Estados Unidos estaban vigilando las comunicaciones de radio y un moderado valor probatorio con respecto a las afirmaciones sobre un ataque contra el SE-BDY. También señalé que era muy probable que los Estados Unidos hubieran creado registros de las transcripciones pertinentes.

104. En 2020, cuando ya había finalizado el informe de 2019, se me informó del fallecimiento de Abram. Los Estados Unidos desaprovecharon la oportunidad de aclarar definitivamente su historial de servicio y sus declaraciones mientras estaba vivo y podía refutar cualquier argumento en contra.

105. En 2021 recibí nueva información del investigador voluntario Rosato sobre el historial de servicio de Abram. Esa información indicaba que durante el período en cuestión Abram parecía haber prestado servicios en el 6930º Grupo Móvil de Comunicaciones de Radio, que tenía su base en Heraclión, Creta, y cuya tarea era vigilar las comunicaciones orales. Otras personas que parecen haber prestado servicios en el 6930º Grupo Móvil de Comunicaciones de Radio en 1961 son Roger Adams, Gerald Bussure, Ora Clark, Stephen Gellman, Ronald Hei, Brian White, Robert Ampula y Salvatore Lamanna.

106. En 2022, transmití esta información a los Estados Unidos y solicité una respuesta. En concreto, pedí a los Estados Unidos que, tras una búsqueda exhaustiva en los registros de la CIA y la NSA, confirmaran cualquier información o detalle sobre el incidente alegado por Abram, entre otras cosas, sobre si existían registros del mismo, si se había entrevistado a los colegas de Abram (incluidos los mencionados anteriormente) y consultado a los organismos conexos, los resultados de dichas gestiones y los detalles completos de cualquier investigación interna que los Estados Unidos hubieran emprendido a raíz de las afirmaciones realizadas por Abram. Hasta la fecha no se ha recibido respuesta.

107. La nueva información se debe considerar a la luz de la analizada anteriormente, que incluye la reafirmación final hecha por Abram en julio de 2017 de su presencia en Creta en las fechas pertinentes, la información proporcionada en relación con sus autorizaciones de seguridad y su especialización en protocolos de interceptación de comunicaciones orales, la naturaleza de las funciones que dijo haber desempeñado en el puesto de escucha de la NSA y la nueva información que da credibilidad a su testimonio de que en el momento pertinente estaba destinado en el 6930º Grupo Móvil de Comunicaciones de Radio junto con otros colegas que han sido identificados. En el contexto general, confirmo mi evaluación anterior de que las afirmaciones de Abram tienen un alto valor probatorio de que los Estados Unidos estaban vigilando las comunicaciones de radio y de que es muy probable que hubieran creado registros de las transcripciones pertinentes. En cuanto a la afirmación de que Abram escuchó comunicaciones sobre un ataque contra el SE-BDY, mantengo la evaluación de que esa información tiene un moderado valor probatorio.

**b) Charles Southall**

108. En 2015 el Grupo de Expertos Independiente evaluó la información proporcionada por Charles Southall, un antiguo oficial de la Marina de los Estados Unidos que en 1961 estaba destinado en un centro de comunicaciones de la NSA cerca de Nicosia. Southall informó sistemáticamente a funcionarios suecos y estadounidenses, al menos desde la década de 1960, de que en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, mientras estaba destinado en ese centro de la NSA, había escuchado una interceptación de radio que la CIA había compartido con la NSA en la que se describía un ataque contra el que se entendía que era el avión de Hammarskjöld.

109. En 2015 los Estados Unidos no respondieron a las solicitudes de información sobre el historial de servicios de Southall. En 2016, los Estados Unidos confirmaron que Southall se había alistado en la Marina en 1955, había dejado el servicio activo en 1969 y se había retirado como comandante de la Reserva Naval en 1978. Sin embargo, a pesar de las solicitudes formuladas a los Estados Unidos cada año desde 2016, no se ha recibido ninguna información que confirme o desmienta las afirmaciones de Southall, incluidas respuestas a las preguntas sobre dónde había estado destinado Southall, si había trabajado en apoyo de la NSA o si había registros de las transcripciones que declaró que se habían creado.

110. En el contexto de otra información examinada, en 2019 evalué que las declaraciones de Southall tenían un alto valor probatorio con respecto a la proposición de que los Estados Unidos estaban vigilando las comunicaciones de radio y un moderado valor probatorio con respecto a las afirmaciones sobre un ataque contra el SE-BDY. También señalé que era muy probable que los Estados Unidos hubieran creado registros de las transcripciones pertinentes.

111. En 2021 recibí nueva información sobre el historial de servicio de Southall. Esta información incluía registros de la Marina de los Estados Unidos que están a disposición del público (Navy Muster Roll 2339, 1949-1971, y Register of Commissioned and Warrant Officers of the United States Navy and Marine Corps on Active Duty, 1961) que parecen confirmar que Southall prestaba servicios para la NSA en Nicosia durante el período pertinente, con los distintivos 1310 y 1610, al menos entre julio y octubre de 1961, y que había recibido formación en guerra criptológica. Además, Southall parece haber estado destinado en ese lugar junto con otros colegas, entre ellos Gaspare Tamburello, Paul Dillingham, William Hawley, Robert Jennings, Robert Perusse, Leory Sommer y Wat Tyler Cluverius. Southall había mencionado previamente a Cluverius por su nombre y dijo que lo había llamado para hablar del asunto tiempo después, cuando Cluverius estaba destinado como

diplomático de los Estados Unidos, pero que Cluverius había dicho “no puedo hablar de eso” porque estaban utilizando una línea telefónica no segura. Cluverius murió antes de que Southall pudiera reunirse con él en persona para hablar del tema.

112. En 2022, transmití a los Estados Unidos la información sobre el historial de servicio de Southall y solicité una respuesta. En concreto, pedí a los Estados Unidos que, tras una búsqueda exhaustiva en los registros de la CIA y la NSA, confirmaran cualquier información o detalle sobre el incidente alegado por Southall, entre otras cosas, sobre si existían registros del mismo, si se había entrevistado a los colegas de Southall (incluidos los mencionados anteriormente) y consultado a los organismos conexos, los resultados de dichas gestiones y los detalles completos de cualquier investigación interna que los Estados Unidos hubieran emprendido a raíz de las afirmaciones realizadas por Southall. Pedí a los Estados Unidos que incluyeran cualquier investigación interna realizada durante los años 90 o desde entonces, con inclusión de cualquier informe y correspondencia de la Oficina de Inteligencia e Investigación entre 1991 y 1993. Hasta la fecha no se ha recibido respuesta.

113. Esta nueva información se debe considerar a la luz de la analizada anteriormente, que incluye la aparente admisión por parte de los Estados Unidos de que Southall hizo carrera en la Marina de los Estados Unidos antes de retirarse como comandante de la Reserva Naval, que tenía una especialización como oficial de “procesamiento e información” y que estaba destinado en un centro de comunicaciones navales cerca de Nicosia en 1961. Las declaraciones de Southall a una serie de personas fueron coherentes durante un período de tiempo significativo, desde al menos 1967 hasta 2013, y a la luz de esto la nueva información parece confirmar que fue destinado en Nicosia en julio de 1961 o alrededor de esa fecha, posiblemente junto con otros colegas que han sido identificados, y que durante su despliegue tuvo dos distintivos, 1310 y 1610, este último como especialista en guerra criptológica. En el contexto general, confirmo mi evaluación anterior de que las afirmaciones de Southall tienen un alto valor probatorio de que los Estados Unidos estaban vigilando las comunicaciones de radio y de que es muy probable que hubieran creado registros de las transcripciones pertinentes. En cuanto a la afirmación de que Southall escuchó comunicaciones sobre un ataque contra el SE-BDY, mantengo la evaluación de que esa información tiene un moderado valor probatorio.

**c) Interceptación y conocimiento de los arreglos de viaje de Hammarskjöld**

114. En 2022 el investigador voluntario Simensen, basándose en las investigaciones realizadas por Picard en los archivos de la empresa Union Minière du Haut Katanga (UMHK), me informó de un cable de Hammarskjöld al Cónsul británico en Katanga, Denzil Dunnett, enviado a Ndola por Conor Cruise O’Brien a las 16.25 horas del 17 de septiembre de 1961. En ese mensaje, probablemente retransmitido a través del equipo de radio instalado por el ingeniero belga Manfred Loeb y vigilado por el agente del Servicio Secreto de Inteligencia del Reino Unido (MI6) Neil Ritchie, al igual que otros mensajes de la UMHK (véase también la secc. IV.A.1), se confirmaba que Hammarskjöld viajaría a Ndola “lo antes posible hoy”. Observo que puede haber sido ese mensaje al que se refirió Jacques de Troyer cuando informó a Claude de Kemoularia de que los mercenarios conocían de antemano los planes de viaje de Hammarskjöld porque habían leído un cable al respecto, como se mencionaba en las notas de George Ivan Smith (véase, por ejemplo, el informe de 2017, secc. IV.A.3).

115. Parece que los planes de viaje de Hammarskjöld también fueron comunicados al Reino Unido inmediatamente, probablemente por Ritchie, ya que en una comunicación de Lord Privy Seal, Edward Heath, al Secretario de Estado para las Relaciones con el Commonwealth, Duncan Sandys, del 17 de septiembre de 1961, se confirmaba que “está previsto que esta tarde se celebre una reunión entre Tshombe y

Hammarskjoeld en Ndola. Alport volará para recibir a Hammarskjoeld pero permanecerá en segundo plano. Un helicóptero con un representante de la Alta Comisión irá a recoger a Tshombe”. La referencia en la última frase a un “representante de la Alta Comisión” que irá a recoger a Tshombe es evidentemente una referencia a Ritchie. Esa información figura también en la correspondencia de Lord Alport a Sandys del 25 de septiembre de 1961, en que se confirma que Lord Alport había sido informado de la reunión por teléfono el 17 de septiembre de 1961, antes de la partida de Hammarskjöld.

116. En relación con esto, en las memorias de Dunnett, a las que se hace referencia más adelante, este afirma que había “recibido instrucciones de dirigirse a Kipushi y escoltar a Tshombe hasta Ndola, donde iba a reunirse con Hammarskjöld”. No se sabe de dónde recibió esas instrucciones; sin embargo, dado que el informe de Ritchie figuraba en los documentos de Alport y que esos dos miembros del personal británico, junto con Dunnett y Lord Landsdowne, se reunieron alrededor del momento de la muerte de Hammarskjöld, el informe de Landsdowne del 18 de septiembre de 1961 y cualquier otro informe relacionado se señalan para un posible seguimiento con el Reino Unido.

117. En el informe de 2017 señalé que “[c]ualquier interceptación de las comunicaciones de las Naciones Unidas en el Congo y Ndola por parte de terceros es relevante. No obstante, lo más relevante es la posibilidad de que se interceptaran las comunicaciones sobre los planes de viaje para la misión del Secretario General a Ndola y las actividades conexas. Si saliera a la luz que dichas comunicaciones fueron efectivamente interceptadas, o que se accedió a ellas de otro modo, eso significaría que los esfuerzos de las Naciones Unidas por mantener la confidencialidad del viaje habían sido inútiles (incluida la iniciativa del Capitán Hallonquist de presentar un plan de vuelo ficticio en el que Luluabourg era el destino final). Estas interceptaciones de las comunicaciones de la ONU también habrían significado que el vuelo estaba expuesto a la posibilidad de una acción malintencionada u hostil durante el trayecto. Debo decir que, aunque anteriormente evalué con un valor probatorio moderado la posibilidad de que algunos Estados Miembros tuvieran la capacidad de interceptar las comunicaciones de la ONU, no he tenido conocimiento de ninguna interceptación probada por parte de terceros de las comunicaciones del Secretario General durante su estancia en Leopoldville del 15 al 17 de septiembre de 1961, ni de las relacionadas con el fatídico vuelo.

118. El mencionado telegrama enviado en la tarde del 17 de septiembre de 1961 por Lord Privy Seal Heath al Secretario de Estado Sandys amplía la información previamente conocida. Demuestra que los funcionarios británicos no solo coordinaban los acontecimientos sobre el terreno en Ndola, sino que también los comunicaban en tiempo real a Londres. El hecho de que el telegrama se enviara a Dunnett, en Rhodesia del Norte, utilizando el equipo de la UMHK, para que lo retransmitiera a Tshombe, subraya el hecho observado anteriormente de que los oficiales de Katanga, la Federación de Rhodesia, el Reino Unido y la UMHK estaban al corriente de los planes de vuelo de Hammarskjöld antes de que despegara hacia Ndola. A este respecto, como también señaló Simensen, el Comisionado Adjunto Hicks, en su testimonio ante la Comisión de las Naciones Unidas de 1961, dijo que ya el 16 de septiembre de 1961 se estaban discutiendo planes para una posible reunión entre Hammarskjöld y Tshombe en la torre de control del tráfico aéreo del aeropuerto de Ndola.

119. En relación con esto, Rosato señaló a mi atención un artículo publicado el 19 de septiembre de 1961 por *The New York Times* y titulado “New Upheaval Feared in Congo with Loss of UN Chief’s Aid” en el que se afirmaba que “según fuentes del Gobierno del Congo, tres belgas y un congolés habían sido detenidos acusados de

delatar los planes y horarios de vuelo de las Naciones Unidas”. Aunque se trata de una referencia a alegaciones más que a conclusiones, ese artículo muestra que ya el día después del accidente había sospechas de que el plan de vuelo del SE-BDY no había sido un secreto bien guardado.

120. En relación con ello, Simensen señaló a mi atención en 2022 el hecho de que otros Gobiernos, incluidos los de los Estados Unidos y el Congo, también podrían haber tenido conocimiento con antelación del viaje del Secretario General para reunirse personalmente con Tshombe. En un telegrama de Hammarskjöld a Bunche del 16 de septiembre de 1961 se menciona que Hammarskjöld había informado al “Gabinete” (entendido en ese contexto como el Gabinete congolés) de la propuesta de Hammarskjöld de reunirse con Tshombe para hablar sobre un posible alto el fuego (en ese momento, el lugar propuesto era Bancroft, también en Rhodesia del Norte, cerca de la frontera con Katanga). Hammarskjöld confirmó que la información había sido transmitida a los embajadores del Reino Unido y los Estados Unidos y que Bunche podía hacer lo mismo con otras delegaciones en Nueva York.

121. La nueva información relativa al conocimiento previo de los planes de viaje de Hammarskjöld por terceros apoya la tesis de que el destino y el horario de vuelo del SE-BDY no eran secretos. Por lo tanto, el avión podría haber estado expuesto a la posibilidad de un acto malintencionado u hostil mientras se dirigía a Ndola, a pesar de los intentos de los pilotos de mantener un perfil bajo. Como se recordará, el contexto conocido incluye que las comunicaciones de las Naciones Unidas en el Congo estaban siendo interceptadas y vigiladas y que había intermediarios británicos y de la UMHK que estaban ayudando a Tshombe a hacer los arreglos para la reunión con Hammarskjöld antes de que el SE-BDY saliera de Leopoldville. Teniendo en cuenta ese contexto, considero que tiene un valor probatorio moderado la afirmación de que había más personas que tenían conocimiento con antelación de los planes de viaje para la misión del Secretario General a Ndola de las que se habían incluido en las primeras investigaciones.

**d) Interceptación de comunicaciones por las autoridades de Rhodesia**

122. En 2018/19 el Encargado Independiente de Zimbabwe aportó pruebas, incluidos expedientes de los Servicios de Seguridad, que confirmaban que “las Autoridades Federales de Rodesia tenían en ese momento la capacidad para interceptar las transmisiones de radio y vigilaban las comunicaciones en la zona de Katanga”. A esta observación, Rosato añadió la información de que el Cuerpo de Transmisiones de Rhodesia y Nyasalandia era el que se encargaba específicamente de vigilar e interceptar las transmisiones de radio en Rhodesia del Norte. No se ha presentado ningún registro de esta entidad y, por lo tanto, no se puede hacer una evaluación específica de esta información. Sin embargo, señalo el asunto para una posible investigación posterior, ya que los archivos del Cuerpo de Transmisiones, si existen, pueden contener información importante. Rosato indicó además que el Teniente Coronel Don Grainger era el Director del Cuerpo en 1961. Si los registros personales de Grainger están disponibles, también pueden ser una fuente de información. Aunque no he tenido tiempo suficiente para confirmar si esta fuente puede estar disponible, lo señalo como un asunto para un posible seguimiento.

**e) Papel del control del tráfico aéreo en las comunicaciones**

123. Como se recordará, según la comunicación de Lord Alport al Secretario de Estado Sandys del 25 de septiembre de 1961 (que menciona en su obra autobiográfica *The Sudden Assignment*), Alport sospechaba que los aviones Dakota de los Estados Unidos en Ndola podían haber escuchado información que no revelaron sobre las transmisiones de radio del SE-BDY; además, su secretario privado, Brian Unwin,

parece haber opinado lo mismo (véase el informe de 2017, secc. V.C.2). En cuanto a las últimas transmisiones conocidas del SE-BDY, Lord Alport también señaló en su correspondencia con Sandys que “la torre de control de Ndola había perdido el contacto con el avión, aunque este parecía estar transmitiendo mensajes a algún otro destino”. La base para esta afirmación no está clara. La sospecha de Lord Alport se vio reforzada por el hecho de que dos días después un vuelo de las Naciones Unidas que había sobrevolado Ndola fue dirigido de vuelta al aeropuerto por uno de los Dakota, en lugar de por la torre de control de Ndola (el personal de los Estados Unidos que realizó esta comunicación fue posteriormente reprendido por las autoridades de Rhodesia del Norte).

124. Larry Devlin, jefe de la dependencia de la CIA en el Congo en septiembre de 1961, también hizo referencia a la posibilidad de que los Dakota de los Estados Unidos se hubieran comunicado con el SE-BDY pero no lo hubieran revelado. Según me informó Rosato, durante una conferencia celebrada en septiembre de 2004 sobre la historia oral de la crisis de 1960-1961 en el Congo, Devlin informó públicamente de que un agregado aéreo de los Estados Unidos en Ndola “había estado en contacto con el piloto [del SE-BDY] desde antes”. De ser cierto, esa aparente referencia de Devlin a las comunicaciones que el agregado aéreo mantuvo con el SE-BDY mientras este se dirigía a Ndola sería significativa, porque no se han divulgado oficialmente dichas comunicaciones. Este es también un asunto que señalo para un posible seguimiento.

125. Otro investigador particular, que desea permanecer en el anonimato y cuyas contribuciones se analizan con mayor detalle en la sección III.A.5, ha señalado incoherencias en las pruebas aportadas durante las primeras investigaciones por Martin, el controlador aéreo de Ndola. En concreto, señala que, aunque en su testimonio a la Junta de Investigación de Rhodesia, Martin afirmó que estaba solo en la torre de control en el momento pertinente, posteriormente informó a la Comisión de Investigación de Rhodesia y a la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas de que había otras personas presentes, cuestión a la que también se refirieron posteriormente Unwin y Alport. Además, Martin declaró que la razón por la que se había referido al comportamiento del SE-BDY como “extraño” en su testimonio ante la Junta de Investigación de Rhodesia era porque se estaba aproximando a Ndola desde el oeste. Sin embargo, ese comportamiento no parecía que fuera extraño, ya que esa era la dirección normal de aproximación para un aterrizaje instrumental en Ndola, como se desprende del manual de Jeppesen.

126. En primer lugar, hay que señalar que si hubo un ataque aéreo o terrestre coordinado, habría sido necesario que los atacantes utilizaran la radio para comunicarse entre sí. En segundo lugar, si se produjeron interferencias en las comunicaciones por radio (bloqueo intencionado), estas podrían haber sido percibidas por otras personas que estuvieran vigilando las transmisiones. Cuestiones como la falta de registros relativos a las comunicaciones del SE-BDY en sus últimos momentos hacen que sea más necesaria la búsqueda de información no divulgada al respecto y ponen de relieve la importancia de las incoherencias en la información existente, como las incoherencias en el testimonio de Martin. Es primordial determinar si se crearon o existen otros registros no revelados de las comunicaciones por radio, sobre todo teniendo en cuenta que Martin “destruyó sus notas” relativas a las comunicaciones que mantuvo con el SE-BDY antes de que se estrellara, como declaró en las primeras investigaciones.

**f) Posibles interferencias de radio**

127. El investigador anónimo mencionado en la subsección anterior afirma que, sobre la base en los documentos que hacen referencia a problemas con las

comunicaciones por radio en la noche del accidente, los atacantes podrían haber utilizado interferencias de radio (bloqueo intencionado), posiblemente desde un lugar cercano al aeropuerto de Ndola. Como se recordará, las últimas comunicaciones entre el SE-BDY y la torre de control de Ndola se produjeron justo después de la medianoche, cuando el SE-BDY transmitió a las 00.10 horas “Sus luces a la vista, por encima de Ndola, descendiendo, confirme el QNH” (presión atmosférica), a lo que Ndola respondió “Recibido, QNH 1021 mb, informe cuando alcance los 6.000 pies”. Después de que el SE-BDY respondiera confirmando la lectura de la presión QNH, indicando “Recibido, 1021”, no hubo más comunicaciones. Si hubo un bloqueo intencionado de las comunicaciones por radio, eso podría explicar la ausencia de cualquier otra transmisión desde el SE-BDY en sus últimos momentos. El investigador observa la existencia de varios documentos en los que se mencionan problemas de comunicación en la noche del accidente, como los diarios de actividad de la comisaría de policía de Mufulira y las pruebas aportadas por el controlador de tráfico aéreo de Ndola Martin, quien declaró a la Junta de Rhodesia que hizo repetidos intentos infructuosos de contactar con el SE-BDY durante 20 o 25 minutos después de su último intercambio. Martin informó a la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas de que las condiciones de la radio HF (alta frecuencia) eran malas esa noche y añadió que “si las condiciones eran muy malas teníamos que enviar algunos mensajes por teletipo, pero no podíamos leerlos, quizá porque parte de la transmisión estaba bloqueada”.

128. El investigador anónimo proporcionó un análisis detallado de las transmisiones de radio, incluidos los equipos y los canales utilizados. Si algunos aspectos de la hipótesis de esa fuente anónima son correctos, se deben haber creado o mantenido registros de las comunicaciones por radio que no han sido revelados. Como se analiza más adelante, es probable que, si se crearon o mantuvieron registros de ese tipo, estos estuvieran en posesión de las autoridades de los Estados Unidos, el Reino Unido y Rhodesia del Norte. Ese es también un asunto que señalo para un posible seguimiento.

#### **g) Crypto AG**

129. En 2020 se me proporcionó nueva información sobre las investigaciones realizadas y los artículos publicados por entidades periodísticas y de radiotelevisión, como SRF (Schweizer Radio und Fernsehen), el *Washington Post* y ZDF (Zweites Deutsches Fernsehen). Ese trabajo dio lugar a la emisión de un programa televisivo y a la publicación de artículos de prensa sobre la supuesta implicación de la CIA, la NSA y el BND en operaciones de inteligencia destinadas a facilitar que los Estados Unidos y Alemania Occidental accedieran en secreto a las comunicaciones cifradas utilizando los dispositivos fabricados por la empresa Crypto AG. Esos dispositivos habrían sido adquiridos y utilizados por las Naciones Unidas y varios Gobiernos.

130. Ya se ha analizado anteriormente (véase el informe de 2017, secc. V.C.1) la afirmación de que la CIA o la NSA podían haber vigilado de forma encubierta las comunicaciones enviadas desde las máquinas criptográficas CX-52, que Hammarskjöld utilizó durante su visita al Congo, aprovechando una “puerta trasera” en el cifrado, y que esa información se pudo haber compartido con el Cuartel General de Comunicaciones del Gobierno del Reino Unido y posiblemente con los servicios de inteligencia de otros países. En 2017, los Estados Unidos me informaron de que “no tenían nada que señalar sobre ese tema”.

131. Los reportajes de SRF, el *Washington Post* y ZDF son de acceso público y en ellos se afirma que están basados en una publicación de 96 páginas elaborada en 2004 por el Centro de Estudios de Inteligencia de la CIA y en una recopilación de testimonios orales hecha por agentes de inteligencia alemanes en 2008. Aunque muchas de las afirmaciones hechas en esos reportajes van más allá del alcance

temporal y sustantivo de esta investigación, que se limita a los acontecimientos que pueden contribuir a esclarecer lo ocurrido con el vuelo del SE-BDY en septiembre de 1961, algunos aspectos son relevantes. Esos aspectos incluyen las alegaciones de que se trató de una operación conjunta de la CIA y el BND, conocida en la CIA primero con el nombre en clave de “Thesaurus” y posteriormente con el de “Rubicon”, y que varios otros Estados Miembros (y no solo las Naciones Unidas) podían haber utilizado dispositivos criptográficos intervenidos, como las máquinas CX-52 utilizadas por Hammarskjöld.

132. Como se recordará, los oficiales de las Naciones Unidas expresaron sospechas cuando las máquinas CX-52 de Hammarskjöld no fueron devueltas inmediatamente a las Naciones Unidas tras el accidente, a pesar de las solicitudes formuladas por el Coronel Bjørn Egge de la ONUC. Como se indica en el informe de 2017, según una comunicación del Cónsul Residente de los Estados Unidos en Lusaka enviada al Departamento de Estado el 27 de septiembre de 1961, el Alto Comisionado británico, Lord Alport, “se negó en particular... a devolver a los representantes de la ONU los dispositivos y manuales de cifrado que las autoridades federales habían recuperado de entre los restos del avión”.

133. Si algún Gobierno tuvo acceso a las comunicaciones realizadas por Hammarskjöld antes del accidente utilizando los dispositivos CX-52, es muy importante que esta información se revele. La nueva información que ha surgido de los reportajes de 2020 también revela otra importante dimensión y línea de investigación, a saber, que si el Reino Unido, los Estados Unidos, Alemania Occidental u otros tuvieron acceso “por la puerta trasera” a cualquier comunicación de alto nivel de otros Estados Miembros relativa al accidente, se podría tratar también de una importante fuente de información. Se deben realizar búsquedas para tratar de encontrar esa información.

134. El Grupo de Expertos Independiente otorgó un valor probatorio moderado a la información de que las comunicaciones enviadas por Hammarskjöld utilizando máquinas criptográficas CX-52 habían sido interceptadas por la NSA y posiblemente por otros organismos de inteligencia, evaluación que fue confirmada en 2017. Durante mi mandato actual, invité al Reino Unido y a los Estados Unidos a que formularan observaciones sobre el tema, pero no recibí ningún comentario o aclaración. A la luz de los datos que ya se conocían, de la nueva información recibida en 2020 y de las numerosas oportunidades que se dieron a los Estados Miembros para aclarar la cuestión u ofrecer una explicación, considero como hecho probado que las comunicaciones enviadas por Hammarskjöld utilizando máquinas criptográficas CX-52 fueron interceptadas e intercambiadas de forma encubierta por determinados Estados Miembros. Considero que la afirmación de que esos Estados Miembros estaban vigilando las comunicaciones confidenciales del Secretario General tiene un alto valor probatorio. También considero que es muy probable que se hubieran creado registros de esas comunicaciones que no se han divulgado.

135. Simensen también aportó nueva información sobre este tema resultante de sus investigaciones en archivos. Esa información incluye un telegrama fechado el 16 de diciembre de 1961 enviado por Scott, el representante del Reino Unido en Salisbury, a Chadwick, un funcionario del Gobierno de Rhodesia del Norte, en respuesta a un telegrama anterior de este último que había sido transmitido a Welensky. En esa correspondencia Scott afirma que el “efecto acumulativo de las pruebas recibidas apunta, más allá de toda duda razonable, a que ciertos organismos federales estaban profundamente implicados en los intercambios militares entre Rhodesia del Norte y Katanga”. En particular, había información fiable de que el representante en Ndola de la Oficina Federal de Inteligencia y Seguridad (FISB) “proporcionaba y recibía información regularmente de los pilotos de Katanga durante sus frecuentes llegadas

y salidas”. En esa correspondencia, Scott explica también las razones por las que cree que la alegación es correcta y señala que Parry, el Secretario de la Oficina del Primer Ministro de Rhodesia del Norte, había admitido “que ciertas personas habían hecho algunas estupideces”.

136. El telegrama de Scott parece referirse a la transferencia de información, personal y equipo entre Rhodesia del Norte y Katanga en la época del accidente aéreo. En este sentido, parece reforzar las conclusiones anteriores sobre la probabilidad de que se crearan o mantuvieran en la Federación de Rhodesia importantes registros no revelados, de que las autoridades de Rhodesia estuvieran implicadas en la interceptación de las comunicaciones (y las compartieran con el Reino Unido y los Estados Unidos) y de que las fuerzas de Rhodesia del Norte desempeñaran un papel activo en la militarización de la frontera entre Rhodesia del Norte y Katanga (véanse, por ejemplo, las seccs. III.A.1 y III.A.6 del informe de 2019). Como también se analiza más adelante en la sección IV.A.1, la nueva información describe la creación de una posible zona de entrenamiento en tácticas de guerrilla para las fuerzas de Katanga en Rhodesia del Norte.

#### **h) Tore Meijer**

137. Como ya se ha indicado, Meijer era un instructor sueco de la academia de la Fuerza Aérea de Etiopía quien declaró haber escuchado una conversación por radio de onda corta alrededor de la medianoche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Según Meijer, se trataba de una conversación entre controladores aéreos, uno de ellos el del aeropuerto de Ndola, en la que habían expresado su sorpresa por el hecho de que inesperadamente un avión estuviera siguiendo a otro. Había escuchado la palabra “Ndola” y a alguien que hablaba desde la torre de control del aeropuerto y había dicho en inglés: “Se está acercando al aeropuerto. Está girando. Se está nivelando. Otro avión se acerca por detrás, ¿qué es eso?”, tras lo cual la transmisión se había interrumpido. El 18 o 19 de septiembre de 1961, Meijer informó o intentó informar del incidente al Jefe de la Fuerza Aérea de Etiopía, a sus colegas estadounidenses y al ingeniero jefe de Transair en el Congo, Bo Virving. Más tarde describió el suceso a periodistas, como se refleja en un artículo publicado en marzo de 1994 en *Dagens Nyheter*.

138. En 2019 se mantuvieron contactos con la viuda de Meijer, quien no pudo aportar más información al respecto. A raíz de ello, en mayo de 2022 escribí a Etiopía para solicitar que realizara una búsqueda específica de cualquier información relativa a un informe que, al parecer, había presentado Meijer al Jefe de la Fuerza Aérea de Etiopía en 1961. En el momento de redactar el presente informe, no se había recibido ninguna respuesta de Etiopía. Este es un asunto que señalo para su seguimiento en el futuro.

## **2. Nuevas fotografías de las pruebas realizadas en 1961**

139. En 2019 recibí nueva información del Encargado Independiente de Suecia, consistente en documentos, incluidas fotografías, de los archivos de Michael Cary, Superintendente Adjunto de la Policía de Rhodesia del Norte. Cary había sido una de las primeras personas en llegar al lugar del accidente y había participado en la investigación inicial. También había participado en la realización de pruebas balísticas con placas metálicas de los restos del avión, a fin de establecer el efecto que tendrían en el metal los impactos de bala desde distintos ángulos; según señaló el Encargado Independiente de Suecia en 2019, estas pruebas respondían a las peticiones hechas por expertos suecos en 1961 y tuvieron lugar el 25 de octubre de 1961, en el curso de la labor de la Junta de Investigación de Rhodesia, en presencia de varias personas, entre ellas Cary, Evans, Landin y Danielsson.

140. Algunas de las fotografías que recibí parecían mostrar piezas de metal con agujeros y no parecían haber sido analizadas en los informes de las primeras investigaciones. Las fotografías relevantes muestran, respectivamente: una pieza de metal con agujeros redondos de aproximadamente 1 cm de diámetro; una pieza de metal con tres agujeros de aspecto idéntico, y una membrana en un marco con un agujero similar casi en el centro (la foto tiene el mismo sello y fecha que la fotografía anterior); una pieza de metal alargada con un orificio aparentemente muy similar a los de las otras dos fotografías (en el reverso de la fotografía está escrito “soporte de refrigeración motor núm. 3” y “334/61” y tiene el mismo sello con la fecha “20 Oct. 1961”); y parte de un ala con lo que puede ser un orificio similar al de las otras fotografías (en el reverso tiene escrito “ala de estribor” y “pw 334/61” y tiene la misma fecha y sello que la anterior).

141. Según un análisis oficioso llevado a cabo en 2019 por la Policía y el Centro Nacional Forense de Suecia, los agujeros mostrados podrían haber sido causados por el impacto de balas de calibre pequeño. En consecuencia, en 2020 solicité la asistencia de Suecia para obtener un nuevo informe sobre ese material preparado por expertos en balística, entre otras cosas, sobre el tipo de material representado en cuatro fotografías concretas, la forma en que los agujeros en ese material se podían haber perforado, cualquier otro metadato que se pudiera obtener de las fotografías y cualquier opinión sobre las explicaciones dadas por quienes habían realizado las pruebas originales.

142. Recibí con agrado los resultados del análisis exhaustivo y profesional realizado por la Agencia de Investigación del Departamento de Defensa de Suecia (FOI). El análisis, que abarca más de 40 páginas, se presentó en un informe redactado por Patrik Appelgren y Martin Nilsson y basado en el análisis fotográfico realizado por la FOI y en las pruebas de balística. Las pruebas balísticas consistieron en utilizar munición de 7,62 mm y 9 mm en chapas de aluminio de aeronaves para producir material de referencia para el análisis. Dadas las conclusiones presentadas en el informe, no es necesario reproducir aquí el análisis en su totalidad; el siguiente examen de la información representa un resumen de las conclusiones a las que llegó la FOI y de las razones para ello.

143. La primera fotografía (de las cuatro) lleva en el reverso el sello “Policía de Rhodesia del Norte, División Occidental, Cuartel General del C.I.D., 28 de noviembre de 1961” y la anotación “pw 361/61”. Muestra a un hombre que sostiene una placa de metal con tres agujeros. La FOI observó que la pieza metálica mostraba deformaciones relativamente simétricas, en forma de hoja (pétalos), en la salida del agujero y que la simetría de las deformaciones indicaba un ángulo de impacto cercano a cero grados. La FOI realizó un análisis exhaustivo en el que se tuvo en cuenta la velocidad relativa de la aeronave, la simetría y la distancia de separación de los orificios, el efecto de dispersión del arma disparada y la precisión de la munición. A la vista de las circunstancias conocidas, incluidos los hechos y las condiciones de las pruebas en que había participado Cary el 25 de octubre de 1961 disparando sobre placas de aluminio con un rifle del calibre .303, la FOI llegó a la conclusión de que era muy poco probable que la placa con agujeros formara parte de los restos del *Albertina*, y que era mucho más probable que se tratara de una placa metálica utilizada para las pruebas balísticas. También observó que la placa tenía una etiqueta de papel adherida y que había sido fotografiada, lo que sería razonable esperar de una placa utilizada como blanco en pruebas de balística.

144. La segunda fotografía lleva el sello “Policía de Rhodesia del Norte, División Occidental, Cuartel General del C.I.D., 28 de noviembre de 1961” y la anotación “pw 361/61”. Esta fotografía parece mostrar una parte de un instrumento de aviación, probablemente visto desde la parte trasera, con un tipo estándar de pernos de

46,6 mm. Hay un agujero más grande en el centro del instrumento, situado en línea recta entre dos agujeros más pequeños. Según la FOI, el agujero más grande no presenta la deformación en forma de hoja que se habría producido si un proyectil hubiera atravesado el objeto a gran velocidad. La conclusión de la FOI con respecto a la segunda fotografía es que los agujeros más pequeños pueden ser de tornillos para el montaje del instrumento y el agujero central puede ser para un pasador o un objeto similar.

145. La tercera fotografía lleva el sello “Policía de Rhodesia del Norte, División Occidental, Cuartel General del C.I.D., 20 de octubre de 1961” y la anotación “soporte de refrigeración motor núm. 3, 335/61, 20 de octubre de 1961”. Parece mostrar una pieza de metal alargada y sostenida por una mano que apunta hacia uno de los tres agujeros irregulares equidistantes que se encuentran en ángulo recto con el eje longitudinal de la pieza.

146. El análisis de la FOI señala que los agujeros que se pueden ver en la fotografía no se parecen a los agujeros causados por el impacto de proyectiles de rifle durante las pruebas balísticas realizadas por la FOI. En particular, no se observa la deformación en forma de pétalo o de hoja que causaría en la parte trasera (de salida) de la placa un proyectil que la hubiera atravesado a alta velocidad. La FOI sostiene que es probable que la tercera fotografía muestre el trozo de metal que fue investigado por R. H. Els, el experto en balística de la Policía de Rhodesia del Norte que prestó asistencia a la Junta de Investigación de Rhodesia de 1961. Según Els los tres agujeros habrían sido causados por remaches que se habían soltado.

147. La cuarta fotografía lleva el sello “Policía de Rhodesia del Norte, División Occidental, Cuartel General del C.I.D., 20 de octubre de 1961” y las anotaciones “pw 334/61” y “ala de estribor”. Muestra varios agujeros en lo que, según las notas de la fotografía, es parte del ala de estribor del *Albertina*.

148. Entre esos agujeros, hay varios más pequeños que, según el análisis de la FOI, son evidentemente de remaches. También hay un agujero más grande, con un diámetro estimado de 15-23 mm. Un agujero de ese tamaño no podría haber sido causado por un proyectil de pequeño calibre y, en cualquier caso, el agujero no muestra la deformación en forma de pétalos observada en las pruebas balísticas realizadas por la FOI. Por lo tanto, aunque es necesario un impacto para forzar el material en la forma observada, es poco probable que ese impacto fuera causado por el disparo de proyectiles y más probable que fuera resultado, por ejemplo, del impacto contra el suelo.

149. El material analizado por la FOI parece indicar que las fotografías del archivo de Cary son de pruebas y análisis que se llevaron a cabo durante las primeras investigaciones. Las fotografías no parecen mostrar, por ejemplo, agujeros de bala u otros proyectiles localizados en el *Albertina* que hubieran quedado sin analizar en las primeras investigaciones. A ese respecto, aunque el análisis de las fotografías es “información nueva”, no contribuye a probar o refutar ninguna hipótesis concreta, ya que las fotografías muestran pruebas que se realizaron con material que no procedía del *Albertina*. A pesar de ello, la localización y el análisis de los materiales del archivo de Cary supone un avance importante, ya que sirve como ejemplo de que probablemente siga existiendo mucho material contemporáneo creado en 1961/62 por los Estados Miembros y por particulares que no ha sido analizado. Esta cuestión se analiza más a fondo en la sección V.B.

### 3. Posible implicación de pilotos mercenarios u otros agentes

150. La nueva información recibida entre 2020 y 2022 amplía la información analizada en el informe de 2019 en relación con las personas identificadas como

posiblemente implicadas en un presunto ataque contra el SE-BDY, algo que se examina en las subsecciones siguientes.

151. A este respecto, agradezco especialmente la contribución voluntaria de un grupo de estudiantes de posgrado del programa de Máster en Relaciones Internacionales y Diplomacia de la Universidad de Tréveris. Bajo la supervisión del profesor Manuel Fröhlich, me presentaron un documento de trabajo exhaustivo que contiene una recopilación estructurada de la información disponible sobre este asunto, desde las primeras investigaciones hasta los informes más recientes. Entre otras cosas, contiene una lista de personas que estuvieron presentes o participaron en acontecimientos en Katanga y Ndola alrededor del 17 y 18 de septiembre de 1961. Aunque se trata de un documento “vivo” que se irá actualizando a medida que se conozca más información, se facilita a las Naciones Unidas como referencia.

**a) Personas de interés en general**

152. Como se ha observado anteriormente, las primeras investigaciones concluyeron erróneamente que solo había un piloto de Avikat, la fuerza aérea de Katanga, que podría haber pilotado un avión en un ataque contra el SE-BDY, basándose en las pruebas aportadas por el comandante Delin de Avikat. Sin embargo, la información analizada en los informes de 2017 y 2019 dejó claro que había muchas más personas de interés, incluidos pilotos, de las que se tenía conocimiento en las primeras investigaciones. Según documentos de las Naciones Unidas analizados en 2019, Avikat contaba con al menos 32 personas (14 pilotos más operadores de radio y técnicos) en enero de 1961, y al menos 11 pilotos mercenarios tan solo en el aeródromo de Kolwezi en abril de 1962. Una serie de mercenarios y otros pilotos con diversos grados de capacidad de vuelo que habían prestado servicios a Katanga entre finales de 1961 y principios de 1962 fueron identificados en los documentos examinados en 2019 y en una entrevista con Van Risseghem realizada por el diplomático sueco Bengt Rösiö, representante de Suecia en el Congo en el momento del accidente, quien elaboró un informe de investigación titulado “El desastre de Ndola” y otras notas posteriores para el Gobierno de Suecia entre 1992 y 1994. Según esa información, ese grupo de mercenarios y otros pilotos incluía a los siguientes: Bertaux, Boutet, Bracco, Browne, Cassart, Catchpole, Dagonnier, Delcors, Delin, Dubois, Fouquet, Gelen, Gheysels, Glaspole, Gurkitz, Hedges, Heuckets, Hislier, Hirsch, Magain, Mans, Melot, Osy, Pence, Pier, Puren, De Radiques, Van Risseghem, Schäfer, De Stoute, Verloo, Volant y Wicksteed<sup>2</sup>. También fueron identificados otros mercenarios o personal de otro tipo que se consideraban capaces de operar un avión, incluidos los siguientes: Badaire, Beuckels, De la Bourdonnaye, Bousquet, Charlot, Coitre, Cremer, Crevecouer, Denard, Deshamps, Denard, Egé, Emeyriat, Faulques, Gillet, Hambursen, Hetzlen, Hoare, Huyghe, Lamouline, Lasimone, Lebvebre, Lucien, Nguza, Paucheun, Pradier, Ropagnol, De Saint Paul, Saquet, Schnell, De Troyer, Trinquier, Van Rooy, Van DeWalle, Van der Wegen, Vidal de Clary, Weber, Wrenacre y otros.

153. Además de las personas identificadas como pilotos, había muchas otras personas de interés que se encontraban en Katanga o Ndola, o en sus alrededores, en el período en cuestión. Sobre la base de una revisión de los archivos franceses, el Encargado Independiente de Francia estableció en 2019 que, entre otros, se encontraban en la zona los siguientes nacionales franceses: el coronel Roger Trinquier (un paracaidista que había participado en las guerras de Indochina y Argelia y a quien Tshombe encomendó la misión de organizar el ejército de Katanga y reclutar a unos 20 oficiales), el comandante Roger Faulques, el capitán Léon Egé y el capitán Yves de

<sup>2</sup> Se han utilizado múltiples variantes para la transcripción de estos nombres en diferentes documentos.

la Bourdonnaye. Además, Joseph Lambroschini, quien fue nombrado cónsul de Francia en Elisabethville en junio de 1961, era probablemente un “honorable corresponsal” del Servicio de Documentación Exterior y de Contraespionaje (Service de Documentation Extérieure et de Contre-Espionnage (SDECE)).

154. En 2020 recibí nueva información sobre algunos de estos mercenarios franceses de Hendrickx, un investigador voluntario que realizó una revisión de la información del archivo de Moïse Tshombe en el Museo de África en Tervuren (Bélgica). Hendrickx presentó una selección de documentos relevantes relacionados, entre otras cosas, con los siguientes temas: a) los antecedentes políticos y militares de los acontecimientos ocurridos en Katanga en 1961; b) la información sobre las armas compradas y enviadas a Katanga, los movimientos del personal mercenario y los informes de inteligencia militar de Katanga entre marzo y junio de 1961; y c) las interacciones entre Dominique Diur, el representante de Katanga en Francia, y los funcionarios del Gobierno francés tanto en Francia como en el Congo. En lo que respecta a Diur, tomo nota de que, según afirmó el Encargado Independiente de Francia en 2019, había estado implicado en el reclutamiento de mercenarios para Katanga, actividad que se coordinó desde el número 30 de la Avenida Georges Mandel de París.

155. Como observación general, deseo señalar que la revisión de la nueva información proporcionada por Hendrickx indica que parece haber habido ocasiones en las que se proporcionó apoyo no oficial al gobierno provincial de Katanga por personas que ocupaban puestos gubernamentales oficiales en Francia, en particular en los servicios diplomáticos y de inteligencia. Esto concuerda con algunas de las conclusiones que me transmitió en 2019 el Encargado Independiente de Francia. En cuanto a los elementos específicos de la correspondencia u otros registros relevantes proporcionados por Hendrickx, deseo señalar las cuestiones que se analizan a continuación.

156. En una carta de fecha 20 de septiembre de 1961 de Egé al Sr. Letellier (que puede ser el mismo “Le Tellier” del que se habla más adelante, aunque no está confirmado) se afirma que Egé se encontraba en Salisbury de camino a Ndola, donde se le podía localizar en el Hotel Rhodes, tras haber volado desde Johannesburgo el día anterior con Badert (*sic*) (entendido en este contexto como un homónimo de Badaire, a saber, el mercenario Michel Badaire). Egé añade que “[l]a Bourdonnaye estaba arruinado y se había quedado en Pretoria”. En la carta se menciona información contemporánea sobre los acontecimientos en Katanga y se hace una aparente referencia a la muerte de Hammarskjöld (“H ha muerto. Que descanse en paz y que bien haberse librado de él”), pero no se aporta ningún detalle del accidente aéreo.

157. En otra carta de fecha 21 de septiembre de 1961 de Michel Badaire a un destinatario no identificado se narra un relato similar al anterior de Egé. En ella se afirma que Badaire y otros mercenarios franceses, Egé y De la Bourdonnaye, habían estado en Pretoria, tras lo cual Badaire y Egé se trasladaron a Ndola, donde llegaron el día en que está fechada la carta (21 de septiembre de 1961). La carta de Badaire está escrita en papel con el membrete del Hotel Savoy (Ndola); no está claro si se estaba alojando allí ni por qué iba a hacerlo en un hotel diferente al de Egé, quien había dicho que estaría en el Hotel Rhodes. Desde Ndola, iban a ir a Kipushi en automóvil, tras lo cual viajarían a Elisabethville. En la carta se indica que Badaire estaba esperando órdenes de Faulques y del Presidente (es decir, Tshombe).

158. Sobre la base de la nueva información extraída de los archivos de Tshombe, parece probable que Egé, Badaire y De la Bourdonnaye estuvieran juntos en Johannesburgo los días 19 y 20 de septiembre de 1961, antes de que Egé y Badaire regresaran a Ndola de camino a Katanga. No obstante, no permite establecer la

ubicación exacta de estas personas en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 ni descartar que pudieran haber estado en Ndola o en sus alrededores en ese momento.

159. En relación con esto, un documento mecanografiado en francés titulado “gastos militares”, fechado simplemente en “1961”, y otros borradores manuscritos anteriores del mismo documento parecen mostrar una lista de pagos de gastos por el gobierno provisional de Katanga, incluidos pagos de salarios y otros gastos, a varios mercenarios. Ese documento indica que en septiembre de 1961 se realizaron pagos a las siguientes personas: Guy Deshamps, Maruis Bousquet, Robert Denard, Jacques Schnell, Michel Badaire, Roger Emeyriat, Jean Yves Coitre, Jean-Marie Nguza, Sandor Gynekits (probablemente Sandor Gurkitz), Jam Can (o Van) Rissechem (probablemente Jan van Risseghem) y Carlos Hugghe (probablemente Carlos Huyghe).

160. De estos pagos cabe destacar que se abonaron anticipos salariales a Van Risseghem, Gurkitz y Nguza el 16 de septiembre y a Huyghe el 17 de septiembre, y que se pagaron los gastos de pasajes de avión entre el 16 y el 20 de septiembre de 1961 a Nguza (16 de septiembre, UAT, París a Johannesburgo), Huyghe, Adam, Badaire y Gurkitz (17 de septiembre, UAT, origen y destino sin especificar) y Denard, Cloitre, Emeyriat y Bousquet (19 de septiembre, UAT, origen y destino sin especificar, y 20 de septiembre, Brazzaville a Ndola). La lista de gastos no confirma por sí misma que esos pasajeros hubieran tomado esos vuelos (ni las fechas en que lo hicieron). En este sentido, entre 2020 y 2022 solicité información de los registros de inmigración y aeroportuarios en relación con las personas y aeronaves de interés a varios Estados Miembros, incluidos la República del Congo, Sudáfrica y Zambia. En el momento de redactar el presente informe, no se había recibido ninguna respuesta sustantiva a mis solicitudes.

161. Asimismo, del documento sobre “gastos militares” se desprende que Denard, Cloitre, Emeyriat y Bousquet parecen haber viajado el 19 de septiembre de 1961 desde algún lugar no especificado hasta, presumiblemente, Brazzaville (República del Congo), desde donde volaron el 20 de septiembre de 1961 al Congo. Como se ha señalado en informes anteriores, la confluencia de una serie de personas de interés en Brazzaville inmediatamente después del accidente plantea interrogantes que quedan por responder (véase, por ejemplo, el informe de 2019, secc. V.A.1).

162. Otra pieza de información nueva proporcionada por Hendrickx es una carta de fecha 12 de noviembre de 1961 de Badaire a Diur, el representante de Katanga en Francia, en la que se mencionan el enfado de Tshombe por las fotografías de un piloto de un avión Fouga de Avikat tomadas por un periodista a finales de septiembre de 1961 y la orden del coronel Faulques a Badaire para que encuentre a ese periodista y se asegure de que no se publiquen.

163. Aunque se trata de información de segunda mano y no muy detallada, lo que cuenta Badaire sugiere que tanto Tshombe como Faulques consideraban importante ocultar la identidad del piloto o de los pilotos. Por un lado, eso podía deberse a que un avión Fouga de Avikat había estado realmente implicado en el accidente y trataban de ocultarlo. La aparente renuencia de Tshombe respecto a la identidad del piloto o de los pilotos del avión Fouga podía estar relacionada con los esfuerzos de las autoridades de Katanga, incluido el comandante Delin, por ocultar la verdadera identidad de estos pilotos. A este respecto, se recuerda de nuevo que la Comisión de Investigación de Rodesia no encontró “ninguna razón para dudar” de Delin. Sin embargo, según la información obtenida recientemente, las afirmaciones del comandante Delin, que fue el único testigo de Avikat entrevistado en las investigaciones de 1961/62, carecen de credibilidad, incluidas las relativas a que él era el único capitán del Fouga, que solo había dos pilotos del Fouga y el otro no lo había pilotado nunca sin él, que el Fouga no había participado en operaciones de

noche y que Avikat no tenía ningún otro avión armado (véase, por ejemplo, el informe de 2019, secc. III.A.4). Al mismo tiempo, cabe señalar que, cuando se produjo el presunto incidente con el periodista que había intentado fotografiar al piloto del Fouga a finales de septiembre de 1961, ya corrían rumores de que el Fouga de Avikat había atacado al SE-BDY. Estos rumores podían haber provocado una incómoda atención sobre Katanga, por lo que la supuesta cautela de Tshombe y Faulques no resultaría sorprendente, independientemente de que los rumores fueran ciertos o no.

164. Otro asunto que se debe mencionar en esta subsección es la nueva información proporcionada entre 2020 y 2022 por Rosato resultante de sus investigaciones en los archivos de las tropas irlandesas desplegadas en la ONUC en 1961. Esta información incluye un informe del 14 de septiembre de 1961 de la Compañía A del 35° Batallón de Infantería, que tenía su base en Jadotville. En ese informe se hace referencia a dos mercenarios recientemente capturados en Katanga, Van der Wegen y Paucheun, quienes declararon que habían estado en contacto con Tshombe ese día y que la víspera Avikat había enviado un coche a Rhodesia para intentar reclutar más pilotos de aviones de reacción. Además, en el registro de una transmisión de radio del 35° Batallón de Infantería de ese mismo día (14 de septiembre de 1961) se hace referencia a “información recibida de Kolwezi sobre algunos pilotos llegados ayer de Rhodesia del Norte”. Sin embargo, esto no prueba necesariamente que se hubieran reclutado más pilotos para Avikat en Rhodesia del Norte antes del accidente aéreo de la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. De hecho, Rosato señala que Avikat no habría tenido mucho tiempo para reclutar y poner en servicio a pilotos adicionales si solo había iniciado el proceso el 13 de septiembre de 1961.

165. Por otro lado, Rosato aportó nueva información sobre un extracto del libro *Only Hyenas Laugh*, publicado en 1965, en el que el autor, Peter Lessing, recuerda una conversación que mantuvo con el comandante Delin de Avikat a principios de los años sesenta. Según su relato, Delin habría afirmado, entre otras cosas, que había ametrallado el *Albertina* en el aeropuerto de Elisabethville antes de su último vuelo (razón por la que se encontró con agujeros de bala) y que el Fouga tenía una autonomía máxima de vuelo de 1 hora y 15 minutos y no podía operar de noche. Además, Delin había informado a Lessing de que “habría estado dispuesto a atacar personalmente [al SE-BDY], pero no había forma de hacerlo”.

166. En resumen, el testimonio de Delin, que en general fue aceptado sin cuestionarlo en las primeras investigaciones, indicaba que solo el avión Fouga Magister podía haber sido el candidato para un posible ataque al SE-BDY. Sin embargo, declaró falsamente en esas primeras investigaciones que el Fouga se podía descartar porque él era el único que pilotaba el avión y no lo había hecho esa noche (ni ninguna otra). Como ya indiqué anteriormente, el testimonio de Delin carece de credibilidad, entre otras cosas, porque se estableció por separado que Avikat tenía múltiples pilotos a su servicio (véase, por ejemplo, el informe de 2019, seccs. III.A.4 y V.A.1). Por tanto, lo que cuenta Lessing en su libro parece ser el resultado de información errónea o declaraciones falsas; además de las afirmaciones de que el Fouga no volaba de noche, que se ha demostrado que son probablemente falsas, Delin también declaró que ametralló al *Albertina* desde el aire mientras estaba aparcado en el aeropuerto de Elisabethville el 17 de septiembre de 1961. Eso concuerda con las conclusiones de las primeras investigaciones, en las que se aceptó que el *Albertina* había sido alcanzado por disparos efectuados desde tierra antes ese día, en un vuelo distinto del último vuelo fatídico del SE-BDY. Si Delin hizo declaraciones falsas a Lessing, esto disminuiría aún más la credibilidad de su testimonio en las primeras investigaciones.

167. En relación con esto, Rosato también señaló a mi atención un artículo de David Halberstam publicado en *The New York Times* el 24 de septiembre de 1961, titulado “Frenchman piloted Katanga jet while Belgian dropped bombs”. En ese artículo se

indica que el piloto estaba “estrechamente vigilado” y que “el Presidente Tshombe no deja que personas ajenas hablen con el aviador. Hasta hoy no se sabía que el Teniente Deulin [*sic*] no pilotó él mismo el avión durante el conflicto. En su lugar, un copiloto francés, M. Magain, controlaba los mandos a las órdenes del teniente Deulin mientras este soltaba las bombas. Al final del período en que se realizaron ataques contra la base de Kamina, el teniente Deulin había pasado a ser alguien bien conocido. Cada vez que volaba en una misión de bombardeo desde Elisabethville, la torre de control de las Naciones Unidas le decía por radio: “Ah, buenos días, M. Deulin, ¿cómo se encuentra hoy?”, a lo que el teniente Deulin respondía: “Estoy bien, ¿y ustedes? y luego dejaba caer sus bombas”.

168. Esta información respalda la analizada anteriormente sobre el ocultamiento de la identidad del verdadero piloto de Avikat. De hecho, en un texto de Wilfried De Brouwer titulado “Diary of an FAF Pilot, Congo, Rwanda-Burundi 1960–1961”, también facilitado por Rosato, se afirma que Magain había sido el piloto que ametralló la torre de control de Kamina mientras mantenía contacto por radio con ella, según consta en los archivos de las Naciones Unidas y de los Estados Unidos (véase, por ejemplo, el informe de 2017, seccs. IV.A.2 y IV.A.4). Rosato señala que Magain es probablemente el agregado José Marie Ghislain Magain, un antiguo piloto de la Fuerza Aérea Belga nacido en 1936. Magain tenía una considerable experiencia de vuelo y se rumoreaba que había sido el “Lone Ranger” al que se hacía referencia en los ataques contra la ONU en 1961 y cuya identidad, como se ha señalado, fue ocultada por Deulin cuando declaró ante la Comisión de Investigación de Rhodesia.

169. Otra información nueva proporcionada por Rosato se refiere al libro *Gliders and Aeroplanes (Planeurs et Avions)* de Christian Castello. En él se afirma que Dubois fue un sustituto tardío de otro entrenador llamado Littolf y que Dubois pudo haber entrenado a otros pilotos para operar el Fouga Magister, incluidos Magain y Dagonnier. Tras dejar el Congo, Dubois parece haber trabajado como piloto de Air France; sus libros de a bordo, si están disponibles, podrían contener información importante sobre otros pilotos de Avikat a los que entrenó en 1961.

170. Según la información proporcionada por Gülstorff, al menos un ciudadano de Alemania Occidental, Horst Lönne, luchó en Katanga a las órdenes del comandante francés Faulques en 1961/62. No se dispone de más datos sobre esa persona, incluida su ubicación los días 17 y 18 de septiembre de 1961.

171. La nueva información analizada en los párrafos anteriores apoya aún más la conclusión de que había una fuerza importante de mercenarios extranjeros, incluidos pilotos, en Katanga y sus alrededores en septiembre de 1961, algo que no fue comprendido ni apreciado debidamente en las primeras investigaciones. Aunque todavía no existe una lista definitiva de los mercenarios que pudieron estar presentes en Katanga y sus alrededores en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 y de sus actividades precisas, nuestro conocimiento sobre posibles candidatos ha ido aumentando en cada paso. No hay ninguna hipótesis específica en este momento que requiera probar o descartar que una o más personas concretas estuvieran presentes en Ndola o sus alrededores en el momento pertinente; sin embargo, está claro que había más personas de interés que participaban activamente en los combates contra las Naciones Unidas de las que se consideraron en las primeras investigaciones. Mi evaluación de la nueva información sobre el hecho de que había más de un piloto de las fuerzas armadas de Katanga que podría haber pilotado un avión capaz de realizar una acción ofensiva en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 sigue siendo que tiene un valor probatorio moderado. Si se formulara alguna hipótesis específica más desarrollada, habría que someter esta información a verificaciones adicionales.

**b) Heinrich Schäfer**

172. El Encargado Independiente de Alemania me escribió en septiembre de 2020 para proporcionar nueva información sin que se la hubiera solicitado. Por ello, le agradecí especialmente las investigaciones adicionales que había realizado de forma independiente tras la publicación del informe de 2019. La información facilitada se refería al piloto Heinrich Schäfer, mencionado en el informe de 2019, e incluía dos cuadernos de vuelo de los archivos privados de Dornier, ahora en poder de Airbus, compañía para la que Schäfer había volado. Como se recordará, Schäfer fue el piloto que pilotó un Dornier DO-28 (matrícula KA-3016) que fue entregado a Katanga en agosto de 1961. La nueva información consiste en el cuaderno de vuelo personal de Schäfer y en otro “cuaderno de vuelo núm. 9” relativo a un avión DO-27 (matrícula D-EHAV) que no estaba en Katanga ni en sus alrededores.

173. El diario de vuelo personal de Schäfer indica que voló con el DO-28 KA-3016 desde el aeropuerto Riem de Munich (Alemania) el 21 de agosto de 1961 y que, después de varias escalas en ruta, aterrizó en “Brassaville” (se entiende que es Brazzaville (República del Congo)) el 28 de agosto de 1961. Eso concuerda con la información analizada anteriormente, que indicaba que Schäfer estaba en la región en ese momento con el propósito de entregar el DO-28.

174. En el diario de vuelo personal de Schäfer no aparece ningún otro vuelo hasta el 16 de noviembre de 1961, cuando figura como piloto de un DO-27 en Múnich. Sin embargo, en un segundo cuaderno de vuelo, el “cuaderno de vuelo núm. 9”, figuran dos vuelos de Schäfer en Alemania el 2 de septiembre de 1961, uno desde Oberpfaffenhofen, sede de la fábrica de Dornier, a Berneck y otro desde Berneck a Boblingen. Esto indica que Schäfer regresó a Alemania tras la entrega del avión DO-28.

175. Más tarde, en el diario de vuelo personal de Schäfer este aparece como piloto de un avión DO-28 entre el 21 y el 27 de septiembre de 1961 en lugares que el Encargado Independiente de Alemania ubicó en Groenlandia. Teniendo en cuenta que Groenlandia está a unos 10.000 km de Ndola, así como las condiciones de vuelo de la época, si se establece que Schäfer estaba en Groenlandia el 21 de septiembre de 1961, no parece factible que pudiera haber estado en Ndola o en sus alrededores la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961.

176. Sigue habiendo algunas dudas sobre la integridad de los registros de vuelo de Schäfer. Por ejemplo, no está claro por qué el diario de vuelo se salta alrededor de un año, de junio de 1960 a agosto de 1961 y posteriormente de septiembre de 1961 a octubre de 1962, cuando Schäfer realizó vuelos en ambos períodos que no aparecen registrados. Además, los vuelos del cuaderno personal no parecen estar en orden cronológico, lo que apunta a que pudieran haber sido registrados algún tiempo después de los hechos: en la primera página del cuaderno aparecen (en este orden) vuelos realizados en junio de 1960, agosto de 1961 y noviembre de 1961, mientras que en la página siguiente aparecen vuelos anteriores y posteriores a los de la primera página del cuaderno, incluidos (en este orden) vuelos realizados en julio de 1961, septiembre de 1961 y octubre de 1962. Tampoco está claro por qué, por ejemplo, los vuelos del 2 de septiembre de 1961 (que aparecen en el cuaderno de vuelo núm. 9) no están reflejados en el cuaderno personal de Schäfer. En cualquier caso, esos cuadernos de vuelo son un importante complemento de la información conocida y abren posibles nuevos ámbitos de investigación en el futuro. Si se pudiera determinar de manera definitiva que Schäfer estaba realmente en Groenlandia el 21 de septiembre de 1961, se podría descartar su posible implicación en el accidente del SE-BDY. Esto se podría comprobar, por ejemplo, consultando los registros de inmigración u otros registros contemporáneos.

177. En 2022, solicité aclaraciones adicionales al Encargado Independiente de Alemania en relación con las cuestiones pendientes sobre los registros de vuelo de Schäfer. En concreto, solicité respuestas a las preguntas siguientes: si había material adicional disponible en las mismas fuentes de archivo; la razón por la que en el diario de vuelo se saltaba alrededor de un año, de junio de 1960 a agosto de 1961 y posteriormente de septiembre de 1961 a octubre de 1962, cuando al parecer el Sr. Schäfer había realizado vuelos en ambos períodos; y por qué los vuelos del 2 de septiembre de 1961 (que aparecían en el cuaderno de vuelo núm. 9) no estaban reflejados en el cuaderno personal de Schäfer. En el momento de redactar el presente informe, no se había recibido respuesta a esas preguntas, aunque hay que tener en cuenta que no transcurrió mucho tiempo para ello. Lo señalo como una cuestión para un posible seguimiento futuro.

**c) Beukels**

178. A finales de la década de 1960, unos hombres que se presentaron a sí mismos como exmercenarios contaron una historia sobre un presunto ataque al SE-BDY a Claude de Kemoularia, el antiguo asistente personal de Hammarskjöld (1957-1961) que posteriormente fue un destacado diplomático y empresario francés. Los exmercenarios se identificaron como “De Troye” y “Beukels” (ambas grafías son las transcripciones fonéticas hechas por De Kemoularia). “Beukels” afirmó haber participado en un ataque aéreo contra el SE-BDY y declaró que había pilotado un Fouga, había interceptado al SE-BDY y le había ordenado por radio que se desviara a Kamina. Cuando este no obedeció las instrucciones, Beukels dijo que había abierto fuego con las ametralladoras del Fouga por detrás del SE-BDY y había alcanzado inadvertidamente la cola del DC-6, tras lo cual el piloto había perdido el control y el avión se había estrellado e incendiado (una descripción más completa de las afirmaciones de Beukels se encuentra en los informes de la Comisión Hammarskjöld y del Grupo de Expertos Independiente). De Kemoularia parece haber transmitido esta información de buena fe a las autoridades francesas y suecas en la década de 1960.

179. Sobre la base de los análisis anteriores y de la nueva información recibida en 2019, incluida la proporcionada por la hija de De Kemoularia y el equipo de filmación del documental *Cold Case Hammarskjöld*, señalé que la historia, tal como se había narrado originalmente a De Kemoularia, parecía poco probable que fuera cierta y evalué que el valor probatorio de la nueva información relacionada con ella era escaso (véase el informe de 2019, secc. III.A.4).

180. En 2019 los co-Encargados Independientes de Bélgica indicaron que la persona que junto con Beukels se había reunido con De Kemoularia, y que este había identificado como “De Troye”, era probablemente Jacques de Troyer, un oficial militar belga que había trabajado como asesor de la gendarmería de Katanga en 1961. En enero de 2020, sin que hubiera mediado ninguna solicitud por mi parte, el Encargado Independiente de Bélgica me escribió en nombre del Comité Permanente de Revisión de los Organismos de Inteligencia de Bélgica para proporcionar nueva información sobre la hipótesis acerca de la implicación de Beukels. En mi respuesta, le agradecí especialmente la labor adicional que había realizado de forma independiente tras la publicación del informe de 2019.

181. El Candidato Independiente de Bélgica indicó en su correspondencia de 2020 que, sobre la base de la nueva información recibida del servicio de inteligencia militar belga, el “Beukels” al que se hacía referencia en el informe de 2019 (y en informes anteriores) era probablemente un tal Roger Beuckels, nacido el 24 de octubre de 1942 en Brujas (Bélgica) y fallecido el 1 de junio de 1991. Beuckels había adquirido una experiencia limitada como suboficial del ejército belga en la escuela de infantería de

Arlon, antes de ser licenciado del servicio el 1 de septiembre de 1960 por motivos de salud. Los archivos belgas apuntan a la posibilidad de que Beuckels estuviera en Katanga como mercenario entre septiembre de 1960 y enero de 1962, pero su nombre no aparece en ninguna lista conocida en Bélgica de mercenarios que estuvieran activos en Katanga en 1961 ni se sabe de ningún documento que lo relacione con Jacques de Troyer. Además, Beuckels había recibido una formación limitada, sin indicios de clases de vuelo. Sobre esta base, el Encargado Independiente de Bélgica llegó a la conclusión de que era poco probable que hubiera desempeñado un papel importante en el conflicto de Katanga.

182. En el informe de 2019, expresé mis dudas sobre la credibilidad de la hipótesis acerca de la implicación de Beukels, incluido el hecho de que parecía haber solo un Fouga operativo en el momento pertinente (según Beukels dos Fougas habían participado en el ataque) y de que no estaba claro por qué Beukels hubiera querido desviar el avión del Secretario General a Kamina, que estaba bajo el control de las fuerzas de la ONU en ese momento. En la información proporcionada por el Encargado Independiente de Bélgica en 2020 se afirma que Beukels/Beuckels tenía una experiencia militar limitada, que no incluía clases de vuelo. Esta nueva información hace cada vez menos creíbles las declaraciones de Beukels, ya que, según su relato, tenía suficiente experiencia como para pilotar un avión de noche en condiciones de combate.

183. Como ya se indicó anteriormente, si se pudieran localizar las notas originales de De Kemoularia y cualquier grabación original de su conversación con Beukels, habría que analizarlas. Es posible que algunas partes de su historia sean verdaderas y otras son falsas. Por ejemplo, podría haberse atribuido a sí mismo los actos de otra persona para obtener algún beneficio financiero o de otro tipo. La hipótesis aún no se puede refutar por completo, pero es poco probable. Mantengo mi valoración de que la información sobre un presunto ataque contra el SE-BDY de la forma descrita por Beukels tiene un valor probatorio escaso.

#### **d) Organisation Armée Secrète**

184. Picard proporcionó una copia de un documento que obtuvo mientras realizaba una investigación en los Archivos Nacionales de Francia. El documento, que estaba en una carpeta titulada “SDECE - Premier ministre” y marcada como alto secreto, formaba parte de la colección privada de Jacques Foccart, Secretario General de Asuntos Africanos y Malgaches de Francia, conservada en los Archivos Nacionales en Pierrefitte (Francia). El documento es un facsímil mecanografiado de una carta de dos páginas e incluye lo que parece ser una sentencia de muerte enviada por la Organisation Armée Secrète (OAS) en julio de 1961 al Secretario General Hammarskjöld, antes de que este falleciera en el accidente ocurrido cerca de Ndola en septiembre de 1961. El sobre lleva la dirección del Secretario General en Nueva York y muestra sellos postales franceses con un matasellos que parece indicar que el envío tuvo lugar en julio de 1961 (la fecha exacta no está clara). Como señala Picard, la combinación del matasellos y el hecho de que en el texto se menciona la implicación de las Naciones Unidas en la crisis de Bizerte entre Túnez y Francia sugiere que se envió a finales de julio de 1961.

185. Además de criticar a Hammarskjöld por la actuación de las Naciones Unidas en la crisis de Bizerte, en la carta se alega también que Hammarskjöld había decidido apoyar a los rusos en el Congo. La carta concluye afirmando que “el comité de la OAS lo ha juzgado y condenado a muerte. La sentencia, que se adjunta a la presente, será ejecutada, pase lo que pase”. En otra página que acompaña a la carta, se adjunta la “sentencia de muerte”. Lleva el membrete de la OAS y el lema “Honestidad, Justicia y Libertad”. En el documento se afirma que el comité ejecutivo, tras haber

escuchado ese día en París el relato del supuesto apoyo de Hammarskjöld a Bourguiba (el Presidente de Túnez), había decidido “dictar en el día de hoy una sentencia de muerte contra el Sr. Dag Hammarskjöld, Secretario General de las Naciones Unidas”. Concluye diciendo que “[e]sta sentencia en aras de la justicia y la equidad se ejecutará lo antes posible”, a lo que se añade “París, [fecha en blanco] de julio de 1961, el Presidente General (nombre ilegible)”.

186. En sus observaciones sobre la carta y la “sentencia de muerte”, Picard afirma que la OAS-París se creó en mayo de 1961, tras el fracaso del golpe de Estado en Argel, y sugiere que uno de sus fundadores, Pierre Sergent, pudo haber escrito la sentencia, opinión sobre la que consultó a los historiadores franceses Rémi Kauffer y Olivier Dard. Picard observa que, aunque se estima que la OAS asesinó entre 1.700 y 2.200 personas durante 1961/62, incluidos funcionarios, miembros de las fuerzas de seguridad y defensa y políticos, no se tiene conocimiento de que hubiera asesinado a ningún dirigente extranjero.

187. Picard afirma además que la OAS tenía contactos en Katanga, en particular a través de la presencia de Faulques, quien había sido un oficial de mayor rango que Sergent en el mismo regimiento de la Legión Extranjera (1<sup>er</sup> Regimiento de Paracaidistas Extranjeros (REP)). Asimismo, añade que el lema katangés “¡Katanga vencerá!” (“Katanga atawina! Katanga vaincra!”) es similar al lema de la OAS “¡La OAS vencerá!” (“OAS vaincra!”), aunque no está claro si esto puede ser una coincidencia o no.

188. Tras recibir la información de Picard, escribí a Francia para pedir más información sobre el asunto y en particular solicité lo siguiente: tratar de localizar los documentos originales; a partir del matasellos, tratar de determinar si la carta fue enviada o llegó a su destino en Nueva York; tratar de determinar la procedencia del documento; verificar si hay alguna referencia al documento en otros archivos; comprobar si hay algún registro en los archivos franceses sobre la presencia de la OAS en Katanga en 1961; determinar si las Naciones Unidas habían sido informadas sobre cualquier amenaza de la OAS contra Hammarskjöld; y verificar si hay algún registro de que la OAS hubiera emitido o ejecutado alguna otra sentencia o llevado a cabo cualquier otra acción contra objetivos extranjeros. Señalé que la potencial importancia del documento había aumentado a la luz de otras informaciones recibidas desde 2019. Además, había una serie de cuestiones que no estaban claras, como por ejemplo si existía un original del documento (además de una copia facsímil) o algún documento relacionado que pudiera aumentar nuestro conocimiento colectivo de los hechos.

189. En respuesta a mi carta, agradecí recibir de Maurice Vaïsse, quien había sido el Encargado Independiente de Francia en 2018/19, información adicional sobre la “sentencia de muerte” de la OAS. El Sr. Vaïsse había encontrado el documento y lo había mencionado en su informe de 2019. Confirmó haber revisado el documento facsímil en 2018, cuando consultó el archivo privado de Foccart, pero dijo que se trataba de un “documento huérfano”, es decir, que se desconocía la procedencia, el origen y la trayectoria de la copia, y que no había ninguna otra referencia a él en el archivo de Foccart ni en otros archivos consultados. En cuanto a las actividades de la OAS, el Sr. Vaïsse señaló en su informe el contexto pertinente en el que se habían producido sus actos y aclaró que la organización había lanzado muchas amenazas, pero en general no las había llevado a cabo. Aunque es cierto que había intentado hacer efectivas algunas de las amenazas contra altos cargos gubernamentales en Francia (entre ellos el General De Gaulle, Foccart y otros), no tenía constancia de que la OAS hubiera actuado contra objetivos extranjeros, aunque no podía excluirse que se produjeran tales actos.

190. Como se recordará, tanto en la información conservada en los archivos de las Naciones Unidas como en la reunida por George Ivan Smith se hace referencia a posibles intentos de asesinato contra oficiales de las Naciones Unidas en el Congo, algo que se menciona en las declaraciones de mercenarios o personas asociadas en Katanga que habían “desertado” y hablado con funcionarios de la ONUC, incluidos Cremer y Erfield. En concreto, según la información facilitada a la ONUC en septiembre de 1961, los mercenarios dirigidos por Faulques habían hecho circular una lista de “liquidación” de oficiales de la ONUC, entre los que se encontraban Conor Cruise O’Brien, Michel Tombelaine, Bjørn Egge y otros. Picard recordó que en los archivos de las Naciones Unidas había una referencia a una carta enviada por O’Brien al oficial de la ONUC Sture Linner en la que afirmaba que el 28 de agosto de 1961 la OAS en Katanga había dado un ultimátum a Tombelaine para que abandonara Katanga en el plazo de 48 horas. Aunque según O’Brien la amenaza no se había tomado en serio, se había decidido alejar de Katanga a los oficiales de la ONUC que habían sido amenazados.

191. Otro aporte de Picard sobre el tema, fue señalar a mi atención la biografía de Stig von Bayer, un oficial sueco que prestó servicios en la ONUC en Katanga en 1961. En esa biografía, *International Troubleshooter for Peace*, publicada en 1965, se hace referencia a grupos de mercenarios reclutados en Bélgica, Francia, Sudáfrica, la Federación de Rhodesia y otros lugares. En relación con los grupos de mercenarios al servicio de Tshombe en Katanga, Von Bayer describe a los franceses, dirigidos por Faulques y Tranquier (*sic*), como “un núcleo duro de guerrilleros experimentados”, incluidos oficiales franceses con experiencia de combate en Corea, Indochina y Argelia. Von Bayer afirma que algunos de esos oficiales franceses eran miembros de la “fanática” OAS.

192. En relación con ese tema, cabe recordar también que, como se analizó en 2019, Devlin, el jefe de la dependencia de la CIA en el Congo, declaró que algunos de los oficiales mercenarios más competentes de Katanga procedían de Francia y que “Jacques Foccart, el jefe de la inteligencia francesa para África en el Palacio del Elíseo de París, había ofrecido a algunos [de los mercenarios] un futuro indulto si luchaban por Tshombe en Katanga”.

193. También sobre el mismo tema, cabe recordar que, en su informe de 1994, Rösiö había indicado que varios mercenarios franceses no habían podido regresar a Francia debido a su participación en la OAS en Argelia; sin embargo, no especificó la identidad de esas personas.

194. Hay varias cuestiones relativas a la “sentencia de muerte” de la OAS que no se han verificado, incluidas las señaladas en mi correspondencia con Francia, por ejemplo, si fue emitida por la OAS en el momento indicado y si llegó a su destino previsto. Con la información actual, parece que el documento podría ser auténtico. Sin embargo, teniendo en cuenta el análisis del Sr. Vaïsse en 2019 de que la “sentencia de muerte” era un documento “huérfano” sin relación con otra información, incluso si se tratara de una amenaza genuina no se ha sugerido ni establecido ningún vínculo entre esa amenaza y cualquiera de las hipótesis que se barajan sobre la causa del accidente. Por sí sola, evalúo que es escaso el valor probatorio de la “sentencia de muerte” para probar o refutar cualquiera de las hipótesis. Sin embargo, la presencia en Katanga en 1961 de mercenarios vinculados a la OAS parece establecida y, si la “sentencia de muerte” fuera genuina, eso podría indicar una animosidad específica contra Hammarskjöld. Es un asunto que se debería seguir investigando, especialmente si se pueden localizar documentos relacionados.

195. La supuesta amenaza de la OAS no fue el único ejemplo de amenaza o advertencia contra Hammarskjöld en 1961. En la información proporcionada por Rosato y extraída de los expedientes desclasificados del FBI figura un memorando

interno de los Estados Unidos dirigido a “Belmont” por un remitente cuya identidad permanece oculta en el que se describe la respuesta a una amenaza hecha en febrero de 1961 contra Hammarskjöld, aparentemente a raíz de las manifestaciones en apoyo a Lumumba en los Estados Unidos. La amenaza había sido hecha por una persona anónima y en ella se especificaba que Hammarskjöld había sido “condenado a muerte en una reunión secreta de una organización secreta”. Esa amenaza parece haberse tomado en serio, ya que fue denunciada por un agente especial del FBI (cuyo nombre está oculto) y la información se compartió inmediatamente entre el FBI, la policía de Nueva York y las Naciones Unidas. No obstante, esa presunta amenaza se produjo siete meses antes del accidente aéreo y no contiene detalles específicos que sugieran que tenga valor probatorio. Sin embargo, la incluyo como información nueva en contraste con la amenaza de la OAS para destacar que varios Gobiernos estaban al tanto de las amenazas contra Hammarskjöld. A ese respecto, sigue siendo importante que se hagan búsquedas exhaustivas de información pertinente en los registros de los organismos de inteligencia, tanto los que operan a nivel nacional como en el exterior.

#### 4. Posible tipo de aeronaves y de aeródromos operativos

196. Según las primeras investigaciones, un avión Fouga Magister de Avikat que para septiembre de 1961 se mantenía en operaciones había causado importantes pérdidas a las fuerzas de la ONUC en el curso de las hostilidades. Se consideraba que ese Fouga era una de las aeronaves que podría haber jugado un papel en un ataque contra el SE-BDY. Sin embargo, tras las primeras investigaciones no se pudo establecer de forma concluyente el número de esas aeronaves (si había más de una), la identidad de las personas que podían pilotarlas o el lugar desde el que se operaban. Tampoco se examinaron otros asuntos pertinentes, como la forma en que el Fouga había llegado a Katanga o cualquier otra aeronave o capacidad operacional conexas que pudiera tener Avikat.

197. En las primeras investigaciones no se consideró sino un limitado abanico de posibilidades en cuanto a la forma en que pudo haberse producido un ataque contra el SE-BDY, entre otras razones por lo limitado de la información disponible. Por ejemplo, Delin fue el único piloto de Avikat a quien se le pidieron pruebas en las primeras investigaciones y, cuando declaró que no había participado en ningún incidente, se le creyó. Según informaciones obtenidas posteriormente, sin embargo, muchos pilotos se encontraban a disposición de Avikat. Como ejemplo adicional, en las primeras investigaciones, al considerarse la aeronave de Avikat que podría haber realizado un ataque y haber despegado y aterrizado solo en Kolwezi, la atención se centró exclusivamente en el Fouga Magister. Informaciones subsiguientes indican que Avikat disponía de varias aeronaves diferentes capaces de realizar acciones ofensivas y que esas aeronaves habitualmente utilizaban otros aeródromos además del de Kolwezi, tanto en Katanga como en Rhodesia del Norte. Algunos de esos otros aeródromos, muchos de los cuales se encontraban más cerca de Ndola que de Kolwezi, se mostraban en un mapa incluido en el anexo del informe de 2017.

198. En el informe de 2019 se proporcionaba nueva información sobre varios asuntos relativos a posibles aeronaves y aeródromos, en particular los relativos a las aeronaves Fouga Magister, Dornier DO-28, Dove y otras aeronaves que habían sido armadas, así como aeródromos que eran utilizados por Avikat tanto en Katanga como en Rhodesia del Norte. Entre 2020 y 2022, recibí de varias fuentes más información sobre el posible tipo de aeronaves y aeródromos, como se describe a continuación.

##### a) Aeronave

###### *Fouga Magister*

199. En una comunicación de 18 de septiembre de 1961 facilitada por Hendrickx, al parecer entre representantes de Katanga no identificados en Nueva York y Bruselas,

se habla de los rumores de que el avión de Hammarskjöld había sido atacado por un avión de Avikat. En ella se afirmaba que “todo el mundo sabía que el Fouga Magister no estaba equipado para realizar vuelos nocturnos” y se llegaba a afirmar que, según un antiguo comandante del aeropuerto de Katanga, el accidente podría haberse atribuido a problemas con los pilotos de las Naciones Unidas, entre otros el hecho de que no poseyeran las cualificaciones, la experiencia o los conocimientos lingüísticos necesarios. Semejantes alegaciones no concuerdan con los hechos probados, entre ellos que los pilotos del SE-BDY eran pilotos experimentados y de gran prestigio y que el Fouga y otras aeronaves de Avikat probablemente ya se habían utilizado de noche (véase, por ejemplo, el informe de 2019, sección III.A.5). Habida cuenta de que los representantes de Katanga en Nueva York y Bruselas probablemente tuvieran conocimiento de la capacidad real de las aeronaves de Avikat, es posible que las declaraciones contenidas en esa correspondencia hayan sido interesadas o que se hicieran para evitar la posible responsabilidad de Avikat por el accidente.

200. Rosato también me proporcionó nueva información en 2021 que incluía un análisis exhaustivo de la capacidad del Fouga Magister, incluidos los datos de rendimiento del combustible, las especificaciones operacionales, el efecto de las condiciones de vuelo en el tiempo de vuelo y la capacidad del Fouga Magister para ser utilizado de noche. El análisis se habría llevado a cabo con la ayuda de Paul Fry, General de Brigada (retirado), Joe Maxwell, piloto de Fouga y ex Oficial General al mando del Cuerpo Aéreo Irlandés, autor del libro *Fouga Magister: An Irish Perspective*, y Lennart Frank, efectivo sueco de las fuerzas de mantenimiento de la paz de la ONU en 1961.

201. En cuanto al número de Fougas entregados a Katanga en 1961, Rosato llevó a cabo un análisis de publicaciones y registros que concluyó que se habían entregado tres Fouga Magister a Katanga a principios de 1961. Las tres aeronaves recibieron las matrículas KAT-91, KAT-92 y KAT-93 de Avikat. El KAT-93, que como se comenta más adelante sigue siendo de interés primordial, se utilizó en Katanga al menos desde el 8 de abril de 1961, cuando Jean-Marie Ngosa y “Dubois” (posiblemente Jean-Baptiste Dubois) volaron la aeronave durante una exhibición en Elisabethville, entre cuyos pasajeros se encontraba Tshombe.

202. Anteriormente, no estaba claro el número de aviones Fouga Magister que estaban a disposición de Avikat y en operaciones el 17 de septiembre de 1961. Aunque las primeras investigaciones habían dado por sentado que había solamente un Fouga Magister en operaciones, información analizada en 2017, incluidos registros de las Naciones Unidas y de los Estados Unidos, sugería que podían haber quedado dos Fouga Magister en operaciones. Sobre la base de otras informaciones, incluida una publicación de Hellström (citada por Hammarberg), se llegó a la conclusión de que había solamente un Fouga después de que los otros dos se estrellaran a principios de 1961 y fueran incautados por las fuerzas de la ONU, respectivamente.

203. Información adicional proporcionada por Rosato en 2020 sugiere que el KAT-93 era el Fouga Magister que Avikat seguía utilizando en septiembre de 1961, inclusive en múltiples ataques contra la ONU. Se proporcionaron fotografías que, según se afirma, fueron tomadas por Phillipe Le Tellier el 24 de septiembre de 1961, que al parecer muestran al KAT-93 y a varios aviones “simulados” en Kolwezi, a veces encubiertos con una lona y a veces sin esta. Es posible que una de las fotografías represente a Jan Van Risseghem. A esa presencia en Kolwezi se hace referencia asimismo en el relato de Trinquier en *Notre Guerre au Katanga*, en que afirma que él y Le Tellier visitaron Kolwezi el 24 de septiembre de 1961 y que Tshombe se había puesto furioso en cuanto vio que Trinquier y Le Tellier se encontraban en el lugar y cuando se enteró de que se habían tomado fotografías de los Fougas. Aunque Trinquier califica de “misterioso” el repentino ataque de furia de Tshombe, la reacción de este parecía guardar relación con su deseo de

mantener en secreto todo asunto relacionado con el Fouga y sus pilotos. Debo señalar que no está claro si “Le Tellier” es el mismo “Letellier” o el periodista del que se habla en la carta de 12 de noviembre de 1961 dirigida por Badaire a Diur, como se mencionó anteriormente.

204. En cuanto a los tiempos de vuelo del Fouga, el objetivo del análisis de Rosato era determinar si un Fouga Magister de Avikat podría haber partido de Kolwezi, realizado un ataque cerca de Ndola y regresado para aterrizar en Kolwezi o en otro aeropuerto. El análisis, realizado con la ayuda del General de Brigada Fry y de Maxwell, fue exhaustivo e incluyó una revisión de los datos de rendimiento del combustible e información del manual de operaciones, que trazaba el rendimiento relativo del combustible con referencia a cuestiones como la altitud, la velocidad y la potencia del motor. En resumen, el análisis concluyó que habría sido posible que un Fouga despegara y regresara a Kolwezi, con un tiempo de patrullaje sobre Ndola de varios minutos.

205. El análisis y las conclusiones de Rosato están en sintonía con los que recibí por separado de los expertos Da Costa y Hammarberg en 2017, que coincidían en que habría sido posible que el Fouga volara de Kolwezi a Ndola en una misión de combate y regresara. También había muchos aeródromos no identificados anteriormente en el sur de Katanga y sus alrededores de los que el Fouga o cualquier otra aeronave de Avikat podría haber despegado y aterrizado, lo que habría reducido la distancia a Ndola y, en consecuencia, aumentado el tiempo disponible para cualquier misión de combate. Con anterioridad he considerado de un valor probatorio moderado que hubiera sido posible que un Fouga amenazara o atacara al SE-BDY. Mantengo esa apreciación a la luz de la nueva información, aunque vuelvo a señalar que la posibilidad de que se haya utilizado un Fouga Magister no respalda, sin embargo, ninguna idea concreta de que se haya utilizado realmente un Fouga para llevar a cabo un ataque contra el vuelo SE-BDY, proposición que requeriría pruebas adicionales para ser demostrada o refutada.

206. En cuanto al posible uso de aviones Fouga por la noche, en 2015, Frank, exsoldado de las fuerzas de mantenimiento de la paz de la ONUC, hizo un relato al Arzobispo Hammar, de Suecia —relato que confirmó a Rosato en 2021—, en que afirmaba que, tras un intento de vuelo de las Naciones Unidas a Kamina en torno a la 1.00 o las 2.00 de la madrugada del 16 de septiembre de 1961, el piloto le informó de que habían sido atacados por un Fouga poco después de entrar en el espacio aéreo de Katanga. Era de asumir que fuerzas de Katanga hubieran escuchado las comunicaciones de radio y localizado así el vuelo de las Naciones Unidas. Como resultado, el siguiente intento de misión a la base aérea de Kamina, donde él y otros soldados de la ONUC iban a ser desplegados, se llevó a cabo sin que su avión se encendiera y con la radio en silencio. Frank cree recordar que ello se produjo el 18 de septiembre de 1961, pero, como señala Rosato, en realidad podría haber sido el 17 de septiembre de 1961, teniendo en cuenta otros registros, incluidos los del primer Grupo de Infantería Irlandesa. Al aterrizar, el avión de Frank fue atacado por fuerzas terrestres, luego de haberse visto balas trazadoras mientras se encontraba en el aire. Posteriormente, el avión que los transportaba fue atacado y bombardeado por el Fouga mientras se encontraba en tierra en Kamina. Frank tomó una fotografía de los restos, de la que Rosato proporcionó una copia.

207. El relato de Frank es un apoyo más a la idea de que el Fouga se habría utilizado por la noche, tal como consta en los registros de vuelo de Van Risseghem y a los que se refirió el embajador de los Estados Unidos en el Congo (véase, por ejemplo, el informe de 2017, sección IV.A.4, y el informe de 2019, sección III.A.5). También cabe destacar la suposición de que el Fouga habría localizado el vuelo de las Naciones

Unidas utilizando las comunicaciones de radio, lo que, de ser cierto, probablemente también habría sido posible en relación con el SE-BDY.

208. Como se observó en el informe de 2019, las pruebas acumuladas parecen respaldar la idea de que en septiembre de 1961 quedaba solamente un Fouga Magister en uso por Avikat. A la vista de la nueva información descrita anteriormente, esa conclusión se ve reforzada. Parece probable que el KAT-93 fuera el único Fouga del que dispusiera Avikat y que se mantuviese en operaciones el 17 de septiembre de 1961, aunque, como se comenta más adelante, varias otras aeronaves se habían diseñado o modificado para el combate y operaban en la zona. Las pruebas disponibles también indican que el Fouga podía operarse de noche y que era utilizado en ataques aire-aire. A continuación se analizan los aeródromos que podrían haberse utilizado para el despegue o el aterrizaje.

209. Como se ha observado anteriormente, habría sido muy difícil para el Fouga realizar misiones nocturnas o de acoso o ataque aire-aire. Por tanto, aunque el análisis anterior muestra que habría sido posible que un Fouga amenazara o atacara al vuelo del SE-BDY, ello no demuestra que se haya realmente utilizado un Fouga para llevar a cabo un ataque contra el SE-BDY. Al igual que en el caso anterior, considero que la información relativa a la presencia y las operaciones del avión Fouga en Katanga en septiembre de 1961 tiene un valor probatorio moderado.

#### *Dornier*

210. El Grupo Independiente recibió información de Gülstorff en 2015 sobre la presencia en Katanga de aviones Dornier DO-27 y DO-28 y la posibilidad de que uno o más de esos aviones pudieran haber estado involucrados en un ataque contra el SE-BDY. Sobre la base de la información analizada desde entonces, incluida la proporcionada por Gülstorff, Bélgica, Alemania y Picard, parece haber quedado demostrado que los aviones Dornier DO-28 se habían suministrado a Katanga desde Alemania Occidental en 1961 sobre bases comerciales. Además, parece haberse determinado que al menos uno de los aviones había estado presente antes de la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 (registrado con la matrícula KA-3016), que ese avión fue utilizado por Avikat en un amplio rango geográfico en Katanga y Rhodesia del Norte y sus alrededores y que es probable que se haya modificado para realizar ataques aéreos (incluyendo interceptaciones) y bombardeos, inclusive durante la noche (véase el informe de 2019, sección III.A.5).

211. El DO-28 que llegó a Katanga en agosto de 1961 fue pilotado por Schäfer, antiguo piloto de pruebas de Dornier, que iba acompañado de Cassart. Otros aviones DO-28 llegaron a Katanga en 1961, aunque al parecer ello ocurrió después del accidente del SE-BDY. En cuanto a su capacidad operacional, la información analizada en 2019 mostró que el DO-28 tenía una excelente maniobrabilidad y era un “avión STOL” (de despegue y aterrizaje cortos), capaz de despegar y aterrizar en una pista de aterrizaje de menos de 300 m de longitud, lo que hacía mayor el número de posibles aeródromos o incluso pistas de aterrizaje rudimentarias que podía haber utilizado para despegar o aterrizar. Entre los lugares en los que se encontraban los aviones Dornier figuraba una pista de aterrizaje en Kipushi (Rhodesia del Norte), según lo observado por un soldado de Rhodesia descrito en la información proporcionada por Picard en 2019, con operaciones que, al parecer, implicaban el transporte de armas y personal de Katanga. A los soldados de Rhodesia que resultaron testigos oculares “se les dijo que no interfirieran”, lo que sugiere un consentimiento tácito de las autoridades de Rhodesia del Norte para permitir que ello ocurriera. A ese respecto, en una nota del 21 de octubre de 1961 sobre una reunión entre la Embajada de Alemania Occidental en Washington y el Departamento de Estado de los Estados Unidos también se mencionaba un DO-28 estacionado en Kipushi.

212. La información sobre los aviones Dornier que figura en el presente informe se analiza en relación con otros subtemas pertinentes. Permítaseme señalar una vez más que la información analizada muestra solamente que podría haber sido posible que un Dornier amenazara o atacara al SE-BDY, basándose en el equipo y el personal disponibles, y no que se utilizara realmente un Dornier para llevar a cabo un ataque contra el SE-BDY. Al igual que en el caso anterior, considero que la información relativa a la presencia y las operaciones del avión Dornier en Katanga en septiembre de 1961 tiene un valor probatorio moderado.

#### *Otras aeronaves*

213. A partir de la información proporcionada por Hendrickx, un telegrama de 19 de septiembre de 1961 dirigido por Diur a “Airservice Germiston” en Johannesburgo (Sudáfrica) confirma que “los pilotos Nguza y Gurkitz estaban autorizados a recoger los KAT 15 y 22”. Ello se interpreta como una posible referencia al hecho de que se autorizara a Ngosa (en otras ocasiones escrito “Nguza”) y a Sandor “Sputnik” Gurkitz a que recogieran dos de los aviones Havilland Dove de Avikat en Johannesburgo, adonde se los había trasladado para recibir mantenimiento. La distancia de vuelo entre Johannesburgo y Ndola es de aproximadamente 1.500 km. El hecho de que los Havilland Doves KAT 15 y KAT 22 de Avikat se encontraban en Johannesburgo para recibir mantenimiento el 19 de septiembre de 1961 no necesariamente descarta que pudieran haber estado cerca de Ndola la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Sin embargo, tampoco deja mucho tiempo para que los aviones hayan hecho ese viaje. Es posible, pero no se ha podido demostrar, que el Dove avistado en Ndola el 23 de septiembre de 1961 haya sido el Dove al que se refiriera Diur en el telegrama de 19 de septiembre de 1961.

#### **b) Aeródromos**

214. Como ya se ha señalado, se ha podido demostrar que había más aeródromos en operaciones en Katanga y sus alrededores de lo que se tenía entendido en las primeras investigaciones y que las fuerzas de Katanga tenían libertad de circulación a través de la frontera de Rhodesia y podían utilizar los aeródromos allí existentes. En el anexo del informe de 2017 se incluyó un mapa no exhaustivo de los aeródromos que podrían ser de interés ubicados en la zona.

215. Sobre la base de la opinión de expertos recibida en 2017, se consideró que un Fouga Magister (como avión a reacción) correría el riesgo de dañar el motor de no despegar y aterrizar en una pista de superficie cerrada (asfalto u hormigón). Los aviones que en ese momento no se encontraban en Katanga, como el Dove y el DO-28, no sufrían de restricciones similares. A pesar del riesgo de daños, según el testimonio de Delin ante la Comisión de Investigación de Rhodesia al menos en una ocasión, “sacó [al Fouga] de Kolwezi y lo aterrizó en una pista de tierra y para sacarlo se ponía agua y se rodaba por la pista de aterrizaje”. A ese respecto, en 2019 Rosez se refirió al hecho de que se sabía que el Fouga había despegado y aterrizado en la pista de aterrizaje “KM30”, una pista de tierra roja compactada de alrededor de 1,5 km de longitud. Además de utilizar pistas de aterrizaje no establecidas, Avikat había recurrido, según las primeras investigaciones, a otras soluciones ad hoc, como encender bengalas de queroseno y arena para poder realizar vuelos nocturnos.

216. Una declaración mecanografiada realizada tras una entrevista el 17 de enero de 1962 con el General de Brigada Rikhye, de la ONUC, en preparación para la Comisión de las Naciones Unidas de 1961, incluye la anotación de que “[s]i bien no parecía posible que el Fouger [sic] pudiera haber llegado a Ndola, los katangueses podrían haber utilizado otros aeródromos. Kipushi era utilizado por ellos y Sakanai [sic, probablemente un error ortográfico de ‘Sakania’] se encontraba en sus manos. Se

podía utilizar cualquier avión pequeño, como un Dornier o un Dove, equipado con una ametralladora. El General Rikhye consideraba que era muy fácil derribar un avión si este volaba a poca altura. Katanga tenía armas suecas, algunas de las cuales habían sido capturadas por las Naciones Unidas (también el Comandante de Aviación Harrison opinaba que era fácil derribar un avión durante su ciclo de aterrizaje)”.

217. En cuanto a la nueva información aportada entre 2020 y 2022, me he referido ya a la proporcionada por Rosato en 2020 a partir de los registros de los contingentes irlandeses de la ONU. Los informes del 35º Batallón también hacen referencia a dos oficiales irlandeses vestidos de civil que fueron a Ndola el 7 de octubre de 1961 para investigar si el aeropuerto de Ndola era utilizado por aeronaves y mercenarios de Avikat. Ese informe hace referencia a otro informe de un tal Capitán Purfield, que no pudo ser localizado por Rosato. Aunque esa información constituye solo una breve referencia, si llegara a localizarse el informe de Purfield, podría contener más información pertinente. No obstante, incluso la breve referencia tiende a respaldar las conclusiones anteriores de que fuerzas katanguesas podrían haber tenido acceso al uso de más aeródromos en Katanga y Rhodesia del Norte de lo que se había podido establecer anteriormente (véase, por ejemplo, el informe de 2017, sección IV.A.4). En consonancia con la evaluación realizada en el informe de 2019, considero que la nueva información de que fuerzas katanguesas podrían haber tenido acceso al uso de un número mayor de aeródromos del que anteriormente se había podido establecer en Katanga, Rhodesia del Norte y otros lugares tienen un valor probatorio moderado, criterio que mantengo a la luz de la nueva información.

## 5. Ataque terrestre

218. A mediados de 2019, recibí información de un investigador que pidió permanecer en el anonimato, en relación con la hipótesis de que fuerzas terrestres podrían haber atacado directamente al SE-BDY, o haber tratado de llegar hasta donde se encontraban los restos de la aeronave (y los posibles supervivientes) inmediatamente después del accidente (véase el informe de 2019, sección IV.B.2). Esa persona proporcionó entre 2020 y 2022 más información basada en una investigación detallada.

219. La información proporcionada por el investigador constituye una hipótesis basada en los acontecimientos y testimonios registrados, incluido el análisis de las primeras investigaciones. El investigador expresa la opinión de que habría sido posible (y, en su opinión, es la explicación probable del incidente) que un equipo de ataque terrestre y aéreo compuesto por mercenarios, que se sabía que estaban en Ndola o en sus alrededores en el momento en cuestión, llevara a cabo un ataque coordinado que amenazara al SE-BDY, haciendo que este intentara una maniobra evasiva como resultado de la cual se estrelló.

220. Esa persona me remitió a nueva información, incluida la obtenida de los documentos del capitán Walter Flett Faulds, quien prestara servicios en el Real Regimiento de Rhodesia en 1961 y quien también trabajara para los servicios de inteligencia del Ejército Federal de Rhodesia.

221. Agradecí la ayuda recibida de la Bodleian Library de la Universidad de Oxford para obtener con poca antelación un ejemplar de las memorias de Faulds. Se titulan “Observaciones de un espía a tiempo parcial del Ejército Federal: relato del servicio de W. F. Faulds —Capitán— del Real Regimiento de Rhodesia 1959-1964”. En el relato, Faulds detalla lo que describe como su trabajo como oficial de inteligencia militar en Rhodesia del Norte a partir de 1959, después de haber sido reclutado por un tal Capitán David Bales para el Tercer Batallón del Real Regimiento de Rhodesia (Territorial). Faulds afirma que, en el desempeño de sus funciones como oficial de inteligencia militar, colaboró estrechamente con la División Especial de la Policía de

Rhodesia del Norte, a la que generalmente hacía una llamada diaria y de la que recibía un importante volumen de información. Faulds también afirma que, al igual que todos los oficiales de inteligencia militar, su selección tuvo que ser confirmada por el ejército británico y se le exigió que cumpliera la Ley Británica de Secretos. En ese sentido, afirmó que existía “un vínculo sorprendentemente estrecho con el Ejército y los Servicios de Inteligencia del Gobierno británico”, con “un enorme apoyo y aportación del MI5”. Faulds también habla de sus contactos periódicos con el agente de la CIA desplegado en Lusaka, Dick Slater, quien trabajaba bajo la cobertura de arquitecto adscrito al Departamento de Asuntos Provinciales del Gobierno de Rhodesia del Norte.

222. Faulds afirma que la noche del accidente aéreo estaba de servicio en el Cuartel General del Ejército en Lusaka y que estuvo “en contacto en todo momento con un funcionario situado en la torre de control del aeropuerto de Ndola, de modo que pude mantener informado al Cuartel General del Ejército sobre los movimientos [de Hammarskjöld]”. A ese respecto, Faulds señala que el “último mensaje de radio del SE-BDY fue que estaba sobrevolando Ndola con luces a la vista y recuerdo haber escuchado la transmisión por teléfono de ese mensaje a quienes estábamos en Lusaka”. A menos que hubiera una línea telefónica abierta todo el tiempo, lo que parece improbable, ello indicaría que se hizo una grabación de los mensajes de radio, en contra de lo que declararon posteriormente a las primeras investigaciones Martin y Barber (véase la sección II.A.1 anterior); es un asunto que queda por verificar. Faulds cuenta que funcionarios locales habían llegado a la conclusión de que el SE-BDY debía haber tenido un cambio de planes y había decidido dirigirse a otro lugar distinto de Ndola, antes de enterarse al día siguiente de que se había estrellado.

223. En particular, Faulds se refiere a “un guardabosques” que era también un oficial de inteligencia militar de Rhodesia, que “estuvo involucrado” y que posteriormente prestó declaración sobre los acontecimientos de esa noche. Sin embargo, ese asunto no parece haberse presentado como prueba durante las primeras investigaciones.

224. En cuanto a la descripción que hace Faulds de otro oficial de inteligencia militar que acudió al lugar del accidente, el investigador postula que podría tratarse de Malcolm Burnes, oficial superior de silvicultura de Rhodesia del Norte radicado en Mwekera en el Centro de Formación Forestal. Burnes no declaró en las primeras investigaciones. Sin embargo, si acudió al lugar del accidente antes de la hora oficial de su descubrimiento, es posible que tuviera o generara información que no se ha divulgado. El investigador señala que la Reserva Forestal de Ndola Oeste, que se extiende desde el extremo oeste de Ndola entre las carreteras principales hacia Kitwe y Mufulira, era gestionada por la sección forestal del Ministerio de Tierras de Rhodesia del Norte. Las torres de vigilancia de incendios se encontraban en varios lugares de las reservas forestales y siempre contaban con uno o varios vigilantes de guardia para inspeccionar el bosque, incluso de noche, en busca de cualquier indicio de incendio. Aunque cuatro vigilantes de incendios, dos de ellos de la Torre núm. 2, situada en la reserva forestal de Chichele, y de la Torre núm. 3, situada al sur de la carretera de Ndola a Wanysha, prestaron declaración ante la Junta de Rhodesia, ninguno de los presuntos vigilantes de incendios estacionados en el bosque de Dola Hill, en el extremo oeste del bosque, y en Ndola, entre las carreteras de Kitwe a Mufulira, con una buena vista del lugar del accidente y de la zona circundante, prestaron declaración o fueron examinados por las primeras investigaciones.

225. En primer lugar, no es la pluralidad o la cantidad de testigos, sino la calidad de las pruebas lo que debe contar. En segundo lugar, el tercero que sirve de fuente de la nueva información debe ser objeto de pruebas. En tercer lugar, si en última instancia se determina que otros vigilantes de incendios de ese importante lugar se encontraban efectivamente de servicio esa noche y eran conocidos y localizables y estaban

disponibles en ese momento, pero no fueron entrevistados o examinados por las primeras investigaciones, y las autoridades no ofrecieron ninguna explicación satisfactoria para no haberlos llamado, ello arrojaría una duda más sobre la exhaustividad de las primeras investigaciones. Exhorto a que ese asunto sea objeto de un seguimiento ulterior.

226. Además, el investigador aportó nueva información sobre el relato de Wren Mast-Ingle, quien ya había declarado haber visitado el lugar del accidente antes de su descubrimiento oficial, donde observó (entre otros detalles) una hilera de agujeros del tamaño de un puño en el fuselaje no quemado del avión, antes de que entre seis y ocho hombres blancos con gorras de visera y en uniforme de fajina que viajaban en Jeeps o Land Rovers de un color más claro que el negro le ordenaran abandonar la zona (véase, por ejemplo, el informe de 2019, sección III.A.7). En entrevistas con Picard, Mast-Ingle declaró que los uniformes de fajina “se asemejaban más a trajes de combate camuflados que a simples trajes de color verde caqui” y que llevaban unas “gorras raras, con visera”. Otra fuente, Rosez, también se refirió al hecho de haber visto en la comisaría de policía de Ndola unos uniformes parecidos a los utilizados por la Legión Extranjera francesa en Indochina en la década de 1950. Picard postuló, basándose en un análisis de los uniformes usados por el ejército francés y los regimientos de paracaidistas desplegados anteriormente en Argelia, que las gorras de camuflaje de visera podrían haber sido un “Bigeard”, acompañado del uniforme “Leopard”. Afirmó que mercenarios franceses presentes en Katanga que habían servido en Argelia, bajo el mando de Faulques, podrían haber sido quienes dejaron los uniformes en Ndola.

227. En la nueva información recibida en 2021 sobre Mast-Ingle, se aportaron más aclaraciones sobre su relato, entre ellas que los arbustos o pequeños árboles que rodeaban el avión, pero no el avión en sí, estaban en llamas, que las luces de al menos un Jeep o Land Rover que había llegado al lugar estaban encendidas y orientadas hacia los restos del avión y que cuando los hombres que se encontraban en el lugar salieron de entre los arbustos o pequeños árboles y hablaron con él, quien parecía ser su comandante habló con acento sudafricano (afrikáans) y le dijo que se marchara inmediatamente. Mientras Mast-Ingle se alejaba en su scooter, escuchó gritos. En resumidas cuentas, el investigador propone la teoría de que Mast-Ingle pudo haber entrado en contacto con el componente de ataque terrestre del presunto ataque aéreo y terrestre coordinado contra el SE-BDY.

228. En el informe de 2019, recordé que un total de seis de los “nuevos” testigos entrevistados por el Grupo Independiente habían declarado haber visitado el lugar del accidente en las primeras horas del 18 de septiembre de 1961 (Chimema, Custon Chipoya, Lumiya Chipoya, Mast-Ingle, Mwebe y Mwansa) y haber observado la presencia de policías o soldados o de ambos. Testigos entrevistados anteriormente, como Mpinganjira y Chisanga, también informaron de que habían observado dos Land Rovers que se dirigían al lugar del accidente a gran velocidad horas después de que la aeronave se hubiera estrellado.

229. La información recibida entre 2020 y 2022 del investigador voluntario, cuya investigación sigue en curso, es una contribución útil a la continua búsqueda de la verdad y tiende a apoyar mutuamente la otra información que se refiere a varias personas no identificadas que visitaron el lugar del accidente antes de que este fuera oficialmente descubierto. No es necesario evaluar por separado el valor probatorio de los asuntos específicos descritos anteriormente. Sin embargo, quedan por verificar asuntos importantes relativos a personas, como Faulds y Burnes, que no prestaron declaración durante las primeras investigaciones. En primer lugar, si ellos u otras personas asistieron al lugar del accidente antes de su descubrimiento oficial pero no prestaron declaración de haberlo hecho, es importante que se busquen otros posibles

registros que se puedan haber creado, especialmente a la luz de la información proveniente de varios testigos que se encontraban cerca del lugar del accidente el 18 de septiembre de 1961 y que dicen haber visto a otras personas igualmente cerca del lugar y que no fueron mencionadas en las primeras investigaciones. En segundo lugar, el relato de Faulds, tal como se ha descrito anteriormente, sugiere que se realizó una grabación en la torre de control del tráfico aéreo de Ndola, pero que nunca se divulgó. Como señaló la Comisión Hammarskjöld, ciertos testimonios sugieren que el control del tráfico aéreo de Ndola grabó pero borró los registros de las comunicaciones de radio (véase el informe de la Comisión Hammarskjöld, sección 13). Se trata de un asunto importante pendiente de verificación a la luz de lo incompleto de los registros escritos del control del tráfico aéreo de Ndola. Los registros migratorios de Rhodesia, incluidos los de la Rama Especial de Rhodesia y el Cuartel General del Ejército de Rhodesia al que Faulds estaba subordinado, son una posible e importante fuente de información y se insta al Reino Unido a que los identifique y divulgue.

## 6. Presencia militar rhodesiana

230. La información a la que se refieren en 2022 tanto Rosato como Rocksén incluye una referencia de “Hotline from the Katanga”, de Hunt, que se examina más adelante, en la que se describe una comunicación enviada en la mañana del 16 de septiembre de 1961 por “Amichi” a Tshombe. Hunt afirma que Amichi, o Amici, puede ser el alcalde de Jadotville, pero no está seguro de que ello sea el caso. El mensaje dice: “Por favor, dirijase inmediatamente a Sir Roy Welensky: El Presidente Tshombe señala que contingentes comunistas de Gizenga han llegado a Nyunzu y se dirigen hacia el sur. Pedimos la intervención de Rhodesia si llegan a cierto punto en dirección al sur. ¿Podría prestarnos de inmediato dos aviones de combate para enviarlos al aeródromo de Kolwezi? También seis pistolas sin retroceso con 100 balas cada una. Podríamos recogerlos en Solwezi. El aeródromo de Jadotville tiene solo 3.300 pies. Jadotville y Kolwezi están bajo control. Por favor, dirija la respuesta Tshombe care Amici Jadotville a través del mismo canal[.] Firmado Amichi para Tshombe”.

231. Aunque el texto de ese mensaje ya se podía consultar en las memorias de Hunt, en 2022 Rocksén proporcionó lo que parece ser un manuscrito original del mensaje proveniente de los archivos de Hunt. La solicitud es de interés por varias razones, entre ellas que, como se analizó anteriormente, varios testigos oculares describen haber visto más de un avión en el aire antes de que se estrellara el SE-BDY y varias fuentes de los Estados Unidos y de las Naciones Unidas consideraron que había más de un avión Fouga en Katanga en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 (a pesar de que ahora parece confirmarse que quedaba solo un Fouga de Avikat). Además, en la información de Rosato descrita anteriormente en la sección III.A.3, un informe del 14 de septiembre de 1961 de la Compañía A, 35º Batallón de Infantería, en el que se describe el relato de los mercenarios capturados Van der Wegen y Paucheun, habla primero de un intento de reclutar a más pilotos de reactores de Rhodesia y, más tarde, a pilotos llegados de Rhodesia del Norte a Kolwezi. También es de interés señalar que la información analizada en el presente informe, incluida la relativa a la solicitud del mercenario katangués Lasimone a Rhodesia del Norte y la circulación relativamente libre de equipos a través de la frontera entre Rhodesia del Norte y Katanga, sugiere un grado de cooperación, al menos tácita, entre las autoridades katanguesas y las de Rhodesia del Norte en relación con asuntos militares. Según la información disponible, no hay pruebas de que se haya enviado ningún avión de combate rhodesiano para apoyar a Katanga antes del accidente del SE-BDY. Sin embargo, se trata de un asunto importante que merita ser investigado, en particular en los registros militares de Rhodesia.

## B. Sabotaje: Operación Celeste/Instituto Sudafricano de Investigación Marítima

232. En 2021/22 se recibió nueva información relativa a la Operación Celeste, que amplía la información analizada en el informe de 2019, así como la analizada por el Grupo Independiente. Recuérdese que una serie de documentos, de cuya importancia se había percatado el investigador Terreblanche y que habían sido objeto de investigación inicial por Williams, se refieren a una supuesta operación de 1961 para “eliminar” a Hammarskjöld mediante el sabotaje del vuelo SE-BDY. Esos documentos aparecen con el membrete de una organización denominada Instituto Sudafricano de Investigación Marítima (SAIMR) y en ellos se describe la manera en que sus agentes planificaron y llevaron a cabo el complot, denominado Operación Celeste. Aparte de esa presunta operación, parece que posteriormente se establecieron vínculos entre mercenarios específicos que se encontraban en Katanga en 1961 y el SAIMR.

233. Inicialmente, los documentos salieron a la luz pública a finales de la década de 1990 durante los trabajos de la Comisión de la Verdad y la Reconciliación de Sudáfrica. Desde 2015 se ha solicitado al Gobierno de Sudáfrica acceso a los originales o a las copias de los documentos de la Operación Celeste, así como que responda a varias otras solicitudes de información. En el informe del Grupo Independiente, no se pudo evaluar de manera concluyente el valor probatorio de la documentación del SAIMR, ya que Sudáfrica no facilitó acceso a la documentación ni otro tipo de ayuda a las pesquisas. Aunque en 2016 se recibió una indicación de que se habían localizado en los archivos sudafricanos documentos que contenían respuestas, tras una nueva solicitud en septiembre de 2019 (después de que se hubiera finalizado el informe de 2019), recibí una respuesta del Encargado Independiente de Sudáfrica, Mxolisi Nkosi, según la cual el Gobierno sudafricano había emprendido una nueva búsqueda en todos los archivos pertinentes, con el fin de obtener información sobre los presuntos documentos de la Operación Celeste y, a pesar de una búsqueda exhaustiva y diligente, no se pudieron localizar los documentos originales. En consecuencia, no he podido acceder a los documentos originales, o a copias de estos, dentro de Sudáfrica. También solicité al Reino Unido y a los Estados Unidos que realizaran búsquedas de información pertinente, sin resultado.

234. En 2018/19, agradecí la nueva información recibida sobre el SAIMR del equipo de la película *Cold Case Hammarskjöld*, que había realizado una importante investigación sobre la existencia de esa información. La nueva información incluía el testimonio de una persona que afirmaba haber sido un operativo del SAIMR y una versión manuscrita y aparentemente completa de las memorias del presunto jefe del SAIMR, Keith Maxwell-Annandale (a quien hace referencia en el informe anterior y en el presente como “Maxwell”).

235. En 2021, Rosato me proporcionó nueva información sobre el tema de la investigación de los detalles sobre el SAIMR que se desprenden del análisis de los documentos de la Operación Celeste, así como información sobre las identidades Wagner y Maxwell, presuntos miembros del personal del SAIMR. Algunos de los documentos de la Operación Celeste parecen datar de 1960 y 1961 y llevan el membrete del SAIMR y la dirección y el número de teléfono “5th Floor, Clinical Centre, De Villiers Street, Johannesburg, Union of South Africa, Tel. 23-5611”. Según un análisis realizado por Rosato, la guía telefónica de Johannesburgo de julio de 1960 mostraba que el número 23-5611 pertenecía a una tal V.T. Addinall de 38<sup>a</sup> Bradlows Building. Más tarde, en el directorio de empresas de 1973 de Johannesburgo ese número aparece asignado a “Naturopathic College of SA, 5 Wanderers St”. En relación con ese mismo asunto, como señala Rosato, Williams afirmó previamente en *Who Killed Hammarskjöld: The UN, the Cold War and White Supremacy in Africa* que en 1966 se había asignado el número de teléfono 23-9074 a un “Centro clínico

(de cuidados)” localizado en el número 5 de la calle Wanderers, que hace esquina con la calle De Villiers en Johannesburgo. Según la información proporcionada por Rosato, parece que esa dirección ha tenido el número de teléfono 23-9074 al menos desde 1960.

236. A partir de una síntesis de la información proporcionada por Rosato y la analizada previamente por Williams, parece que la dirección y el número de teléfono que aparecen en el membrete del SAIMR no coinciden: en la calle De Villiers de Johannesburgo (al menos en la esquina con la calle Wanderers) sí había un Centro Clínico, pero en 1960/61 tenía un número de teléfono diferente al que aparece en el membrete del SAIMR. Sin embargo, en un momento posterior, presumiblemente entre 1966 y 1973, ese número parece haber sido asignado a un negocio cuasi-médico diferente, “Naturopathic College of SA”, en la misma dirección de 5 Wanderers Street.

237. Suponiendo que la información de la fuente relativa a los listados de la guía telefónica sea correcta, el hecho de que la dirección y el número de teléfono que figuran en el membrete del SAIMR no parezcan coincidir pudiera ser otro indicio de que los documentos no son auténticos.

238. Otros datos facilitados y analizados por Rosato se refieren a otro número que figura en una de las cartas de la Operación Celeste. Esa carta incluye referencias a una reunión entre “MI5, Special Ops. Executive, and SAIMR” en la que se habló de que las Naciones Unidas se estaban volviendo problemáticas y “se expresó la opinión de que debería sustituirse a Hammarskjöld”, así como una declaración de que el jefe de la CIA, Allen Dulles, “estaba de acuerdo y había prometido plena cooperación”. Para terminar, en la carta se dice: “si surgieran complicaciones graves, diga a sus agentes que utilicen el teléfono [ilegible] de Johannesburgo 25-3513”. Rosato señala que el número 25-3513 aparece dos veces en la guía telefónica de Johannesburgo de 1960: uno de los listados no es legible (y puede ser un error); un segundo listado parece pertenecer a “Mr. Ian F. Kerr, 91 Derby Rd Kens”. Ese nombre parece coincidir con el nombre de un destinatario en parte de la presunta documentación del SAIMR de 1961, que se encuentra entre “Capitán Kerr” o “Capitán Ian” y “Comodoro Wagner”.

239. Por último, Rosato proporcionó información sobre un artículo inédito escrito por Peta Thornycroft en el que se señalan varias incoherencias en los relatos de Maxwell sobre las actividades del SAIMR. En primer lugar, Thornycroft señala que Maxwell afirmó en 1990 que el SAIMR estaba detrás del intento de golpe de Estado en Seychelles, pero para 1998 su versión había cambiado. Además, según Thornycroft, Maxwell dijo a algunos periodistas en 1990 que tenía 43 años; si esa era en efecto su edad en aquel momento, habría tenido solo 14 años en 1961, es decir, 29 años antes. Además, Thornycroft fue informado por el piloto de Avikat Jerry Puren, que al parecer estaba realmente en Ndola del 17 al 18 de septiembre de 1961, de que no conocía a Maxwell de su época en el Congo y de que nunca había oído hablar del SAIMR. (Como se expone más adelante en IV.A.1, no se excluye la posibilidad de que Puren llegara a conocer a Maxwell en una época posterior, ya que ellos dos, Hoare, Sims y Dagleish estuvieron supuestamente implicados en el golpe de Estado de las Seychelles). Habida cuenta del mundo relativamente cerrado de las actividades mercenarias en el Congo y sus alrededores en 1961, si Puren decía la verdad, sería improbable que el SAIMR hubiera llevado a cabo ninguna actividad importante, y mucho menos una operación como la Operación Celeste sin que fuera del conocimiento de Puren.

240. Como se observa en el informe de 2019, la información actualmente disponible indica que la organización SAIMR existió en las décadas de 1980 y 1990. Otras alegaciones, entre ellas las que aparecen en las memorias del propio Maxwell, según las cuales el SAIMR existía en la década de 1960 y había estado implicado en el

accidente del SE-BDY, parecen tener menos credibilidad. La nueva información proporcionada por Rosato, incluida la que muestra la falta de correspondencia entre los detalles del membrete del SAIMR y los datos que figuran en el artículo de Thornycroft, hace que se reduzca todavía más la probabilidad de la autenticidad de la Operación Celeste, a falta de otra información que salga a la luz. La nueva información vuelve a subrayar que sigue siendo necesario verificar o disipar la hipótesis relativa a la Operación Celeste.

241. Con respecto a la hipótesis del SAIMR, otro posible elemento asociado con ella es el caso del autor y académico Greg Poulgrain me proporcionó nueva información, un extracto de su libro publicado en 2020 *JFK vs. Allen Dulles: Battleground Indonesia*. La información proporcionada por Poulgrain se basa en investigaciones y entrevistas que hiciera en relación con Conor Cruise O'Brien y George Ivan Smith, quienes habían sido altos funcionarios de las Naciones Unidas, en particular en el Congo en 1961. Según Poulgrain, tanto O'Brien como Smith le expresaron su opinión de que Hammarskjöld había sido deliberadamente asesinado.

242. Poulgrain afirma que el entonces jefe de la CIA, Allen Dulles, construyó un caso para eliminar a Hammarskjöld luego de que entre ellos dos se produjera un conflicto político mayor. En resumen, ese conflicto surgió porque Hammarskjöld se proponía anunciar, tras su regreso del Congo en septiembre de 1961, la intención de las Naciones Unidas de intervenir en la disputa sobre la soberanía de Nueva Guinea Occidental a favor de la independencia del pueblo papú, intervención que el presidente Kennedy apoyaba pero a la que Dulles se oponía firmemente.

243. Poulgrain afirma que en las entrevistas con Smith se le transmitió que, antes de partir hacia el Congo en 1961, Hammarskjöld se había centrado en la cuestión de la soberanía de Nueva Guinea Occidental. En vísperas del pleno de la Asamblea General de 1961, había cristalizado una política de las Naciones Unidas sobre el asunto, respecto a la cual el Secretario General había mantenido reuniones con el Presidente Kennedy. Se cree que Kennedy apoyaba el papel de las Naciones Unidas en la disputa en torno a la soberanía, ya que no se requeriría que los Estados Unidos interviniera en apoyo de la independencia de Papúa, apoyada por las Naciones Unidas, frente a algunos Estados Miembros, como China, Indonesia, los Países Bajos y la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas. Según Poulgrain, Dulles se oponía firmemente a esa intervención en la disputa en torno a la soberanía de la forma propuesta por Hammarskjöld, por cuanto esta era una amenaza para su propia política (y la de la CIA) en relación con Indonesia, que era clave para su política global.

244. Poulgrain señala que el Comité Church (que se describe más adelante) redactó 14 informes sobre las actividades de inteligencia de los Estados Unidos, los cuales revelaron, tras la muerte de Dulles, el alcance de sus acciones y políticas, incluida la intervención en asuntos exteriores. El autor sostiene que los documentos de la Operación Celeste, ya comentados, muestran la participación de Dulles en dicha intervención. Se recuerda que esos documentos hacen referencia a un plan para matar a Hammarskjöld haciendo que su avión se estrellara, y mencionan por su nombre a Dulles, afirmando que “las Naciones Unidas se habían vuelto problemáticas y se consideraba que Hammarskjöld debía ser eliminado. Allen Dulles estaba de acuerdo y había prometido la plena cooperación de su gente”. Poulgrain afirma que la similitud se encuentra en la forma en que el Comité Church describe a Dulles como implicado en un plan para matar a Lumumba a principios del mismo año; según se afirma, Dulles había expresado su “deseo [de] dar todo el apoyo posible” al plan.

245. Poulgrain plantea además que las investigaciones oficiales no han verificado las identidades y los actos de los técnicos que trabajaban en el *Albertina* en Leopoldville, el cual permanecía desatendido antes de su partida, lo que sigue siendo un paso necesario para considerar la hipótesis de un sabotaje. Afirma que el hecho de que los

altímetros del *Albertina* se hayan revisado en los Estados Unidos bajo la supervisión de J. Edgar Hoover y hayan resultado no ser defectuosos es, además, motivo de sospecha.

246. La información de Poulgrain se centra principalmente en un posible motivo que, según él, existía para el asesinato de Hammarskjöld, más que en los medios con los que se llevó a cabo. A falta de información creíble que establezca una conexión entre los medios y el motivo alegado, no es necesario en la fase actual evaluar el valor probatorio de la nueva información proporcionada por Poulgrain. Al mismo tiempo, la información plantea asuntos que seguir investigando y subraya la importancia de probar o refutar la veracidad de la hipótesis de la Operación Celeste y la presunta implicación de Dulles (tal como la invoca Poulgrain).

247. Como se ha señalado en informes anteriores, se requiere la cooperación de Sudáfrica para obtener todos los documentos disponibles que se relacionen con la supuesta Operación Celeste, ya sean originales o copias, a fin de que se puedan someter a un análisis forense. A ese respecto, agradecí el compromiso y las seguridades ofrecidas en junio de 2022 respecto del pleno apoyo del Gobierno de Sudáfrica expresados por la Ministra de Relaciones Internacionales y Cooperación, Sra. Pandor, y la disposición de Sudáfrica a realizar renovados esfuerzos para localizar y proporcionar la información solicitada.

248. Aun cuando se dispusiera solo de copias de los documentos del SAIMR, podrían analizarse (incluso comparándolos con las memorias manuscritas de Maxwell) en cuanto a la tipografía, la escritura y otros asuntos. Es probable que más información de inteligencia en Sudáfrica y posiblemente en el Reino Unido y los Estados Unidos pueda ayudar a establecer la posible existencia y cualesquiera operaciones del SAIMR en 1961. Es menester señalar una vez más que esas cuestiones deben analizarse adecuadamente para llegar a cualquier conclusión sobre la hipótesis del sabotaje.

### **C. Error humano (del piloto)**

249. Al igual que se debatió en las primeras investigaciones y tal como se señala en los informes recientes, de vez en cuando ocurren accidentes de aviación resultantes de errores cometidos por los pilotos, incluso en el caso de aeronaves pilotadas por tripulaciones experimentadas (véase, por ejemplo, el informe de 2019, sección V.A.3). Si bien en general esos accidentes resultan más probables en condiciones atmosféricas adversas, no se limitan a esas situaciones. En el caso del vuelo del SE-BDY, no se ha establecido ni descartado la posibilidad de que el accidente se produjera por un error del piloto sin que hubiese habido ningún tipo de interferencia. En efecto, habida cuenta de que parece excluirse la posibilidad de desperfectos mecánicos, estructurales o materiales, si el vuelo no estuvo sometido a interferencias, es casi seguro que el accidente se haya debido a un problema de error humano; por ejemplo, que los pilotos hayan leído mal la aproximación por instrumentos y no hayan podido ver el suelo.

250. Entre 2021 y 2022, recibí un informe, con actualizaciones y modificaciones posteriores, de Joseph Majerle, mecánico y piloto de aviones en Alaska, Estados Unidos. En su informe, Majerle afirma que tiene una gran experiencia en aviación y operaciones aéreas. Aunque no pretende ser un experto específicamente en aviones DC-6, ha tratado ampliamente con esos aviones y sus pilotos. Majerle coescribió un artículo sobre el tema al que se hizo referencia en el informe de 2019 (sección IV.B.2).

251. En el informe proporcionado por Majerle, este afirma que hay varias conclusiones erróneas en el examen técnico realizado por las primeras investigaciones. El análisis de Majerle se basa en una revisión del material, incluidos los informes de la Junta y la Comisión de Rhodesia, los expedientes de Bo Virving y

las transcripciones de las audiencias de la Comisión de las Naciones Unidas, en particular las del testigo Evans, Comandante de ala. Majerle trata de transmitir, entre otras cosas, la opinión de que el SE-BDY podría haber tratado de aterrizar de forma deliberada, en lugar de involuntariamente, como se daba por sentado durante las primeras investigaciones.

252. Entre otras cosas, basándose en un exhaustivo análisis técnico, Majerle plantea varios asuntos que, según él, indican que los pilotos del SE-BDY hicieron un intento deliberado de aterrizaje en el lugar del accidente. Majerle afirma que esa conjetura se apoya en cuestiones tales como que: a) la aeronave estaba en una configuración de aterrizaje más lejos del aeropuerto de lo que debería haber estado; b) la aeronave viajaba a una velocidad inferior a la que la Junta de Rhodesia consideraba (probablemente menos de 140 nudos y quizás hasta 80 nudos) cuando entró en contacto con las copas de los árboles; c) basándose en su análisis de las palas propulsoras y otros aspectos conexos (análisis que se llevó a cabo deficientemente en las primeras investigaciones), el SE-BDY tenía un considerable empuje inverso activado mientras estaba en el aire; y d) la longitud de la hendidura abierta en el follaje y la distribución de los restos muestran un desplazamiento mínimo, lo que pone de manifiesto la baja velocidad de impacto. Majerle plantea igualmente que no había ningún indicio de problemas de funcionamiento o de comunicaciones en relación con los altímetros y que la hipótesis más probable del accidente era, por tanto, que algún tipo de acontecimiento desencadenante (como una explosión o un incendio durante el vuelo) hizo que los pilotos intentaran realizar un aterrizaje forzoso voluntario y deliberado. El análisis de Majerle concluye que la tripulación del SE-BDY lo hizo todo de forma correcta y hábil en las circunstancias a las que se enfrentaba.

253. A fin de evaluar la nueva información proporcionada por Majerle, solicité la asistencia y la opinión experta de Sven Hammarberg, investigador de accidentes y antiguo piloto de caza que anteriormente prestara su asistencia a la Comisión Hammarskjöld, al Grupo Independiente y a la Persona Eminente. Puesto que recibí una versión revisada de la presentación de Majerle a mediados de junio de 2022, para cumplir con los plazos de presentación de informes me vi obligado a solicitar la opinión de Hammarberg bajo una considerable presión de tiempo. Le agradecí mucho que atendiera a mi petición con el mismo grado de profesionalidad y colegialidad de que ha dado muestra en ocasiones anteriores.

254. Hammarberg consultó al capitán Lars Gibson, experimentado piloto de Transair que sirvió en el Congo en la década de 1960. En cuanto al hecho de que el SE-BDY estuviera en configuración de aterrizaje a unas nueve millas del aeropuerto de Ndola, el Capitán Gibson declaró que el procedimiento operativo estándar de Transair era desplegar el tren de aterrizaje en el giro de procedimiento, de modo que la aeronave estuviera preparada para el aterrizaje antes de que el morro se dirigiera al aeródromo en preparación para el descenso final. Por tanto, el hecho de que el capitán Hallonquist hubiera desplegado la configuración de aterrizaje en el lugar del accidente, a pesar de que estaba a cierta distancia del aeropuerto, era lo habitual en consonancia con la política de Transair.

255. En cuanto a la cuestión del posible empuje inverso de los propulsores antes del aterrizaje, Hammarberg señaló que en el manual del DC-6 de 1951/59 se afirma que era posible que un DC-6 activara el empuje inverso mientras se encontrara en el aire (aunque el avión estaba dotado de los medios para evitar que ello ocurriera accidentalmente, lo que había provocado accidentes aéreos anteriores). Hammarberg consideró la posibilidad de que el empuje inverso se hubiese activado teniendo en cuenta el ángulo de descenso del avión y los destrozos visibles en los árboles que precedían al lugar del accidente. En opinión de Hammarberg, la hendidura abierta en los árboles antes de que el SE-BDY entrara en contacto con el suelo proporciona una

prueba sólida de un “vuelo controlado en el terreno” (cuya definición no incluye ningún acto hostil desde el exterior, véase el informe de la Comisión Hammarskjöld [7.15] y siguientes). Hammarberg observa que sería difícil calcular con exactitud cómo el efecto de frenado del contacto con los árboles hizo que mermara la velocidad de la aeronave en ausencia de datos específicos, incluyendo el número y la densidad de los árboles en el lugar. Sin embargo, Hammarberg no consideró que el ángulo del corte hecho en los árboles mostrara signos de un “accidente de paso inverso”, ya que el ángulo no era tan pronunciado y corto como lo habría sido si se hubiera activado el empuje inverso. Cualquier error en las entradas de la palanca mientras se conecta el empuje inverso tiene la posibilidad de resultar en un vuelo incontrolado con un mayor grado de inclinación, seguido de una clara caída en picada. También señaló que la activación del empuje inverso habría planteado problemas para el aterrizaje, incluidas las fuerzas de guiñada resultantes de una posible diferencia en las fuerzas de frenado de los lados izquierdo y derecho.

256. Al analizar la zona en que se hallaron los restos de la nave, Hammarberg coincidió en que podría ser señal de que el avión tenía poca energía en su movimiento de avance al estrellarse contra los árboles. Consideró que el plano de los restos indicaba un fuerte impacto cerca del hormiguero, lo que habría generado un violento movimiento de rotación que hizo que se esparcieran partes de la aeronave en un patrón que difería claramente de sus posiciones iniciales (por ejemplo, se encontraron partes de la cola en la “zona de la cabina”).

257. Como observación general, Hammarberg señaló las complejidades y los retos que supone sacar conclusiones firmes basadas principalmente en un análisis de fotografías sobre el aspecto y la ubicación de las piezas de la aeronave o la posición de las hélices. También señaló que un examen moderno de los motores y propulsores reales podría dar lugar a más información de aquella a la que tuvieron acceso las primeras investigaciones. Al mismo tiempo, Hammarberg declaró que se debería dudar antes de proponer que se anulen las conclusiones de los investigadores iniciales sobre la base de un análisis fotográfico realizado después del hecho y señaló su opinión de que las pruebas no apoyaban una teoría específica de un intento deliberado de aterrizaje en el lugar o de colisión.

258. He revisado en detalle la nueva información proporcionada por Majerle y Hammarberg. Cada análisis subraya que, tal como se constató en las primeras investigaciones, el giro de procedimiento del SE-BDY y la parte de su descenso anterior a su accidente parecen haberse realizado de forma generalmente controlada, basándose en las pruebas físicas, incluidas las marcas en los árboles y la distribución de los restos. Como señaló Hammarberg y se observó en las primeras investigaciones, el hecho de que el SE-BDY se encontrara con el tren de aterrizaje bloqueado y las aletas desplegadas en configuración de aterrizaje indica, en esas circunstancias, que sus pilotos estaban actuando de forma competente y de acuerdo con la política establecida para un procedimiento de aproximación por instrumentos. En lo que respecta a la velocidad a la que el SE-BDY podría haber estado viajando en el punto de impacto, las primeras investigaciones y los vuelos simulados realizados como parte de las investigaciones de la Junta de Rhodesia parecen considerar un rango de velocidades. En cuanto a la posibilidad de que el SE-BDY viajara a una velocidad inferior a considerada en las primeras investigaciones (incluyendo, sin limitación, el hecho de que se activara el empuje inverso antes del aterrizaje), no tengo suficiente información para llegar a una conclusión firme. A ese respecto, señalo las advertencias y las limitaciones que reconocen los respectivos dictámenes de Majerle y Hammarberg.

259. Los momentos finales del SE-BDY fueron analizados en los informes técnicos y otra información antes de las investigaciones anteriores, y el presente material y

otros adicionales también fueron considerados por la Comisión Hammarskjöld y el Grupo Independiente. He revisado la nueva información en su conjunto, incluidas las advertencias y limitaciones expresadas por los autores y la he considerado a la luz del material existente. En resumen, sin el beneficio de material técnico adicional convincente, las pruebas físicas no parecen capaces de indicar de forma concluyente si, cuando el SE-BDY chocó contra las copas de los árboles y después contra el suelo, lo hizo debido a un acto voluntario o involuntario de los pilotos. Si se presentara más información sobre ese tema, se justificaría proseguir el examen y la evaluación.

## **IV. Otra información nueva**

260. La presente sección adopta una estructura utilizada en el informe de 2019 y consolida la información relativa a la actuación de las autoridades locales y extranjeras, incluida la actuación de funcionarios y organismos de inteligencia. Como tal, contiene un análisis de información nueva que es pertinente para el contexto del accidente, pero que no guarda relación directa con sus causas. Al igual que en 2019, se ha recibido nueva información de importancia que confirma la presencia activa de agentes de inteligencia extranjeros en la región en el momento pertinente, así como otra información pertinente para el contexto y los acontecimientos circundantes de 1961. Insistamos en que este es un importante aspecto que habrá de ser objeto de seguimiento, ya que nos indica dónde se podría encontrar información clave adicional y vuelve a servir de apoyo a la conclusión de que los Estados Miembros todavía no han presentado información completa de registros importantes.

### **A. Actuación de las autoridades locales y extranjeras**

#### **1. Organismos de inteligencia extranjeros**

261. Aunque en las primeras investigaciones no se mencionaba la presencia de personal y organismos de inteligencia extranjeros ni se consideraba que pudiera haber información disponible a través de sus registros, la información que ha salido a la luz desde entonces muestra que había una presencia significativa de ese personal y esos organismos en Katanga y sus alrededores en 1961. Además de mercenarios y personal paramilitar, se llevaron a cabo importantes operaciones de inteligencia, diseñadas precisamente con el fin de recopilar información. El hecho de que no se hayan examinado como posibles depósitos de información hizo que no se utilizaran fuentes claves. Como Persona Eminente, he solicitado acceso a la información elaborada por esas instituciones y su personal o en su poder.

262. Como se describió anteriormente, el contexto histórico indica que los Gobiernos de Bélgica, Francia, Sudáfrica, la Federación de Rusia, el Reino Unido y los Estados Unidos fueron los que con mayor probabilidad crearon o tuvieron en su poder información generada a través de operaciones de inteligencia sobre el terreno. En 2018/19, Bélgica y Francia proporcionaron mecanismos a sus Designados Independientes para acceder a dichos archivos, pero no todos los Estados Miembros lo hicieron. Como se describió anteriormente en la sección II.B, aunque en 2021/22 recibí nueva confirmación de que otros Estados Miembros habían revisado sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa, todavía no se puede afirmar que esas búsquedas hayan sido exhaustivas.

263. A continuación se analiza la información sobre ese tema analizada entre 2020 y 2022.

**a) Reino Unido**

264. Como se señaló anteriormente, el Reino Unido tenía una importante presencia de inteligencia en el Congo y sus alrededores en 1961. A partir del trabajo realizado por Williams en 2011 basándose en el análisis de los papeles de Lord Alport en la Universidad de Essex, se localizó un documento titulado “Secret Report by Neil Ritchie, Appendix A to Alport to Sandys, Despatch No. 8, 25 de septiembre de 1961” (Informe Neil Ritchie). Se ha confirmado que Neil Ritchie era un agente del MI6 que operaba de forma encubierta como Primer Secretario en la Oficina del Alto Comisionado Británico en Salisbury. Ritchie tuvo una participación central en los acontecimientos que condujeron al accidente aéreo. En septiembre de 1961, organizó los preparativos de la reunión con Tshombe en Ndola a la que se dirigían Hammarskjöld y sus acompañantes cuando se estrelló el SE-BDY y en la que estaba previsto que participaran Denzil Dunnett, cónsul británico en Katanga, y Lord Alport, Alto Comisionado Británico en Salisbury. Las primeras investigaciones no conocían el alcance de la implicación de los funcionarios diplomáticos y de inteligencia británicos en la organización de la reunión entre Hammarskjöld y Tshombe.

265. El carácter central de la participación de Ritchie incluyó no solo la organización de la reunión, sino su facilitación. El día anterior, Ritchie había recogido a Tshombe, Dunnett y Fortemps (Subdirector General de la UMHK) en Kipushi, Katanga, para viajar por la frontera de Rhodesia del Norte hasta Ndola. Dado que el Reino Unido no ha revelado oficialmente ningún registro sobre ese tema, no está claro si esa acción respondía a la política oficial británica o simplemente había sido decidida por uno de sus funcionarios, a través de lo cual Ritchie desempeñó un papel decisivo en la coordinación de los acuerdos entre el Jefe de Estado de Katanga, el Secretario General de las Naciones Unidas y la UMHK, la empresa que financiaba la secesión de Katanga y la nómina de los mercenarios que estaban en abierto conflicto con las Naciones Unidas.

266. La correspondencia oficial que se ha analizado anteriormente hace referencia a la presencia de Ritchie y David Driver, Oficial de Enlace de Seguridad del MI5 en África Central. En esa correspondencia figura una carta del 16 de octubre de 1961 dirigida por Sandys, Secretario de Estado británico, a Lord Alport, de cuya existencia supe por Simensen, en la que el remitente “expresa en particular [su] agradecimiento al Sr. Ritchie por la iniciativa y el buen juicio que demostró durante las difíciles negociaciones del alto el fuego”. También se hace referencia a Ritchie en memorias de funcionarios publicadas posteriormente, entre ellas las memorias de Denzil Dunnett, *To Katanga and On*, y de Gordon Hunt, *Hotline from the Katanga*. Hunt, quien declaró haber sido “entrenado tanto en la guerra como en la paz en el Servicio de Inteligencia Británico”, actuó como interlocutor clave en los acontecimientos que condujeron a la reunión, como se analiza más adelante.

267. En 2020, Picard, autor de *Ils ont tué Monsieur H* (Mataron al Sr. H), me proporcionó varias informaciones nuevas sobre la investigación realizada en los archivos de Manfred “Freddy” Loeb, ingeniero que trabajó para Traction et Électricité y la UMHK, cuya presencia conocían los aparatos de inteligencia del Reino Unido y de los Estados Unidos. En 2019, Picard había entrevistado a Loeb, ya fallecido, y examinó una copia de las memorias de Loeb. Los registros de Loeb confirman la presencia y el papel clave de Ritchie y la naturaleza de las comunicaciones facilitadas por la UMHK. Dicha información describe cómo Loeb facilitó y transmitió las comunicaciones entre varios funcionarios, incluidos Tshombe y Hammarskjöld, de manera que estaba al tanto de los asuntos militares, las negociaciones políticas y los planes de Hammarskjöld en tiempo real, información que fue analizada en el informe de 2019 (véase la sección IV.A.1). Entre otras cosas, Loeb ha declarado que era consciente de que el “accidente” del avión estrellado no había sido accidental.

268. Como se recordará, Loeb era un ingeniero belga que había llegado a Rhodesia del Norte en septiembre de 1961 y a quien se había encomendado la tarea de ayudar a restablecer las comunicaciones entre Bruselas y Katanga, que habían quedado cortadas. En Kitwe, Loeb trabajó con Neil Ritchie (MI6), que había venido a recogerlo a su llegada, y Gordon Hunt (Anglo American Corporation of South Africa (Anglo American) y Rhodesia Congo Border Power Corporation (Rhopower)). Durante su misión, Loeb desempeñó un papel decisivo en la transmisión de mensajes entre las partes, en particular el Gobierno escindido de Katanga (incluido Tshombe), el Gobierno de la Federación de Rhodesia (incluido Welensky, Primer Ministro, y Thompson, Comisionado Provincial), el Gobierno del Reino Unido y las oficinas de la UMHK en Katanga y Bruselas. Loeb también declaró que había viajado con Ritchie poco después del accidente del SE-BDY a Katanga para entregar a Dunnett algunos documentos no identificados de Hammarskjöld.

269. En 2022, Rocksén, jefe de investigación de la película *Cold Case Hammarskjöld*, me proporcionó nueva información sobre la investigación de archivos que su equipo y él habían realizado. Entre otros documentos, se me facilitaron copias de las comunicaciones transmitidas en septiembre de 1961 entre Anglo American, la UMHK y Rhopower. Entre los remitentes y destinatarios se encuentran Taylor, de Anglo American; Hunt, de Rhopower (quien más tarde afirmó haber trabajado para la inteligencia británica), Aimé Marthoz de la UMHK, G. de Rosenbaum, Arnot, Bentley y otros. A continuación se describen las comunicaciones de especial interés.

270. La primera comunicación no está claramente fechada, pero por el contexto parece haber sido enviada el 11 o el 12 de septiembre de 1961. Es de Rosenbaum y fue transmitida desde Jadotville pero enviada en nombre de la “Dirección General de la UMHK” a Arnot, en Kitwe. En ella se afirma que la UMHK disponía de un transmisor de radio en Elisabethville (así como de teléfono y télex (telegrama)) y se proponía instalar otro en Kitwe para poder comunicarse por transmisión radiofónica. De Rosenbaum propone enviar un técnico a Kitwe con un transmisor de radio de banda lateral única para transmitir en las frecuencias “3535, 6122 y 7070 KCS”. Arnot responde que debatirá el asunto con Hunt. Una respuesta del 12 de septiembre de 1961 dirigida por Hunt al Director General de la UMHK “da la bienvenida a su propuesta de instalar un transmisor de radio en Kitwe” y señala que se ha recibido la aprobación provisional de las autoridades de Rhodesia del Norte.

271. Una comunicación del 13 de septiembre de 1961 dirigida por Hunt, en Kitwe, a Taylor, en Salisbury, confirma “todo lo que aparece en el último Sitrep [de Hunt]” y describe el estado de las operaciones militares en Katanga entre las fuerzas de Katanga y de la ONUC. Cabe observar que la comunicación de Hunt se hace en nombre de Rhopower; aunque había declarado anteriormente que trabajaba para el Rhodesian Selection Trust, ello no excluye que también trabajara para Rhopower. El mensaje parece contener información actualizada en el momento del envío sobre las operaciones militares de ese día, incluido el número de tropas de la ONUC, y parece proceder de fuentes militares, gubernamentales y de la UMHK en Katanga. El mensaje también le confirma a Taylor que se ha solicitado y recibido la aprobación de las autoridades de Rhodesia del Norte para la instalación de un transmisor de la UMHK con conexión directa a Elisabethville. El mensaje termina señalando que “se rumora que el Sr. Hammarskjöld ya está en Elisabethville, pero ello no se ha confirmado”.

272. Una comunicación del 14 de septiembre de 1961 marcada como “estrictamente confidencial” dirigida por Hunt, en Kitwe, a Buch, en Salisbury (repetida a otros destinatarios) proporciona información actualizada sobre el estado de las operaciones militares en Katanga entre las fuerzas de Katanga y la ONUC. Otra comunicación de la misma fecha dirigida por Hunt a Barthoz, de la UMHK, describe el viaje de regreso

de Hunt a Kitwe desde Elisabethville esa mañana después de haberse reunido con Tshombe en Katanga, y describe que la “creencia de Hunt es que se llegará al climax en las próximas 48 horas” en relación con el conflicto.

273. El 15 de septiembre de 1961 se transmitieron varias comunicaciones entre Hunt y Taylor. Confirman la llegada a Kitwe, el 14 de septiembre de 1961, del ingeniero belga Manfred Loeb, de “Traction Electricite”, y “del equipo que tiene que instalar”. Según otro mensaje de ese día de Marthoz a Assoingnon, de la UMHK Elisabethville, Loeb había viajado desde Jadotville, Katanga, por carretera utilizando un camino de arbustos a través de Solwezi, tras un intento fallido de hacerlo el día anterior. Hunt informa a Taylor de que, desde el 15 de septiembre de 1961, se han establecido comunicaciones por radio y teléfono desde Rhodesia del Norte hacia Katanga, lo que ha aumentado las líneas telefónicas y de télex (telegramas) existentes. Hunt también describe operaciones militares entre fuerzas katanguesas y fuerzas de la ONUC, en particular las operaciones contra el contingente irlandés en Jadotville y un “ataque con cohetes anoche por un avión de la Fuerza Aérea de Katanga”.

274. Una comunicación del 15 de septiembre de 1961 de “De Jiong”, cuyo destinatario no se indica, dice “por favor, avise a la siguiente gente de la UMHK que está ahora en Kitwe”, menciona a “Loeb Dhondt Esquelin Van Lund” y afirma que Loeb y Dhondt deben permanecer en Kitwe para asegurar el contacto permanente tan pronto como se instale el transmisor de banda lateral única, y precisa que Esquelin y Van Lund deberán regresar a Katanga una vez que se establezcan las comunicaciones de radio.

275. Una comunicación del 15 de septiembre de 1961 dirigida por Hunt a Marthoz confirma que Loeb está en Kitwe y que espera poder “poner en marcha [el] aparato que llegó sin tropiezos anoche” para el mediodía de ese día. Una respuesta del 15 de septiembre de 1961 dirigida por la UMHK en Bruselas a Hunt afirma que la UMHK se “alegra de saber por Taylor Anglo American Salisbury que Loeb está en Kitwe” y pide a Loeb que llame por teléfono a la UMHK en Bruselas.

276. Otra comunicación del 15 de septiembre de 1961 dirigida por Hunt a Marthoz afirma que Rhopower está en continuo contacto telefónico y por télex con Shituru (emplazamiento de una mina en Jadotville) y que había estado “retransmitiendo por cable urgente todo lo recibido de nuestros amigos”. En la respuesta a ese mensaje se pide a Hunt que confirme si Kitwe (en Rhodesia del Norte) estaba recibiendo mensajes de radio (HF) de “nuestros amigos” en Shituru (en Katanga).

277. Otro mensaje del 15 de septiembre de 1961, cuyo emisor y destinatario no se identifican, describe una conversación mantenida entre “M. Lobe” (presumiblemente Manfred Loeb) y “de Rosenbaum”, durante la cual de Rosenbaum pone al día a Loeb sobre la situación militar en Katanga.

278. La nueva información descrita anteriormente, recibida de Rocksén, tiene una duración limitada, ya que abarca solo un período de cuatro días en septiembre de 1961. Sin embargo, refuerza una serie de hechos importantes, sobre todo cuando se considera en relación con la investigación realizada por Picard en los archivos de Loeb. De las comunicaciones analizadas se desprende que hubo una importante cooperación entre las instituciones y el personal de Rhopower, la UMHK y Anglo American. Es evidente que su personal tenía conexiones de alto nivel con los Gobiernos de Katanga y Rhodesia del Norte, con los que compartían información, incluso sobre actividades militares, y que Hunt estaba al tanto de antemano del viaje propuesto por Hammarskjöld. Sus relaciones fueron lo suficientemente eficaces como para que la UMHK y Rhopower pudieran trasladar equipos de comunicaciones sensibles a través de las fronteras nacionales a pesar de la guerra que se estaba librando. Además, después de que Loeb instalara ese equipo en Kitwe, esas entidades

y las personas a las que transmitían mensajes, entre ellas y en su nombre, tuvieron acceso a unas comunicaciones abiertas y (para la época) sofisticadas entre Katanga y Rhodesia del Norte tanto por radio como por teléfono y telegrama. Ese equipo de comunicaciones incluía un transmisor de radio de banda lateral única que podía transmitir en las frecuencias 3535, 6122 y 7070 KCS (kHz); según un experto en radio consultado por Rocksén, 6122 KCS era una frecuencia militar y el equipo en cuestión podría haber sido utilizado para interceptar e interferir comunicaciones de radio. Es ese un asunto que no había podido verificar en el momento de redactarse el presente informe.

279. Además, la información y la forma en que se hubo de intercambiar, sitúa a Ritchie, Hunt y Loeb en el centro de la conexión y la organización no solo de la reunión específica entre Hammarskjöld y Tshombe, sino también, más ampliamente, de las relaciones entre los Gobiernos de Katanga, Rhodesia del Norte y el Reino Unido y entidades comerciales. Ello refuerza la credibilidad del relato contenido en el libro de Hunt *Hotline from the Katanga* (véase el informe de 2019, sección IV.A.1). Las comunicaciones que pasaron por Hunt y Ritchie tuvieron destinatarios como Lord Alport, el cónsul británico Dunnett, el Secretario Maudling, el Ministro Munongo, el Presidente Tshombe, el Primer Ministro Welensky y Hammarskjöld. Hunt fue un interlocutor clave y, como muestra el material de los archivos de Loeb, trabajó en estrecha colaboración con Ritchie, al punto de que Ritchie, Loeb y Hunt permanecieron juntos en Kitwe la noche del accidente aéreo. Además, el hecho de que Ritchie fuera del MI6 y Hunt, según su propia afirmación, también trabajara para la inteligencia británica, confirma la conexión directa con el Gobierno del Reino Unido.

280. Por otra parte, Rocksén me proporcionó más información nueva consistente en una serie de documentos incluidos en una carpeta de los archivos de Gordon Hunt, titulada “The Katanga August/September 1961”. En el primer juego hay dos documentos, que son una carta y un informe que la carta adjunta, y varias copias de esos documentos. Tanto la carta como el informe están fechados el 9 de septiembre de 1961 y se indica que proceden de Kitwe, Rhodesia del Norte.

281. La carta no contiene el nombre del remitente. En una versión, el nombre del destinatario parece ser de cuatro letras, pero está tachado y no es legible. Por la forma y el contenido (y observando que hay una referencia al mismo tema en el libro de Hunt *Hotline from the Katanga*, que se refiere a Ritchie como “nuestro hombre en el Katanga”), la carta parece haber sido dirigida por Gordon Hunt a Neil Ritchie (véase el informe de 2019, sección IV.A.1). En la carta se afirma que el escritor (Hunt) se había reunido en la misma fecha con dos oficiales franceses del ejército de Katanga tras haber sido puesto en contacto con ellos por un amigo contratista belga que vivía en Katanga. Hunt afirma que el oficial francés de mayor rango, el capitán Lasimone, era un emisario de dos ministros katanguenses, Kimba y Munongo, y del señor Tshombe. Lasimone, que sirvió “en el 8º Ejército [francés] en el desierto”, estaba acompañado por el oficial subalterno teniente Bourdeaux, “un joven de 25 años con cuatro años de servicio en Argelia antes de incorporarse al Ejército de Katanga”. Hunt aborda una serie de asuntos, entre ellos que Dunnett gestione un visado de Rhodesia del Norte para Lasimone, de modo que se pueda obtener más información, que Ritchie se reúna con Lasimone la semana siguiente y que se informe a Welensky, ya que, en opinión de Hunt, el enfoque consistía en una petición de ayuda a Welensky por parte de los mercenarios de Katanga. Hunt también señala que la información se transmitirá a O.B. Bennett, Director General de Rhokana Corporation, y que también se le debe comunicar al Comisionado Provincial, Euan Thompson, pero que, por lo demás, “se hará hincapié en la circulación estrictamente limitada de la información”.

282. El informe en sí también está fechado el 9 de septiembre de 1961 y se titula “Informe de dos oficiales franceses del ejército de Katanga que se encuentran en la

clandestinidad”, con la anotación de que “la calificación de este informe se considera muy fiable”. En el informe se afirma que hay entre 100 y 150 mercenarios katanguenses que han eludido la expulsión de las Naciones Unidas. Afirma que “[e]l verdadero propósito de nuestra visita, aparte de conseguir ayuda de nuestros amigos de Rhodesia, es dar a conocer al Gobierno Federal las intenciones del Gobierno de Katanga de establecer sobre sus fronteras una serie de unidades de entrenamiento de comandos que, desconocidas por las Naciones Unidas, se entrenarán en el Pedículo (de la frontera entre Katanga y Rhodesia del Norte). La primera de esas unidades, compuesta por 4-6 oficiales europeos y unos 60 africanos seleccionados, tendrá su base en la selva cerca de Kasumbalesa”. En el informe se describe la fuerza militar de Katanga, se afirma que los autores no están en absoluto preocupados por la fuerza militar de las Naciones Unidas y se advierte que la UMHK aplicará una “política de tierra arrasada” si las Naciones Unidas intentan suplantar su gestión. El informe concluye diciendo: “[e]speramos que pueda darnos algún mensaje de aliento. Nuestra intención es quedarnos y luchar” y está firmado por “Capitán X (ex 8º Ejército), Teniente. X (ex Argelia)”.

283. La carta y el informe no son las primeras informaciones analizadas que hacen referencia al encuentro de Hunt con dos mercenarios franceses de Katanga en 1961: Hunt también hizo referencia al asunto en *Hotline from the Katanga*, en que describía el encuentro con dos “franceses de considerable cultura y trayectoria”. No eran simples mercenarios endurecidos, sino oficiales militares altamente capacitados y dedicados a la causa para la que se habían ofrecido como voluntarios”. Sin embargo, es la primera ocasión de que tengo conocimiento en la que se identifica a los mercenarios franceses como Lasimone y Bourdeaux. Además, cabe destacar el alcance de la operación y el nivel de posible cooperación con las autoridades de Rhodesia del Norte que revela esa información. Aunque no está claro si las unidades de entrenamiento de comandos dirigidas por mercenarios katanguenses se constituyeron o establecieron sus bases en última instancia en Rhodesia del Norte, o si obtuvieron el apoyo de Welensky para hacerlo, se ha establecido previamente que hubo cierto grado de cooperación y uso mutuo de la región fronteriza por parte de los militares katanguenses y de Rhodesia del Norte (véase el informe de 2019, sección III.A.6, y el informe de 2017, sección IV.A.4). La implicación, que la nueva información apoya, es que el personal, incluidos los mercenarios, puede haber sido capaz de cruzar la frontera para llegar a (o salir de) la zona alrededor de Ndola en septiembre de 1961, sin que se les impidiera hacerlo (o posiblemente con el permiso tácito de) las autoridades de Rhodesia del Norte y Katanga.

284. La información proveniente de la reunión de Hunt está posiblemente relacionada con los asuntos mencionados en la biografía del soldado de la ONU Stig Von Bayer (véase la sección III.A.3). Al igual que el número mencionado por Lasimone de que en septiembre de 1961 ascendían a “100-150 [los] mercenarios katanguenses que habían eludido la expulsión”, Von Bayer también se refirió al grupo mercenario de Tshombe como “una compañía internacional de unos 200 hombres”. La discrepancia en el número puede deberse al número de mercenarios expulsados por las Naciones Unidas en agosto de 1961 durante la Operación Rumpunch, cuyo relativo éxito sin duda impulsó a los mercenarios a establecer una base en Rhodesia del Norte, donde las Naciones Unidas no tenían autoridad. Von Bayer dice que el grupo estaba compuesto por un cierto número de “inadaptados”, pero también por “un núcleo duro de guerrilleros experimentados de un grupo de oficiales franceses con una hoja de años de servicio”, dirigidos por “el comandante Faulques y el coronel Tranquier” (sic). Como señala Picard, la biografía de Von Bayer se refiere a la intención a largo plazo del grupo francés de “construir un refugio para el ejército secreto” y es posible que esa intención estuviese relacionada con el deseo expresado por Lasimone, al que

se refiere la carta de Hunt, de establecer una serie de unidades de entrenamiento de comandos alrededor de la región fronteriza entre Katanga y Rhodesia del Norte.

285. Otro documento de la carpeta de Hunt titulado “The Katanga August/September 1961” contiene un mensaje “personal y confidencial” del 19 de septiembre de 1961 dirigido por “Phillimore” a Hunt en Rhopower Kitwe, recibido a las 13.58 horas de ese día. Según afirma Phillimore, “en vista de las historias altamente confidenciales y perturbadoras que me han llegado de un funcionario que acaba de regresar de Kitwe, estaría encantado de que se le garantizara su seguridad personal y su buena salud”. Al igual que otros mensajes similares que figuran en la carpeta, parece ser enviado por Anglo American, con la marca “ANMERCOSA” a “RHOPOWER KITWE”. Phillimore puede ser J. Roger B. Phillimore de Anglo American, pero ello no se ha podido confirmar. Tampoco está claro a qué “historias altamente confidenciales y perturbadoras” se refiere Phillimore. Sin embargo, el hecho de que se enviara un día después del descubrimiento del accidente con referencia a un lugar cercano al del accidente merita una mayor investigación y análisis, especialmente si se pueden localizar más registros de Phillimore.

286. La nueva información adicional recibida de Picard en 2020/21 incluye copias de una numerosa correspondencia de archivo que Loeb había conservado específicamente en una carpeta titulada “17-19/9/61”, que contenía manuscritos de mensajes de telegramas transcritos intercambiados a través de la residencia de Hunt en “Queen’s House” en Kitwe. Algunos de los documentos son las versiones originales manuscritas a partir de las cuales se mecanizaron los telegramas, mientras que otros son versiones entrantes mecanografiadas. Los remitentes y destinatarios de esos mensajes eran, entre otros, Ritchie, Lord Alport, Dunnnett, Munongo, Tshombe y Hammarskjöld. Picard también recibió copias de la correspondencia intercambiada entre Loeb y Ritchie en años posteriores. Entre los mensajes de especial importancia que se transmitieron en septiembre de 1961 o en torno a esa fecha se encuentran los que se describen a continuación.

287. Un mensaje sin fecha, pero enviado entre el 17 y el 21 de septiembre de 1961 a Hunt, con la orden de transmitirlo urgentemente a Loeb para que lo haga llegar a “René” a la llegada de este último esa noche, daba instrucciones sobre cómo tratar con las Naciones Unidas. Picard sostiene que, basándose en otras referencias en la correspondencia conexa, “René” debe haber sido una referencia a René Clemens, el autor belga de la Constitución de Katanga de 1960 que buscaba la independencia de Katanga. Entre otras cosas, el mensaje dice “exigir que se asegure el control de todo el aeropuerto por parte del Ejército de Katanga”, “exigir la salida de O’Brien y Tombelaine” y que “las Naciones Unidas deben permitir a Katanga la plena libertad de elección de sus técnicos” y parece dar órdenes destinadas a garantizar que la negociación entre Katanga y el Gobierno central del Congo avance sin la participación de las Naciones Unidas. El mensaje lleva la firma de “Patron” y a continuación dice: “ends charter London EC2”, cuya última anotación puede ser a un código postal del centro de Londres.

288. Muchas cosas sobre ese mensaje no están claras, entre ellas la identidad del remitente. Sin embargo, es importante señalar que se transmitió desde Londres en el momento del accidente aéreo o inmediatamente después y que se proponía obstaculizar y minimizar el papel de las Naciones Unidas en la consecución de cualquier acuerdo político con Katanga, papel que ya estaba muy afectado por la muerte del Secretario General.

289. Un mensaje enviado por Hammarskjöld a Tshombe a las 13.00 horas del 17 de septiembre de 1961 describe la posición de las Naciones Unidas y sugiere una reunión en persona entre Hammarskjöld y Tshombe en Ndola. El mensaje se envió a través de Hunt en Kitwe y una copia del mismo se remitió a Ritchie. Como ya se señaló, ello

demuestra tanto el nivel de implicación de los funcionarios del Reino Unido y de Katanga como que, alrededor de medio día antes de la caída del avión, estaba claro que Hammarskjöld había propuesto reunirse en Ndola. Ello fue confirmado por Hammarskjöld en otro mensaje enviado por el mismo medio a las 5 p.m. de ese día a Tshombe, a través de O'Brien y el enlace radioeléctrico de Jadotville, que también llegaría a Dunnett y Lord Alport en Ndola.

290. Un mensaje del 17 de septiembre de 1961 dirigido por "Odilon" a Tshombe, cuya hora de transmisión no está clara, parece transmitir una instrucción al general katangés Muke de utilizar las "disposiciones necesarias" contra las Naciones Unidas.

291. En un mensaje enviado a las 7.45 horas del 19 de septiembre de 1961 de Ritchie a Tshombe, el primero afirma: "cuando nos separamos ayer por la tarde, usted había prometido dejar de utilizar los Fougas, ahora me entero de que las Naciones Unidas están trayendo aviones etíopes, he pedido a mi Gobierno que exija a las Naciones Unidas que no envíe los aviones". Ello es de destacar por dos razones. En primer lugar, parece confirmar que Ritchie se reunió con Tshombe a lo largo del 18 de septiembre de 1961, día en que se descubrió el accidente del SE-BDY. En segundo lugar, Ritchie afirma que había solicitado la intervención del Reino Unido para impedir el envío de aviones etíopes en apoyo de la ONUC contra las fuerzas katanguesas, incluidos los Fouga.

292. Cabe recordar que la información analizada en 2017 procedente de Simensen, los Estados Unidos y las Naciones Unidas afirmaba que la retención británica de autorizaciones de sobrevuelo de los territorios británicos en África Oriental había retrasado la llegada de los aviones etíopes al Congo, lo que provocó que el vuelo del SE-BDY viajara a Ndola sin escolta y se expusiera a posibles ataques (véase el informe de 2017, sección IV.A.4). En 2017, evalué el valor probatorio de esa información como débil en la medida en que se relacionara con un ataque al SE-BDY. La nueva información parece establecer que Ritchie buscó la intervención del Reino Unido con el fin de detener el envío de aviones etíopes para apoyar a la ONUC y que se lo comunicó a Tshombe. Esa información subraya la posición de Ritchie en nombre del Gobierno británico como participante clave y enlace en el desarrollo de los acontecimientos, al más alto nivel. Sin embargo, habida cuenta de que la comunicación de Ritchie se envió el 19 de septiembre de 1961, momento en que el SE-BDY ya se había estrellado, incluso si hubiese logrado influir en la llegada de los aviones etíopes (lo que no se ha podido establecer con claridad), habría sido demasiado tarde para afectar a la situación del SE-BDY y sus pasajeros.

293. Otro mensaje del 19 de septiembre de 1961 dirigido por Lord Alport a Ritchie en Ndola dice (en parte en taquigrafía, pero escrito en su totalidad aquí) "por favor, pídale a Dunnett que le pase lo siguiente a O'Brien de parte del Alto Comisionado. El avión de Hammarskjöld fue descubierto a 7 millas de Ndola, en un terreno densamente arbolado. El avión se había desintegrado y los cuerpos estaban esparcidos de (sic) el campo. No se ha recuperado ningún cadáver. Hay un superviviente que se encuentra en un estado muy peligroso. Su nombre es Julian, uno de los guardias de seguridad. De los cuerpos, solo el del Sr. H ha sido identificado de manera concluyente. Los trámites locales deberían estar terminados para las 17:00 horas de mañana y se espera que las Naciones Unidas quieran hacerse cargo de los cadáveres para su enterramiento si así lo desean. Alport". No está claro por qué Lord Alport esperó hasta un día más después del accidente para informar a las Naciones Unidas.

294. Otro mensaje en el mismo manuscrito, del 19 de septiembre de 1961, de Lord Alport dice: "Siguiendo por Dunnett a O'Brien. Las autoridades locales de la aviación civil están obligadas por ley a realizar todas las investigaciones. No obstante, damos la bienvenida al Coronel Egge y un avión estadounidense se dirigirá mañana a

Elisabethville para recogerlo. Los horarios se acordarán entre la torre de control de Ndola y la torre de control de Elisabethville. Alport”.

295. En otros mensajes del 19 de septiembre de 1961, Tshombe declara por separado a Lord Alport y a Ritchie que “ha mantenido su promesa” y que ha dejado en tierra al Fouga desde la tarde del 18 de septiembre de 1961, es decir, después de que se estrellara el avión de Hammarskjöld.

296. También el 19 de septiembre de 1961, Ritchie informa a Tshombe de la hora prevista de llegada de los funcionarios de las Naciones Unidas y de que Ritchie recogerá a Tshombe para llevarlo a su encuentro. En otros mensajes de la misma fecha, se examinan los acuerdos relativos a los movimientos de Ritchie, Dunnett, Lord Landsdowne, Tshombe y Welensky.

297. El 20 de septiembre de 1961 se redactó una versión manuscrita de la propuesta de alto el fuego entre Katanga y las Naciones Unidas. No está claro si se llegó a enviar, pero otras comunicaciones de ese día, incluso entre Munongo y Tshombe, describen las tácticas de negociación y la acción contra las Naciones Unidas, en particular el uso de todos los medios, incluida la aviación, para combatirla.

298. Al parecer, el 20 de septiembre de 1961 a mediodía se envió otro mensaje en alemán del “Presidente” a la “Presidencia”. No está claro por qué está en alemán. Se refiere a que las Naciones Unidas deberán traer refuerzos a través de Entebbe durante un período de alto el fuego y exige la intervención de los Fougas.

299. Por último, en un manuscrito fechado el 21 de septiembre de 1961 dirigido por Tshombe al Presidente Kennedy, Tshombe solicita el apoyo de los Estados Unidos para la independencia de Katanga. Confirma haber firmado en ese momento un alto el fuego con las Naciones Unidas y afirma que, tras analizar las resoluciones pertinentes del Consejo de Seguridad, las Naciones Unidas nunca tuvieron un mandato para utilizar la fuerza contra Katanga sin autorización del Gobierno central congoleño.

300. Picard también analizó otros documentos de los registros de Loeb de 1961, aparte de los enviados y recibidos después del período del 17 al 21 de septiembre de 1961 descrito anteriormente. Esos documentos muestran las continuas interacciones entre funcionarios de Katanga (incluido Tshombe), la Federación de Rhodesia, el Reino Unido y la UMHK en relación con los asuntos de Katanga y el apoyo que se está dando a Katanga en sus esfuerzos contra las Naciones Unidas. Un documento manuscrito sin fecha de puño y letra de Loeb afirma que tras la primera reunión de Ritchie seguía siendo posible una acción diplomática y que Ritchie presentaría un informe sobre la situación a Maudling. Aunque no está claro lo que describe exactamente ese mensaje, se entiende que hace referencia a que Ritchie había entregado un informe a Reginald Maudling, quien era el Secretario de Estado británico para las Colonias en 1961. Si bien no se ha presentado ningún registro de los archivos oficiales que haga referencia a Maudling, esta puede ser una posible fuente de información adicional, lo cual puse en conocimiento del Reino Unido en junio de 2022.

301. La nueva información aportada por los archivos de Hunt, Anglo American y Loeb va más allá de lo analizado en 2019. Demuestra hasta qué punto una serie de personalidades claves que actuaban para los gobiernos británico, Rhodesiano y katangués o en su nombre, y otros intereses comerciales, entre ellos la UMHK, Anglo American y Rpower, participaron y tuvieron una visión y un conocimiento completos de los acontecimientos en los días previos y posteriores al accidente aéreo.

**b) Estados Unidos**

302. Como se comentó anteriormente, diversas informaciones establecen la presencia activa de organismos y personal de inteligencia, seguridad y defensa de los Estados Unidos en el Congo y sus alrededores en 1961. Ello incluye información de Southall, Abram, Devlin, Doyle y otros descritos anteriormente, así como informes públicos de los Estados Unidos, incluido el informe provisional de 1975 titulado “Alleged assassination plots involving foreign leaders” del Comité Selecto del Senado de los Estados Unidos para el Estudio de las Operaciones Gubernamentales Respecto a las Actividades de Inteligencia (Comité Church) y otros informes relacionados de dicho Comité y presentados ante él.

303. En 2019, se analizó nueva información que mostraba la presencia de personal y operaciones importantes de la CIA en el Congo y sus alrededores en 1961. Esa información incluía registros divulgados en virtud de la Ley de Recolección de Registros del Asesinato del Presidente John F. Kennedy (Ley de Registros JFK) con información sobre los operativos de la CIA que estaban en el Congo (WIROGUE, CARAVEL y QJWIN) y sus operaciones, incluidos los proyectos codificados como WICLAM, que se refería a pilotos y aviones, y ZRRIFLE, criptónimo de la CIA para operaciones que comprendían asesinatos. Como se observó en 2019, esos registros dados a conocer al público seguían estando fuertemente censurados y en ocasiones se publicaron solo unas pocas páginas de entre cientos. A pesar de habérselo señalado a los Estados Unidos en mis solicitudes de información entre 2020 y 2022, no se recibió más información.

304. Williams proporcionó nueva información sobre ese tema en 2022, incluido un archivo recientemente desclasificado que contiene material relacionado con la CIA en relación con James Alistair Wicks (también deletreado Wickes) que también fue publicado el 26 de abril de 2018 en virtud de la Ley de Registros JFK. Si bien no trata específicamente del conocido mercenario Mike Hoare, el expediente contiene una cantidad significativa de información sobre la colaboración de Hoare con la CIA, en particular en el Congo en la década de 1960. Recuérdese que Hoare fue un mercenario extranjero en Katanga en 1961 y que Devlin, el Jefe de la Estación de la CIA en el Congo, declaró que había trabajado con Hoare allí. Un libro sobre Hoare, publicado por su hijo y analizado en 2019, afirma que Hoare se encontraba en Ndola el 17 de septiembre de 1961, de camino a Katanga, y que Hoare consideraba que la verdadera causa del accidente había sido encubierta (véase el informe de 2019, apartados III.4.4 y IV.A.1).

305. La nueva información proporcionada por Williams contiene referencias al nombre de Hoare, así como los criptónimos de la CIA SECAROB o SECAROB/1 que se refieren a él, SECAROB/2, que se refiere a su esposa Phyllis Hoare, y WISTATIC, que se refiere a Alistair Wicks, subordinado de Hoare sobre el que versa principalmente el expediente.

306. Un documento marcado como “secreto” y titulado “ Intelligence information cable”, fechado el 11 de agosto de 1964, describe la información facilitada por Hoare a la CIA sobre el empleo de Hoare como comandante mercenario en Katanga. Entre otras cosas, se refiere a la reunión de Tshombe con Hoare y Jerry Puren de la misma fecha, en la que recibieron un “tratamiento especial”, como también lo hicieron en una reunión posterior ese mismo día con el Comandante en Jefe del ejército congolés, Mobuto. En la reunión con Mobuto, se describieron los preparativos para traer a otros 200 mercenarios a Kamina, incluyendo 15 pilotos, de los cuales al menos tres estaban esperando en Leopoldville (Hedges, Kingman y Mackintosh). Se dice que Puren presentó una lista de siete pilotos “que habían estado con él en Katanga en 1961 y que ahora esperaban en Londres y Bruselas”, y la disponibilidad de aviones “T-6”, lo que probablemente sea una referencia a los aviones Beechcraft Texan T-6 que parecen

haber estado presentes y haberse utilizado en Katanga desde 1961 (véase el informe de 2019, sección III.A.5). Según Hoare, en ese momento se le confirió el rango de comandante y tenía una estructura jerárquica que llegaba hasta Tshombe a través del General de División Bobozo y del Comandante en Jefe Mobuto. El mismo documento hace referencia a que Hoare había declarado que el contrato utilizado en 1961 no era del todo satisfactorio y que tendría que ser modificado en ciertos aspectos, y un documento similar parece referirse de nuevo a Hoare en relación con la negociación de los términos del “contrato de Katanga de 1961” más tarde, en agosto de 1964.

307. Otro documento del expediente, también marcado como “secreto”, parece estar fechado el 19 de octubre de 1964 y se refiere a información recibida por la CIA de Hoare en relación con la ubicación de unidades de comandos mercenarios en el Congo, incluida aquella a la que Hoare se había incorporado. Se alega que se estaban haciendo arreglos para el reclutamiento de 100 hombres más por parte de Hoare directamente y que en general los mercenarios estaban de buen ánimo. Según Hoare, los “rebeldes” podrían ser sometidos en unas seis semanas y los belgas no estaban ansiosos por que la guerra terminara demasiado pronto, ya que estaban construyendo otra esfera de influencia en el Congo.

308. Un documento adicional del expediente, marcado como “secreto”, se refiere al empleo de Hoare en KUBARK (criptónimo de CIA en aquella época) y en él se afirma que las condiciones de pago se habían acordado el 10 de enero de 1965, en virtud de un contrato que había comenzado el 1 de enero de 1965. El documento en sí no tiene fecha, pero parece ser de 1966, según su posición en el expediente. En el mismo documento se afirma que la CIA pensaba que Hoare “haría casi cualquier cosa que le pidiéramos”, incluido el posible entrenamiento futuro para actividades de guerrilla. Al parecer, en ese momento Hoare estaba escribiendo un libro y había acordado con la CIA que su libro sería revisado por esta antes de su publicación. En cuanto a la relación entre Mobuto y la CIA, el documento señalaba la opinión de Hoare de que “no había duda” de que a Mobuto no le gustaba la CIA, lo que era “probablemente una reacción contraria a los grandes servicios que [la CIA] había prestado al Congo” y era reflejo de una peculiaridad del carácter de Mobuto. En el mismo documento se señalaba que Hoare “se deshacía en elogios hacia su Oficial de Casos, al que consideraba muy útil, y lamentaba no haberse despedido del Jefe de la Estación de Leopoldville”. El Jefe de la Estación de la CIA en Leopoldville era Larry Devlin, importante actor en el Congo durante el período en cuestión, cuyos escritos se han analizados en informes anteriores (véase, por ejemplo, el informe de 2019, sección IV.A.1). A ese respecto, Williams también ha señalado que, según el resumen de una entrevista con Devlin para el Comité Church en 1975, Devlin había descrito su “importante contacto” con Hoare y sus hombres.

309. No está claro cuándo Hoare fue contratado por primera vez por la CIA. La referencia a un contrato de la CIA que comenzó en enero de 1965 no excluye que se hayan celebrado contratos anteriores; de hecho, se observa que los documentos de 1964 del mismo archivo se refieren a Hoare por su criptónimo, lo que sugiere que ya estaba empleado por la CIA en ese momento. Además, el expediente de Wicks no contiene documentos anteriores a 1964, por lo que no es posible verificar, solo a partir de ese expediente, cuándo se había iniciado la cooperación de Hoare con la CIA. Sin embargo, lo que queda claro en el expediente es que Hoare desempeñó un importante papel como mercenario en Katanga y en el Congo en general y que estaba dispuesto a compartir información importante y delicada con la CIA. Esa información incluía detalles sobre sus empleadores en el Gobierno de Katanga y del Congo, aparentemente sin el conocimiento de estos últimos, lo que parece indicar que priorizaba su relación con la CIA.

310. Del expediente también se desprende que Hoare y su esposa Phyllis, así como Jerry Puren y su esposa Julia, colaboraban estrechamente entre sí y eran buenos amigos. Recordemos que Puren también ha declarado que estuvo en el aeropuerto de Ndola el 17 de septiembre de 1961 con otros dos mercenarios (Gurkitz y Glaspole) y que al menos otros dos mercenarios estuvieron en la ciudad de Ndola (Huyghe y Browne). Como señala Williams a ese respecto, tanto Hoare como Puren estaban en las Seychelles durante el fallido golpe de la Operación Yunque de 1981, al igual que Robert Sims, hermano de Phyllis Hoare, y Ken Dalglish, miembro del SAIMR.

311. La nueva información establece que los Estados Unidos, a través de la CIA, mantuvieron una estrecha relación mutua con Hoare, lo cual incluyó su contratación en el Congo en varios momentos de la década de 1960. Los Estados Unidos no han proporcionado anteriormente información sobre su relación con Hoare, ni sobre la información que haya podido generar a través de él o gracias a él. En particular, teniendo en cuenta las opiniones expresadas por Hoare acerca de que el avión en que viajaba Hammarskjöld no se había estrellado por un accidente, sigue siendo importante que los Estados Unidos busque y divulgue exhaustivamente cualquier información pertinente disponible tras una revisión de sus registros y archivos relacionados con Hoare.

312. Williams aportó nueva información adicional en 2022 a partir de la investigación realizada en la redacción del libro de 2021, *White Malice: The CIA and the Neocolonisation of Africa*.

313. Entre otras cosas, Williams señala que la alegación de que los Estados Unidos estuvieron implicados en el transporte del avión Fouga Magister desde Francia a Katanga apareció por primera vez en una publicación británica, *The Daily Telegraph*, el 17 de febrero de 1961, después de que un avión Boeing C-97 Stratocruiser de los Estados Unidos se viera obligado, por problemas de motor, a aterrizar en Malta, entonces una colonia británica. El cargamento de ese avión incluía tres aviones Fouga Magister, que tenían como destino y llegaron a Katanga a mediados de febrero de 1961. Tras la publicación del artículo, el asunto fue abordado inmediatamente por varios gobiernos en el plano diplomático con los Estados Unidos, entre ellos el Reino Unido y Ghana.

314. La empresa estadounidense que transportaba los aviones era Seven Seas Airlines, creada en 1957 por los hermanos Earl J. Drew y Urban L. “Ben” Drew. Seven Seas tenía una base en Manhattan y una flota en Luxemburgo. Williams señala que, según un artículo publicado en 2014 en el periódico sudafricano *The Citizen* a raíz de una entrevista con su viuda, Ben Drew era un antiguo piloto de combate de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos que había trabajado para Tshombe en Katanga en 1961. El artículo afirma que se sospecha que Ben Drew había derribado el SE-BDY, pero no proporciona ninguna fuente que sustancie esa alegación ni más información. Además, según su hijo, Ben Drew también había sido “llamado por el gobierno estadounidense para trabajar en bases clandestinas en el Congo Belga y en Vietnam”.

315. Sobre el mismo asunto, Williams cita un artículo de 1980 de Jan Knippers Black en *The Washington Monthly* en el que Black afirmaba que en 1961 había llegado a conocer a algunos de los directivos y la tripulación de las aerolíneas Intercontinental US y Seven Seas en el Hotel Dolphin de Luxemburgo. Black declaró que unos años más tarde “se había tropezado con el hijo del hombre que se había identificado ante mí como el gerente de Seven Seas. El hijo confirmó lo que yo ya sospechaba: su padre, ya retirado, era un oficial de carrera de la CIA. Tanto Intercontinental como Seven Seas habían pertenecido a la CIA, dijo”. Es posible que la persona a la que se refiere Black fuera el hijo de Ben Drew, quien, como señala Williams, hizo un comentario similar sobre su padre. Según Williams, los registros relacionados con los

hermanos Drew siguen estando restringidos; una solicitud presentada a la CIA al amparo de la Ley de Libertad de Información a la CIA en abril de 2022 para obtener registros de 1961 sobre Earl J. Drew dio como resultado solo cinco páginas ampliamente censuradas, dos de las habían sido censuradas a tal extremo que estaban casi en blanco.

316. La información relacionada con el transporte de la aeronave Fouga por parte de Seven Seas se ha analizado anteriormente, incluso en los informes del Grupo Independiente (véase la sección VIII) y el informe de 2017 (véase la sección IV.A.4). El asunto fue tratado por David Doyle, jefe de la estación de la CIA en Elisabethville, en sus memorias *True Men and Traitors*. Posteriormente fue entrevistado por la Comisión Hammarskjöld, que señaló que, entre otras cosas, Doyle había declarado que los aviones Fouga habían sido entregados por los franceses a la CIA para ayudar a contrarrestar las operaciones de las Naciones Unidas en Katanga. La Comisión Hammarskjöld consideró que los recuerdos de Doyle sobre los detalles eran a veces “dispareos”.

317. En el informe de 2017, se consideró que la cuestión pertinente era el número de aviones Fouga entregados a Katanga y a su disposición en septiembre de 1961 y se estimó que la información que establecía que se habían entregado tres tenía un fuerte valor probatorio. Los detalles precisos de cómo se entregaron los Fougas no pudieron confirmarse, pero se señaló en el informe de 2017 que ninguna información analizada en ese momento vinculaba la participación de la CIA con la entrega de los aviones, aparte de lo alegado por Doyle. La nueva información proporcionada por Williams aporta antecedentes adicionales a la entrega de las Fougas. También cita múltiples fuentes que afirman que Ben y Earl Drew podrían estar vinculados a la CIA y que Ben había servido como piloto en Katanga en 1961. Esa nueva información no se ha podido verificada cotejándola con las fuentes documentales y no proporciona una base para aumentar o modificar las evaluaciones anteriores. Sin embargo, al igual que mucha otra información nueva analizada en el presente informe, tiende a apoyar la propuesta de que es probable que exista más información no divulgada en los archivos de los Estados Miembros. A ese respecto, en 2022 solicité a los Estados Unidos que proporcionaran cualquier información relacionada con Urban L. “Ben” Drew. En el momento de redactarse el presente informe no se había recibido ninguna respuesta sustantiva a mis solicitudes.

**c) Alemania**

318. Como se señaló en el informe de 2019, sobre la base de la información proporcionada por Gülstorff, incluidos los informes de la CIA y de Alemania Occidental, al parecer se ha podido establecer que agentes de inteligencia alemanes estaban presentes en el Congo y sus alrededores en septiembre de 1961 (véase el informe de 2019, sección IV.A.1).

319. Entre 2020 y 2022, Gülstorff aportó nueva información que contenía nuevos datos sobre algunos de los asuntos analizados en 2019. La nueva información establece que, desde aproximadamente 1960, el servicio de inteligencia de Alemania Occidental (BND) participó en varios proyectos en el Congo, lo cual refleja la importante inversión que Alemania Occidental había realizado en el Congo en el período de posguerra. Según Gülstorff, las actividades del BND hicieron que en 1961 tuviera personal y activos en el Congo y sus alrededores, en particular una residencia oficial del BND en Leopoldville y personal, como Robert Whissel van Deventer, en la Universidad de Leopoldville, Kurt Büttner, también conocido como Bocholt, asesor de inteligencia, y Hans Germani. Cabe señalar que la información relativa a Germani se examinó en el informe de 2019, en particular el hecho de haber sido identificado por la CIA como agente del BND.

320. Según la nueva información proporcionada por Gülstorff, un proyecto que contaba con la participación tanto del BND como de la CIA habría conllevado la creación de una escuela de vuelo de la fuerza aérea congoleña, de la que habrían sido parte aviones y personal de entrenamiento alemanes, entre ellos un “Sr. Meister”, también conocido como Coronel Stahl, quien, según un expediente de la CIA, era Wolf Meister, nacido el 12 de mayo de 1933 en Bonn. En ese expediente consta que trabajaba para el BND desde al menos 1955, era uno de los dirigentes de la escuela y actuaba como asesor militar encubierto. También se afirma que un tal “Coronel Stein” y el Presidente del BND, Gehlen, estaban implicados en esa operación.

321. Otro proyecto que, según Gülstorff, se habría ejecutado a principios de la década de 1960 con la participación de Alemania Occidental guardaba relación con una infraestructura telefónica y de telecomunicaciones en todo el Congo para la administración civil y militar, lo cual requería la creación de un servicio de vigilancia por radio para el organismo de inteligencia congolés (Sûreté nationale). De la información proporcionada por Gülstorff no queda claro si el BND participó directamente en la vigilancia por radio o en la inteligencia de señales en el Congo en 1961, asunto que queda por establecer. Si dichas actividades involucraron al BND, sus archivos podrían comprender registros de comunicaciones de radio del 17 y el 18 de septiembre de 1961.

322. Gülstorff también observó la importancia de la información que había proporcionado al Grupo Independiente en 2015, que incluía un informe de Elsie Kühn-Leitz. Kühn-Leitz, según cuenta ella misma, había sido una interlocutora entre Alemania Occidental y el Gobierno congolés y se había relacionado y entablado amistad con Victor Nendaka, entonces jefe de la Sûreté nationale, quien, junto con Lumumba, se había alojado en la casa de Kühn-Leitz en Alemania Occidental. En un informe redactado para el Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania Occidental el 7 de octubre de 1961, tras una conversación que Kühn-Leitz mantuvo con Nendaka, señaló que este había expresado su opinión de que los “ultras” (en ese contexto, posiblemente franceses) de Tshombe eran los responsables del accidente aéreo y habían derribado el avión abriendo fuego desde tierra.

323. Como se señaló anteriormente, en mayo de 2022 compartí detalles de la información anterior con el Encargado Independiente de Alemania. Asimismo señaló que, según la información contenida en la correspondencia dirigida por la Embajada de Alemania Occidental en Salisbury al Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania Occidental, Germani formaba parte de un grupo de rodaje en Katanga en el momento del accidente en septiembre de 1961.

324. Solicité que se buscara información conexas en los archivos alemanes a fin de determinar si era posible localizar más información pertinente. Aunque en el momento de redactarse el presente informe no se había recibido una respuesta, la ocasión en que presenté mi solicitud no brindaba suficientes oportunidades de concluir esas búsquedas. Lo señalo como un asunto que queda pendiente de seguimiento.

325. La nueva información proporcionada por Gülstorff refleja información examinada en informes anteriores, en particular con respecto a la presencia sistemática en Katanga y sus alrededores, en el momento oportuno, de personal de inteligencia de países extranjeros, incluyendo (en este caso) los Estados Unidos y Alemania Occidental. También sirve de base de la hipótesis de que queda por darse a conocer más información pertinente, como se examina más adelante.

326. Fröhlich me proporcionó nueva información en 2022 sobre algo que cuentan las memorias del periodista de la televisión alemana Klaus Manfred Eckstein (también conocido como Kiu Eckstein).

327. Según Eckstein, estuvo presente en el Congo (incluido Katanga) en septiembre de 1961 con un equipo del que formaban parte también el camarógrafo Kurt Werner Drews y el periodista Hans Germani. Su labor le había sido encomendada por Peter von Zahn para la Compañía de Televisión Libre (*Freie Fernseh GmbH*) y dio lugar a varias películas y series fotográficas. Es importante destacar que Eckstein remitió a entradas de un calendario que guardaba de 1961 en el que había dejado constancia de que el 17 de septiembre de 1961 había enviado fotos a *The Sunday Telegraph* del bombardeo del aeropuerto de Elisabethville. Después, al parecer se dirigió a Salisbury, donde fue testigo del traslado del féretro de Hammarskjöld.

328. Según Eckstein, años más tarde el camarógrafo Drews le informó de que había conocido a un piloto durante una estancia médica en el lago de Constanza (la esposa de Drews dijo a Fröhlich que esa estancia probablemente haya ocurrido en 1975/76, pero no podía recordar los detalles de la clínica). Añade Eckstein que Drews no solo era muy hábil técnicamente como camarógrafo, sino que tenía un interés particular en la aviación y, a menudo, mientras volaba por razones de trabajo, trataba de sentarse en la cabina y conversar con los pilotos y la tripulación. El piloto que conoció en el lago Constanza declaró que había llevado sacos de dinero desde Katanga hasta Bélgica. También informó a Drews de que un colega piloto suyo había declarado haber lanzado bombas sobre el aeródromo de Elisabethville desde un Fouga Magister y que había derribado el avión de Hammarskjöld. Eckstein afirmó que Drews recordaba detalles específicos del avión, entre otros que era un avión que se utilizaba con fines de entrenamiento, pero que se había acondicionado para su uso con fines militares.

329. Se sabe por los archivos de las Naciones Unidas que el Fouga Magister de Avikat había atacado el aeropuerto de Elisabethville en agosto y septiembre de 1961. Se han descubierto una serie de posibles proyectos a título experimental que se examinan en la sección II.A.3. No es improbable que el mismo piloto que atacó el aeropuerto pudiera haber atacado el avión de Hammarskjöld. Sin embargo, lo contado a Drews requiere que se verifiquen detalles adicionales antes de poder asignarle un grado de posible utilidad. Como señala Fröhlich, entre esos datos se encuentran la identidad de los expilotos mercenarios, la fecha de la conversación y asuntos conexos.

330. Además del camarógrafo Drews, el grupo de Eckstein incluía al periodista Germani. Eckstein describió las firmes opiniones de Germani sobre el colonialismo, sus conocimientos lingüísticos y su formación médica. De una de las experiencias de ese viaje, Eckstein contó que “en Katanga, rica en cobre, estalló una guerra sin frentes claros entre la para-milicia de Moise Tshombe y las tropas de protección de las Naciones Unidas. Quedamos atrapados entre los frentes mientras filmábamos. Unos negros armados y vestidos de civil nos detuvieron. Pero el periodista, Hans Germani, un ágil levantino de Trieste, maniobró hábilmente para sacarnos de esa delicada situación”. Recuérdese que en 2019 se analizó información de múltiples fuentes, incluidos documentos de la CIA, que afirmaban que Hans Germani era un agente de la inteligencia de Alemania Occidental (BND), que usaba como cobertura su trabajo como periodista (véase el informe de 2019, sección IV.A.1). Además, en un informe del 20 de septiembre de 1961 dirigido por la Embajada de Alemania Occidental en Salisbury al Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania Occidental se afirmaba que “el equipo de filmación [de] Germani que acababa de regresar de Elisabethville, se encontró con los alemanes Bachmann (propietario de un garaje) y Lönne (¿de Düsseldorf?) y dos periodistas alemanes”.

331. En 2019, determiné que el BND tenía al menos un agente en Katanga en septiembre de 1961. La nueva información de Fröhlich parece confirmar que Germani se encontraba en el lugar con la excusa de ser periodista. En mayo de 2022, solicité que se buscara información relacionada con Germani y otros asuntos en los archivos

alemanes. En el momento de redactarse el presente informe, no se había recibido ninguna respuesta.

332. El tema de los organismos de inteligencia extranjeros es un aspecto sobre el que todavía que mucha información por darse a conocer. Como muestra la nueva información revisada en 2018/19, se trata de un dominio acerca del cual algunos Estados Miembros se han mostrado reacios a dar a conocer sus registros. Se trata de un asunto sobre el que vuelvo en mis conclusiones.

## **2. Influencia en las primeras investigaciones**

333. En los informes de 2017 y 2019, analicé la información según la cual los representantes del Reino Unido y de Rhodesia del Norte habían intentado influir en la Comisión de las Naciones Unidas para que considerara que la causa del accidente había sido un error del piloto (véase el informe de 2017, sección V.A, y el informe de 2019, sección IV.B.2).

334. En una información adicional proporcionada en 2022 por Simensen, se señaló una correspondencia dirigida por Lord Dundee a Stuart Bevan, que parece haber sido enviada el 10 de mayo de 1962. En esa correspondencia se afirma que “ahora que la serie de investigaciones sobre el accidente del avión del Sr. Hammarskjöld ha llegado a su fin, me gustaría agradecerle, en nombre del Ministro de Relaciones Exteriores, sus sabios consejos y la representación de los intereses del Gobierno de Su Majestad [esto es, del Gobierno británico] ante la Comisión Federal y la Comisión de las Naciones Unidas. Aunque la Comisión de las Naciones Unidas no pudo llegar a una conclusión definitiva, creo que su discurso de clausura en Ginebra tuvo mucho que ver con la eliminación de ciertos malentendidos que, de otro modo, podrían haber tenido implicaciones perjudiciales para nosotros”.

335. Cabe recordar que Bevan era un abogado inglés a quien el Procurador del Tesoro, en nombre del Gobierno británico, había encomendado que representara a este ante la Comisión de las Naciones Unidas. El objetivo principal del discurso de clausura de Bevan del 27 de febrero de 1962 era convencer a la Comisión de las Naciones Unidas de que ninguna interferencia externa había sido la causa del accidente. El discurso de clausura de la misma fecha de F.G. Cooke, abogado de la Federación de Rhodesia, tuvo un enfoque similar. A ese respecto, Bevan declaró que “adoptaría el razonamiento que se encontraba en el informe de la Comisión Federal [de Rhodesia] como mi argumento en apoyo de la conclusión de dicha Comisión de que estaba completamente excluido el sabotaje, el derribo de esa aeronave o cualquier daño deliberado”. Señaló que “si hubiera habido algún caso de sabotaje, ya fuera interno o externo, si ese avión hubiera sido derribado, el Gobierno del Reino Unido podría haber estado involucrado de alguna manera por falta de cuidado, o algo por el estilo. Pero, en mi opinión, está muy claro que la posibilidad de un sabotaje interno o externo está completamente descartada”, y más tarde afirmó que “en cuanto a la causa directa de ese accidente, la investigación técnica elimina cualquier forma de interferencia externa o interna. La causa fue algún desperfecto en los instrumentos o un error del piloto”.

336. Como señala Simensen, en su discurso Bevan se refirió a la descripción de la transcripción rhodesiana del registro de radio, pero omitió mencionar que se esperaba que el SE-BDY estuviera “a la altura de Ndola a las 21.47Z” (aproximadamente media hora antes de que se estrellara). Bevan también trató de eximir a los funcionarios británicos, incluyendo a Lord Landsdowne, Lord Alport, Williams u otros, de toda responsabilidad respecto de cualquier parte de los retrasos relacionados con el propio accidente o con la acción de búsqueda y salvamento llevada a cabo después de que el SE-BDY no aterrizara como se esperaba. Además, instó a la Comisión de las Naciones Unidas a descartar de plano la hipótesis de Virving de que el avión había sido

derribado y a desestimar por completo las pruebas aportadas por otros cuatro testigos “africanos” que habían declarado haber observado un ataque aéreo contra el SE-BDY.

337. En otra información conexa proporcionada por Simensen en 2022 se hace referencia a los intentos realizados en 1961 por las autoridades de Rhodesia del Norte para persuadir a observadores suecos de que el accidente no había sido resultado de una interferencia externa. Según la información proporcionada por Simensen, el Ministro sueco Bratt había llegado a Ndola el 19 de septiembre de 1961. Tenía la misión de ayudar, si fuese necesario, a los expertos suecos, incluidos los de la Junta Real de Aviación de Suecia y de colaborar en la identificación y el transporte de los restos de las víctimas suecas del accidente. Según las notas del Sr. Bratt, traducidas por Simensen, el Sr. Bratt declaró que desde el mismo 19 de septiembre de 1961, cuando no habría sido posible conocer la causa del accidente, funcionarios de Rhodesia intentaron convencerlo de que el accidente no podía ser resultado de ningún ataque o sabotaje. En concreto, se dice que el Sr. Bratt habría sido informado por Parry, Secretario General de la Rama Administrativa de Rhodesia, de que había una posibilidad entre un millón de que la causa hubiera sido un sabotaje o un ataque.

338. Parry también parece haber declarado a Bratt que los rhodesianos no habían prestado al Gobierno de Katanga ningún tipo de ayuda militar o diplomática. Ello contradice la información analizada anteriormente, en particular que se había permitido a los pilotos katangueses utilizar las pistas de aterrizaje de Rhodesia del Norte, que se podía llevar equipo de comunicaciones sensible a Kitwe durante el conflicto activo y que los mercenarios franceses al servicio de Katanga habían examinado la posibilidad de cooperar con las autoridades de Rhodesia del Norte.

339. El Encargado Independiente de Zimbabwe, basándose en la investigación realizada sobre los documentos desclasificados de Lord Alport en la Universidad de Essex, puso de relieve los estrechos vínculos entre los gobiernos británico y de Rhodesia del Norte durante el período en cuestión. Existía una estrecha relación de trabajo entre Lord Alport y Sir Roy Welensky y un interés común en minimizar los posibles efectos del conflicto y del accidente, como se muestra en la carta de Lord Alport a Sandys del 25 de septiembre de 1961. Tanto Lord Alport como Welensky, según el primero, cooperaban estrechamente y ejercían un grado considerable de control sobre Tshombe, al extremo de que Lord Alport declaró que Welensky podía “ejercer mayor influencia sobre [Tshombe] que quizás cualquier otro individuo fuera de Katanga”. Aunque la correspondencia del 25 de septiembre de 1961 es anterior a la labor de las primeras investigaciones, la naturaleza de los intereses comunes y la estrecha relación refleja los esfuerzos paralelos realizados posteriormente para influir en los resultados de las primeras investigaciones.

340. La información sobre ese tema recién revisada en 2022 está relacionada con la analizada previamente en los informes de 2017 y 2019. En esos informes se señalaba que los documentos contemporáneos mostraban que las autoridades de Rhodesia debatían al más alto nivel la conveniencia de evitar que se creara una Comisión aparte de las Naciones Unidas y, una vez que quedó claro que se crearía una, trataron de “cultivar” a los comisionados y orientar el resultado hacia un error del piloto. Otras informaciones mostraron que funcionarios británicos trataron por medios similares que se hicieran revisiones del proyecto de informe de la Comisión de las Naciones Unidas antes de su publicación, con el objetivo similar de descartar la posibilidad de que un sabotaje o ataque externo hubiese sido la causa del accidente (véase el informe de 2017, sección V.A, y el informe de 2019, sección IV.B.2).

341. En la información antes descrita recién analizada, es evidente que las autoridades de Rhodesia deseaban convencer a Bratt de que el SE-BDY no había sido atacado, lo que coincide con los hallazgos antes examinados de que algunos funcionarios trataron de asegurarse de que se llegara a ese resultado en las distintas

investigaciones oficiales. También cabe destacar que Lord Dundee agradeció a Bevan el papel que este había jugado en que se evitaran “ciertos malentendidos” que podrían haber tenido “implicaciones perjudiciales” para el Reino Unido. En el contexto de la posición expuesta por Bevan ante la Comisión de las Naciones Unidas y teniendo en cuenta la información analizada en 2017 y 2019, parece haber quedado establecido que el Reino Unido y Rhodesia del Norte trataron de asegurarse de que se llegara a la conclusión de que la causa del accidente había sido un error de los pilotos en 1961/62, en lugar de limitarse a permitir que se realizara un análisis imparcial. Esto, así como la información relacionada con las declaraciones de Harold Julien, que se examinan más adelante en la sección V.B.1, viene en apoyo de las conclusiones anteriores de que el Reino Unido y Rhodesia del Norte trataron de influir en las primeras investigaciones para descartar un ataque externo u otra interferencia como causa del accidente. Sin embargo, las razones de esa actitud siguen sin estar claras.

## B. Otros asuntos

### 1. Harold Julien

342. Recordemos que de los pasajeros del vuelo del SE-BDY, solo uno fue encontrado con vida cuando el avión fue oficialmente descubierto. El Sargento Harold Julien, jefe de seguridad en funciones de la ONUC, había sufrido graves quemaduras pero estaba consciente y podía hablar cuando los funcionarios llegaron al lugar del accidente en la tarde del 18 de septiembre de 1961. Fue trasladado al hospital de Ndola, pero sucumbió a sus heridas seis días después. Tras su ingreso en el hospital el 18 de septiembre de 1961, Julien hizo varias declaraciones, entre ellas que el avión había “explotado”, que “había alcanzado una gran velocidad, una gran velocidad”, que “después se había estrellado”, que “había habido un montón de pequeñas explosiones por todas partes”, que “había tirado de la lengüeta de emergencia y simplemente había salido corriendo” y que “[los demás] estaban atrapados”. En ese sentido, Alfred Vincent Allen, Inspector Superior y Oficial Encargado de la Comisaría Central de Ndola, y quien había acudido al lugar del accidente y acompañado a Julien al hospital, prestó declaración ante la Junta de Investigación de Rhodesia. Según las declaraciones de Allen:

Hacia las 17.20 B horas me llamó un médico porque Julian [sic] había comenzado a hablar. Ya antes había pedido que se lo hiciera. Estaba tumbado como antes, con los ojos cerrados y no los abrió en ningún momento. Preguntó “¿dónde estoy?”, le contesté que estaba en Rhodesia del Norte y que yo era un oficial de policía británico. Le pregunté si podía decirme algo sobre lo que había pasado. Pareció reconocer que le estaban hablando. Le dije que la última vez que habíamos escuchado de él había sido en la pista del aeropuerto de Ndola y que no habíamos vuelto a saber nada más: “¿Qué pasó?” Dijo que el avión “había explotado”. Le pregunté: “¿Ocurrió ello sobre la pista?” y dijo: “Sí”. Le pregunté: “¿Qué pasó entonces?” y él respondió: “Había alcanzado una gran velocidad, una gran velocidad”. Le dije: “¿Qué pasó entonces?”, y contestó: “Después se estrelló”. Todo eso lo dijo arrastrando las palabras y de manera muy incoherente. Le dije: “¿Qué pasó entonces?”, respondió, “hubo un montón de pequeñas explosiones por todas partes”. Entonces dije: “¿Cómo saliste?”. Dijo: “Tiré de la pestaña de emergencia y salí corriendo”. Le dije: “¿Y los demás?”. Él respondió: “Sencillamente habían quedado atrapados”. A veces tenía que repetir las preguntas. No recibía las respuestas de inmediato. Luego, cayó en un estado de inconsciencia.

343. Basándose en su experiencia con víctimas de accidentes similares, Allen trató con cautela las respuestas de Julien a las preguntas, pero es evidente que pudo hacer

una serie de preguntas abiertas y que recibió respuestas coherentes. Otro testigo, la enfermera McGrath, estaba de guardia en el Hospital de Ndola y atendió a Julien cuando este fue ingresado. Le oyó decir, en presencia de un agente de policía y de médicos: “Estábamos en la pista y hubo una explosión” y “Estábamos en la pista cuando el Sr. Hammarskjöld dijo ‘Regresemos’, entonces hubo una explosión”, y “Yo fui el único que salió, todos los demás quedaron atrapados”.

344. La misma tarde del 18 de septiembre de 1961, el Dr. Lowenthal estaba de guardia en el Hospital de Ndola y habló con Julien. La conversación, como aclaró el Dr. Lowenthal al investigador de las Naciones Unidas Blandori, se produjo antes de que a Julien lo sedaran con analgésicos (petidina) en el hospital. El Dr. Lowenthal describió que la forma de hablar de Julien era lúcida, clara y coherente. También dijo que le había preguntado por qué no habían aterrizado cuando se esperaba que lo hicieran, y Julien respondió indicando que Hammarskjöld había cambiado de opinión o había dicho “Regresemos”. Julien dijo que primero había habido una explosión y después un accidente, y un poco más tarde dijo que había habido un accidente y, luego, una explosión, y que Julien había saltado del avión. El Dr. Lowenthal dijo que Julien estaba sedado durante esa conversación posterior, pero parecía hablar con coherencia.

345. Como se señaló en el informe de 2017, las primeras investigaciones descartaron las declaraciones de Julien por el estado físico en que este se encontraba, a pesar de ser el único testigo de primera mano del incidente. La Comisión de Investigación de Rhodesia desestimó sumariamente cada una de las declaraciones de Julien, afirmando expresamente que “no era necesario prestar atención” a las declaraciones de Julien, ya que “o bien se refieren al incendio posterior al accidente, o bien eran síntoma del estado en que se encontraba entonces”. La Comisión de las Naciones Unidas de 1961 no atribuyó importancia probatoria a las declaraciones de Julien en lo que respecta a la manera en que podrían haber servido de base de un análisis de las posibles causas del accidente, probablemente debido a su confianza en la labor de la Comisión de Investigación de Rhodesia. Finalmente, de los 27 testigos que pudieron declarar sobre Julien, la Comisión de Investigación de Rhodesia escuchó solo a ocho, mientras que la Comisión de las Naciones Unidas escuchó solo a cinco (de esos ocho). Como resultado, se perdió una importante oportunidad de examinar adecuadamente las declaraciones prestadas por el único pasajero del vuelo del SE-BDY que podía hablar del accidente, lo que condujo a un fracaso material en la consideración de pruebas posiblemente pertinentes.

346. Entre 2020 y 2022, se ha señalado a mi atención nueva información sobre ese tema. El Encargado Independiente de Zimbabwe proporcionó la correspondencia del 19 de septiembre de 1961 dirigida por la Embajada de los Estados Unidos en Salisbury a la Casa Blanca, en la que se afirmaba que “el Sargento Julian, en momentos de lucidez, había declarado que era el Jefe de Seguridad de las Naciones Unidas en Leopoldville. Pidió que se informara a su esposa de que había sobrevivido”. La descripción del contenido franco de ese mensaje y de la lucidez, por momentos, de Julien, parece confirmar la descripción dada a las primeras investigaciones por testigos como Allen, McGrath y el Dr. Lowenthal. Contrasta en cierto modo con la caracterización del estado de Julien como un desvarío o un delirio, tal y como describen las investigaciones de Rhodesia.

347. En otra información que Simensen puso en mi conocimiento en 2022, un telegrama enviado en la tarde del 19 de septiembre de 1961 por funcionarios no identificados de Rhodesia del Norte en Salisbury informaba a la Oficina de Relaciones del Commonwealth del Reino Unido y a la Misión del Reino Unido ante las Naciones Unidas, al parecer en respuesta a una consulta de la Oficina de Relaciones del Commonwealth, de que el único pasajero superviviente “[Harold]

Julian [sic] estaba ligeramente mejor hoy, pero sigue peligrosamente enfermo”, caracterización similar a la hecha por Lord Alport a Ritchie el mismo día, descrita anteriormente en la sección IV.A.1, que se refería a que Julien estaba “en un estado muy peligroso”.

348. Sin embargo, a pesar de conocer el grave estado de salud de Julien, el Gobierno de Rhodesia del Norte dio una valoración muy diferente a las Naciones Unidas. Un telegrama enviado unas 12 horas más tarde, el 20 de septiembre de 1961, por Scott, representante del Reino Unido en Salisbury, al Gobernador en Lusaka, decía: “[el representante de las Naciones Unidas] Spinelli y Knut Hammarskjöld ya han llegado a Ndola. También pude asegurarle que el sobreviviente Julian [sic] estaba recibiendo la mejor atención médica posible y que los más recientes informes decían que seguía “resistiendo”. No está claro por qué el Gobierno de Rhodesia del Norte aseguró a los representantes de las Naciones Unidas que Julien seguía “resistiendo” cuando se sabía que estaba “peligrosamente enfermo”.

349. Julien murió a la mañana siguiente, el 21 de septiembre de 1961, sin que el representante de las Naciones Unidas, Spinelli, lo viera. A Spinelli no le correspondía iniciar ninguna investigación en nombre de las Naciones Unidas, pero si hubiera sabido que Julien estaba “peligrosamente enfermo”, en lugar de ser informado erróneamente de que seguía “resistiendo”, podría haber tenido motivos para intentar ver a Julien en persona. Sin embargo, Spinelli no visitó a Julien en el hospital ni pidió que se le tomara declaración sobre el accidente. Al parecer, Spinelli no se vio presionado por la urgencia de que Julien “se mantuviera firme”.

350. Esta nueva información podría ser ilustrativa de la relación entre la minimización de las declaraciones de Julien por parte de las autoridades de Rhodesia del Norte y el intento de restringir, en general, el acceso a Julien. Como se examinó en el informe de 2019, el Coronel Archer, funcionario de Rhodesia, también había tratado de asegurarse de que las declaraciones de Julien sobre una explosión a bordo del SE-BDY y las chispas en el cielo no se hicieran públicas, inclusive haciendo que los médicos asistentes “se aseguraran de que ninguno de sus empleados hablara” de ello. Además de restringir en general el acceso a Julien, es posible que ello redundara en que se obtuviera menos información de Julien sobre los últimos momentos del vuelo del SE-BDY.

351. En cuanto a las declaraciones de Julien, en 2015 Ian Ross proporcionó al Grupo Independiente una carta que hacía referencia a ese tema. Ross informó al Grupo Independiente de que era el Inspector al mando de la Unidad Móvil de la Policía de Rhodesia del Norte en Bwana Mkubwa, cerca de Ndola, en septiembre de 1961. Ross proporcionó un recorte de periódico de 1961 en el que se hacía referencia a su presencia y su papel como guardia en el lugar del accidente aéreo y una copia de una carta de 1999 que había enviado a un profesor británico en relación con la posible publicación de un libro sobre el primer Presidente de Zambia, Kaunda. En la correspondencia de 1999, Ross se refirió al accidente del SE-BDY y adjuntó a la carta copias de las notas y fotografías de mercenarios katangueses (esas notas y fotografías no se pusieron a disposición del Grupo Independiente). En lo que respecta a Julien, Ross declaró que en el Hospital de Ndola “estaba oscilando entre la vida y la muerte y se mantenía vivo gracias a los esfuerzos del cirujano del Gobierno Donald Macnab... por supuesto, teníamos una grabadora y agentes de policía junto a su cama las 24 horas del día, controlando todo lo que se decía”.

352. La afirmación de Ross de que había una grabadora junto a la cama de Julien se hace eco de testimonios prestados a la Comisión de Rhodesia, entre ellos el de la enfermera Kavanagh, quien atendió a Julien y prestó testimonio de lo que este había dicho sobre el accidente. Sin embargo, la enfermera Kavanagh declaró que no se había utilizado la grabadora que estaba en la habitación. No tengo conocimiento de que otro

testigo que haya asistido a Julien haya afirmado que se utilizó la grabadora y no hay pruebas que indiquen que las declaraciones de Julien hayan sido grabadas. Sin embargo, si las declaraciones de Ross son ciertas y se hicieron esas grabaciones, pueden ser de gran importancia y sería necesario que fueran examinadas por expertos, entre ellos expertos en medicina. Lo señalo como asunto que podría meritarse un examen futuro.

## **2. Otros datos que justifiquen nuevas investigaciones**

353. Cierta información recibida entre 2020 y 2022 justificaría posibles investigaciones futuras, ya sea porque la información abre otras vías de investigación o porque no hubo tiempo suficiente para un mayor seguimiento cuando la información se recibió poco antes de finalizarse el presente informe en julio de 2022. He destacado esos asuntos en el cuerpo del informe.

## **V. Constataciones y conclusiones**

354. Parte de mi mandato, en cumplimiento de la resolución 74/248 de la Asamblea General, consiste en extraer, si es posible, conclusiones de las investigaciones ya realizadas. Pese a haberse hecho todo lo posible, en la actualidad no es posible llegar a una conclusión clara sobre la causa o las causas del accidente. En la presente sección, ofrezco un resumen de cómo los avances en nuestros conocimientos afectan a las hipótesis factibles sobre el trágico suceso. También expongo por qué, en mi opinión, en el momento actual no es posible llegar a una conclusión con un grado razonable de certeza.

### **A. Causa o causas del accidente**

355. Basándonos en los conocimientos actuales, al parecer el vuelo del SE-BDY se estrelló bien porque fue objeto de algún tipo de interferencia deliberada antes del aterrizaje o como resultado de un error humano. No hay pruebas que indiquen otra causa accidental, como un desperfecto mecánico, estructural o material. Otras hipótesis comentadas anteriormente, como un desperfecto de los equipos o de las comunicaciones, un error del altímetro (ya sea mecánico o que el control de tráfico aéreo haya transmitido un ajuste erróneo (QNH)), o que se hayan utilizado cartas de aterrizaje incorrectas, se han descartado adecuadamente entre 2013 y 2017.

356. Debido a que en gran parte el avión fue destruido por el fuego, no es posible descartar absolutamente la posibilidad de un desperfecto material, pero la información disponible desde las primeras investigaciones indica que el avión estaba realizando una aproximación normal para aterrizar en Ndola, a la vista de cuestiones de estimación como su ángulo de descenso, la velocidad y la extensión del tren de aterrizaje y la constatación de que los cuatro motores estaban en marcha en el momento del impacto contra el suelo.

357. Por otra parte, si bien no guarda relación con una causa del accidente en sí, me gustaría señalar que una de las conclusiones de los informes del Grupo Independiente y de 2017 fue que era casi seguro que Hammar skjöld y los demás miembros del grupo que lo acompañaban no hayan sido asesinados tras el aterrizaje. En esos informes se estableció que los pasajeros habían muerto instantáneamente en el accidente aéreo (con la excepción de Julien, que sucumbió seis días después). Esta conclusión fue resultado de un proceso que conllevó la reconsideración de las radiografías médicas y de autopsia originales. Entre los expertos consultados para obtener un dictamen médico, Stewart Fleming, Director del Centro de Medicina Legal y Forense de la Universidad de Dundee, confirmó que todas las lesiones habían sido correctamente

registradas por los patólogos en el momento de los exámenes *post-mortem* y que no había ninguna herida de bala en la frente de Hammarskjöld.

358. Si hubo alguna forma de interferencia deliberada en el vuelo del SE-BDY, lo más probable es que pueda clasificarse como “interferencia externa” (un ataque o una amenaza provenientes del exterior del avión, ya fuesen aéreos o terrestres), o “interferencia interna” (sabotaje del avión). Si hubo un error humano, es probable que haya sido resultado de una acción u omisión de los pilotos. La información relativa a cada una de esas hipótesis se presenta en las respectivas observaciones finales.

**1. Sigue siendo verosímil que la causa del accidente haya sido un ataque o una amenaza provenientes del exterior**

359. Tras analizar el registro histórico, la nueva información y la opinión de los expertos, los informes de 2017 y 2019 determinaron que era plausible que una acción hostil proveniente del exterior del avión fuera la causa de su accidente. Semejante acción puede haber incluido un ataque directo que haya provocado que el avión se estrellara o una distracción momentánea de los pilotos por causa de la aparente amenaza que los haya hecho volar prematuramente hacia el suelo. Durante mis labores entre 2020 y 2022, no he podido descartar que un ataque o una amenaza provenientes del exterior hayan sido la causa del accidente. Confirmando que sigue siendo una hipótesis plausible.

360. La nueva información disponible desde las primeras investigaciones, en particular en el marco del presente mandato, ha seguido mostrando posibilidades adicionales de cómo podría haberse llevado a cabo un ataque contra el SE-BDY. Como se observó anteriormente, durante las primeras investigaciones no se hizo, a lo sumo, sino una referencia pasajera al hecho de que el incidente se produjo en el contexto de un conflicto armado violento. Actores que se oponían a las Naciones Unidas tenían motivos para atacar a las fuerzas de la Organización y un historial conexo en el período que precedió al trágico suceso. En cada etapa continua de la investigación, incluida la actual, se han encontrado más pruebas de esas capacidades que las que hasta ahora se conocían. Además, al contrario de lo que se sabía en las primeras pesquisas, era amplio el conocimiento de que Hammarskjöld viajaría a Ndola esa noche.

361. Que haya habido un ataque proveniente del exterior no es una hipótesis nueva. Como se comentó en el informe de 2019, los Estados Unidos consideraron inmediatamente esa posibilidad en los niveles más altos de su Gobierno. En múltiples informes generados por Edmund A. Gullion, Embajador de los Estados Unidos en el Congo, el 18 de septiembre de 1961, se afirma que el avión “podría haber sido derribado” y que se había observado un “destello en el aire” antes de que el avión se estrellara. Tras las primeras investigaciones, y a pesar de que algunos gobiernos pueden haber intentado influir en ella para que llegara a una conclusión diferente, la Comisión de las Naciones Unidas de 1961 consideró que una interferencia desde el exterior seguía siendo una posible causa, entre otras.

362. Como se describe en las subsecciones siguientes, tanto la información existente como la nueva apoyan la hipótesis de que puede haber habido una interferencia externa contra el SE-BDY. Ello incluye el testimonio de testigos oculares, así como alegaciones sin respuesta de quienes afirman haber oído o leído una transcripción de comunicaciones relacionadas con un ataque aéreo o terrestre contra el avión. Además, la nueva información analizada en 2022 refuerza la hipótesis de que existía la capacidad para que se produjera esa interferencia desde el exterior.

**a) Información de testigos oculares**

363. Los testigos oculares conocidos son una importante fuente de declaraciones prestadas sobre los últimos momentos del vuelo del SE-BDY. Siete testigos informaron a la Junta de Investigación de Rhodesia de que habían visto un segundo o tercer avión; seis prestaron declaración sobre el asunto ante la Comisión de Investigación de Rhodesia. La Comisión de las Naciones Unidas de 1961 también escuchó al menos a seis testigos que dijeron haber observado más de un avión y al menos a 12 testigos que hablaron de un destello (o una luz similar) en el cielo. A algunos de esos testigos oculares, aunque no a todos, se les despreció o no se les creyó su testimonio porque eran “africanos”. El único superviviente temporal del accidente, Harold Julien, también hizo declaraciones que apuntaban a una amenaza o un ataque cuando el avión se acercaba a Ndola, que posiblemente hayan conllevado una explosión repentina.

364. Desde las primeras investigaciones, se ha entrevistado al menos a otros 12 testigos oculares. En 2015, el Grupo Independiente escuchó a cinco nuevos testigos que observaron más de una aeronave y a siete que afirmaron que una aeronave grande que vieron estaba envuelta por las llamas antes de estrellarse.

365. Existe un considerable volumen de pruebas de testigos oculares que se refieren a una o más de las siguientes cuestiones: que se observó más de una aeronave en el aire mientras el SE-BDY se aproximaba a Ndola; que el otro avión presente era un jet; que el SE-BDY estaba envuelto por las llamas antes de chocar con el suelo; y que el SE-BDY puede haber sido blanco de disparos o de un ataque por otra aeronave.

366. Es posible que los testigos oculares se equivoquen sobre lo que dicen haber visto u oído, sobre todo porque el incidente ocurrió de noche y teniendo en cuenta las faltas de méritos asociadas con la identificación de testigos oculares en condiciones que pueden no ser favorables. Además, no todos los testigos oculares pudieron haber observado el suceso de la misma manera, dada la disparidad de sus ubicaciones. En el caso de los testigos entrevistados por primera vez en los últimos años, existen mayores riesgos, como los lapsos de memoria que se producen con el tiempo. Sin embargo, en su conjunto, el testimonio de lo que dijeron haber observado y entendido numerosos observadores independientes no es fácil de descartar.

**b) Alegaciones de que se escucharon comunicaciones sobre el ataque**

367. El Grupo Independiente asignó un valor probatorio moderado a las afirmaciones de Charles Southall y Paul Abram de haber escuchado o leído por separado una transcripción de una interceptación de transmisiones de radio en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Ambas personas consideraron de forma independiente que lo que escucharon o leyeron estaba relacionado con un ataque contra el SE-BDY. Desde 2017, cada año se ha recibido información adicional que da credibilidad a aspectos de las afirmaciones de Southall y Abram. En 2019, consideré que sus alegaciones eran de un alto valor probatorio de que los Estados Unidos estaban vigilando las comunicaciones de radio y de que es muy probable que hubieran creado registros de las transcripciones pertinentes. He mantenido esa valoración en el presente informe.

368. En cuanto a Abram, los Estados Unidos declararon inicialmente que no tenía constancia de su servicio. En 2017, confirmaron que Abram había servido como especialista en interceptación en Creta en 1961, pero afirmaron que no se encontraba allí en septiembre de ese año. Posteriormente, Abram proporcionó información en sentido contrario, que los Estados Unidos no han refutado. En 2019, me avisaron de que Abram había muerto.

369. Como se señaló anteriormente, cabe destacar la importante del hecho de que las alegaciones de Abram se hicieron a lo largo del tiempo y que en julio de 2017 haya reafirmado de manera definitiva su presencia en Creta en las fechas en cuestión. Se confirmaron su especialización y sus funciones como especialista en protocolo de recepción de voz con autorizaciones de seguridad de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos. Esta información no se puso en duda mientras estuvo vivo y se ha visto aumentada por los asuntos tratados en el presente informe, incluidos los relativos a su formación y ubicación y a las identidades de sus colegas. Todos estos asuntos han sido transmitidos a los Estados Unidos y hasta la fecha no han sido refutados.

370. En cuanto a las alegaciones de Southall, son igualmente de gran importancia en este asunto. Los Estados Unidos han confirmado que Southall prestó servicios en la Marina de los Estados Unidos y que se retiró como Comandante de la Reserva de la Marina. No se ha puesto en tela de juicio que tenía una especialización como oficial de “procesamiento y presentación de informes” que había sido asignado a una instalación de comunicaciones navales cerca de Nicosia en 1961. Al igual que en el caso de Abram, se pidió a los Estados Unidos que aclararan las alegaciones de Southall durante muchos años antes de su muerte: en el caso de Southall, este trató sistemáticamente de transmitir la información a los funcionarios entre 1967 y 2013. La nueva información recibida entre 2019 y 2022 respalda las declaraciones anteriores de Southall y también ofrece más detalles sobre su formación, su ubicación y sus colegas. Todos esos asuntos se han transmitidos a los Estados Unidos y hasta la fecha no han sido refutados.

371. En relación con nuestro conocimiento incompleto de las comunicaciones de radio de los últimos momentos del vuelo del SE-BDY, sigue sin estar claro por qué el controlador aéreo de Ndola, Martin, destruyó sus notas sobre los acontecimientos que habían precedido inmediatamente el accidente del SE-BDY. La información analizada en 2022 arroja más dudas sobre la exactitud y la exhaustividad del relato de Martin, incluido el hecho de que estaba solo en la torre y que no se hicieron grabaciones. Además, su declaración ante la Comisión de las Naciones Unidas de 1961 de que la imposibilidad de leer los mensajes de radio transcritos en el teleimpresor de la torre de control del tráfico aéreo “podría haberse debido a que parte de la transmisión estaba interferida” puede sugerir una interferencia con las comunicaciones de radio del SE-BDY.

372. La posible existencia de registros no divulgados del tráfico radioeléctrico adquiere una importancia mayor en vista de la insuficiencia de los registros del control del tráfico aéreo de Ndola, que ha despertado sospechas. Varios testigos, entre ellos funcionarios británicos y de Rhodesia del Norte en Ndola, señalaron que es probable que aviones de los Estados Unidos con equipos sofisticados estuvieran vigilando las comunicaciones de radio desde Ndola y que en ese período se hubieran comunicado ellos mismos con otras aeronaves. Como se describió anteriormente, Lord Alport también tenía entendido que el SE-BDY se había comunicado con alguien distinto de la torre de control del tráfico aéreo de Ndola después de la última comunicación registrada entre esta y el SE-BDY. Queda por comprobar si esas aeronaves de los Estados Unidos podrían haber participado o haberse percatado de las comunicaciones pertinentes, incluida la mencionada por Southall y Abram.

373. La información analizada en el presente informe deja en claro que algunos Estados Miembros estaban vigilando, interceptando y recibiendo interceptaciones de comunicaciones sensibles de las Naciones Unidas, así como, en general, comunicaciones en Katanga y Ndola y sus alrededores en septiembre de 1961. A pesar de haber llamado la atención de los Estados Miembros sobre este asunto y de haber realizado solicitudes de información específicas, los Estados Miembros en cuestión no han facilitado ni un solo documento u otra información en respuesta a mis

consultas sobre ese tema. Como se señaló en el informe de 2019, esta es una materia particular en que puede considerarse que la falta de cooperación de los Estados Miembros se acerca a una obstrucción deliberada de la verdad completa de las circunstancias y los acontecimientos.

**c) Capacidad de realizar un ataque desde el exterior**

374. El vuelo del SE-BDY sobrevoló una zona de conflicto en una región militarizada para transportar a Hammarskjöld y a su grupo a Ndola, con el fin de intentar negociar un alto el fuego. Dentro de esa zona había diferentes armas, aviones, vehículos y personal capaces de montar un ataque contra el SE-BDY. Sin embargo, como se señaló anteriormente, las primeras investigaciones consideraron esencialmente solo al jet Fouga Magister como candidato para un ataque contra el SE-BDY y en la práctica lo descartaron basándose en el testimonio del comandante Delin de Avikat y las aparentes limitaciones operacionales. Sin embargo, los recientes avances en nuestro conocimiento han demostrado que había muchas más pistas de aterrizaje, pilotos y aviones que estaban utilizando contra las fuerzas de las Naciones Unidas y que podrían haber sido utilizados para un ataque contra el SE-BDY.

375. Como se analizó anteriormente, Avikat disponía de múltiples pilotos posibles que siguen siendo personas de interés para esta investigación. En cuanto, específicamente, a Van Risseghem, en 2019 Coppens alegó que aquel había admitido haber derribado el SE-BDY; esto no ha podido verificarse. Tampoco se ha podido establecer de forma concluyente dónde se encontraba Van Risseghem la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Al parecer se sabe que voló a Brazzaville inmediatamente después del accidente del SE-BDY y que estuvo allí al mismo tiempo que varias personas de interés, incluidos agentes de la CIA. Si bien el Reino Unido confirmó en 2022 que Van Risseghem sirvió a la Real Fuerza Aérea del Reino Unido como piloto sargento de vuelo entre noviembre de 1942 y septiembre de 1946, no se dispone de más detalles sobre él. Teniendo en cuenta su ascendencia, sus relaciones familiares y su hoja de servicios en las fuerzas armadas británicas, así como la información que demuestra que los Estados Unidos consideraba que podía haber atacado al SE-BDY, sigue siendo necesario realizar más búsquedas sobre ese tema.

376. En cuanto a Schäfer, la información analizada en 2022 hace constar que voló un avión DO-28 el 21 de septiembre de 1961 en Groenlandia. Aunque siguen existiendo dudas sobre su cuaderno de vuelo, si se establece razonablemente a través de otros registros contemporáneos, como los registros de inmigración y del aeropuerto, que Schäfer se encontraba efectivamente en Groenlandia el 21 de septiembre de 1961, al parecer se podría descartar cualquier posible implicación suya en el accidente del SE-BDY. Este asunto está pendiente de verificación.

377. En lo que respecta a la hipótesis de Beukels, nueva información analizada desde Bélgica en 2022 sugiere que Beukels (o Beuckels) no era un piloto de Avikat y no había recibido formación de vuelo. Ello apoya el análisis presentado en el informe de 2019.

378. En lo referente al tipo de avión que podría haberse utilizado en un ataque, múltiples aviones, entre ellos el Fouga Magister, el De Havilland Dove y el Dornier DO-27 o DO-28, habían sido armados y estaban disponibles en Katanga y fueron utilizados en operaciones ofensivas por Avikat en septiembre de 1961. Esas aeronaves utilizaban múltiples aeródromos y pistas de aterrizaje en Katanga, la República del Congo (esto es, el Congo Brazzaville), Angola y Rhodesia del Norte, inclusive por la noche, y consta que realizaron ataques aire-aire y aire-tierra contra las Naciones Unidas y otros.

379. Según han señalado los expertos, en las condiciones imperantes habría sido posible pero difícil atacar con éxito el SE-BDY desde el aire. Sin embargo, hasta un acto de hostigamiento (sin contacto) podría haber contribuido a la caída del SE-BDY. En cualquier caso, como dije anteriormente, sigue siendo necesario dar muestras de precaución en ese análisis. El hecho de que hubiera sido posible que se produjera un ataque aéreo o terrestre no es lo mismo que disponer de información concreta de que tal ataque se produjo. Sobre la base de lo que se sabe actualmente, simplemente no se puede descartar un ataque o una amenaza y ello sigue siendo una hipótesis plausible partiendo de lo ya establecido.

380. Además de la posibilidad de un ataque por parte de un avión de Avikat, cabe señalar que la información analizada en 2019 mostró que las fuerzas de Rhodesia del Norte estaban en un estado de preparación para el combate a ambos lados de la frontera de Katanga alrededor del período del trágico evento. La Real Fuerza Aérea de Rhodesia contaba con al menos 18 cazabombarderos Canberra, 30 cazabombarderos Vampire y 12 Provosts de ataque ligero en la zona. La correspondencia dirigida por Lord Alport a Sandys el 25 de septiembre de 1961 también se refería a la acumulación de fuerzas aéreas y terrestres de Rhodesia en la frontera de Katanga y en ella se afirma que “prácticamente toda la fuerza de combate de la Real Fuerza Aérea de Rhodesia, junto con un batallón de infantería europeo y un escuadrón de carros blindados, había recibido la orden de trasladarse a Rhodesia del Norte inmediatamente” alrededor del 13 de septiembre de 1961. Aunque no existe ninguna información específica ni hipótesis de que haya estado involucrada una aeronave de ese tipo, no se descarta de forma concluyente que una aeronave no perteneciente a Avikat pudiera haber sido una de las avistadas o escuchadas por testigos oculares en los alrededores de Ndola.

## **2. Interferencias internas: por el momento no es posible concluir si el sabotaje fue una de las causas del accidente**

381. La Comisión de las Naciones Unidas de 1961 constató que el 17 de septiembre de 1961 el *Albertina* permaneció en la pista de Leopoldville durante varias horas sin ser específicamente vigilado. Estaba allí para ser reparado después de haber sido alcanzado por balas de armas pequeñas disparadas desde tierra ese mismo día. No se pudo descartar la posibilidad de una aproximación no autorizada al avión con fines de sabotaje. Aunque no se encontraron objetos extraños entre los restos del avión, no se podría descartar por completo la existencia de restos de sabotaje, dado que el 75 %-80 % del fuselaje del avión había sido destruido por las llamas o se había fundido por esa misma causa.

382. Se han descartado la mayoría de las alegaciones sobre un posible sabotaje, incluida la hipótesis anteriormente expuesta de que podría haber habido un pasajero extra capaz de secuestrar el avión. Sin embargo, la alegación de sabotaje esbozada en los documentos de la Operación Celeste, ya comentada, no ha podido ser evaluada de forma concluyente ni descartada. Tal como se analizó en 2019, al parecer el SAIMR existía como organización, aunque no se haya podido determinar de forma concluyente detalles pertinentes para esta investigación; por ejemplo, si tenía capacidad para llevar a cabo un atentado en 1961.

383. La información disponible, incluida la recién analizada en 2022, sugiere que es poco probable que la Operación Celeste pudiera haber sido llevada a cabo con éxito por el SAIMR en 1961. Sin embargo, para poder realizar una evaluación adecuada y definitiva, sigue siendo necesario que Sudáfrica facilite el acceso a los documentos de la Operación Celeste, sea cual sea la forma en que estén disponibles, y que Sudáfrica y otros Estados Miembros ayuden a divulgar cualquier información disponible sobre ese tema.

### **3. Sigue siendo posible que el accidente haya sido causado por un error humano (del piloto), sin interferencia**

384. Habida cuenta de que al parecer se excluye la posibilidad de desperfectos mecánicos, estructurales o materiales, si el vuelo no estuvo sometido a interferencias, es casi seguro que el accidente se haya debido a un problema de error humano, como el efecto combinado de que los pilotos leyeron mal la aproximación por instrumentos y no pudieran ver el terreno. Los accidentes aéreos son posibles incluso cuando la tripulación tiene experiencia y opera en condiciones de vuelo normales.

385. En el presente informe he considerado nueva información que postula que la naturaleza controlada y la forma del descenso del avión sugieren que el SE-BDY estaba intentando realizar un aterrizaje forzoso voluntario. Recabé y obtuve la opinión de expertos sobre este asunto, como se describió en las secciones anteriores.

386. Actualmente no existen pruebas registradas que permitan descartar de forma concluyente un error del piloto. Entre las pruebas pertinentes de esa índole podrían figurar, por ejemplo, una llamada de socorro o pruebas de inhalación de humo por parte de los pilotos antes del accidente aéreo. En cuanto a una posible llamada de socorro, cabe señalar una vez más que al parecer algunos Estados Miembros no han revelado toda la información pertinente; no se puede descartar una llamada de ese tipo. En lo que se refiera a la inhalación de humo, el dictamen médico de los expertos, que he aceptado, descarta tal posibilidad. Por tanto, no se establece ningún ejemplo, ni nada parecido.

387. Un error del piloto como causa primaria del accidente debe considerarse como la explicación probable si se ha revelado y revisado toda la información con valor probatorio y no queda ninguna otra hipótesis razonablemente coherente con las pruebas. Sin embargo, no sería racional llegar a esa conclusión en la fase actual, cuando es casi seguro que no se ha revelado toda la información de valor probatorio material, para poder determinar objetivamente toda la verdad. Como ya se señaló, llegar a cualquier conclusión sabiendo que no se han visto todas las pruebas potencialmente materiales no sería ni juicioso ni responsable.

388. Por tanto, sigue existiendo un obstáculo importante para llegar a una conclusión final en este asunto: que la información que podría dar respuesta a importantes cuestiones pendientes parece existir pero no ha sido revelada por algunos Estados Miembros. Entre esas cuestiones figuran, por ejemplo, si se crearon o existen supuestas interceptaciones de voz y si alguna entidad de seguridad, de inteligencia o de otro tipo creó o mantuvo registros de la presencia de un ataque aéreo o terrestre.

## **B. Otros asuntos**

### **1. Cooperación de los Estados Miembros**

389. La Asamblea General, en su resolución [74/248](#), esbozó un procedimiento para recabar la plena divulgación de los registros pertinentes y exhortó a los Estados Miembros que apoyaran ese procedimiento. Una amplia mayoría de los Estados Miembros de las Naciones Unidas ha instado a que se adopten medidas para apoyar la búsqueda colectiva de toda la verdad sobre el trágico incidente.

390. La mayoría de los 14 Estados Miembros con los que interactué en 2018/19 cumplieron con la letra y el espíritu de la solicitud de que realizaran una revisión interna específica de sus archivos de inteligencia, seguridad y defensa. En consecuencia, fue limitado el número de Estados Miembros a los que dirigí consultas de seguimiento entre 2020 y 2022.

391. A pesar de la información y la ayuda adicional que han aportado algunos Estados Miembros, la mayor parte de la nueva información obtenida durante el actual mandato ha sido generada por la labor de particulares. De los tres Estados Miembros claves que he descrito anteriormente como los más propensos a tener información importante no dada a conocer, que son Sudáfrica, el Reino Unido y los Estados Unidos, no se ha divulgado ninguna información significativa desde 2017. Como se aclara más adelante, en el caso de Sudáfrica y el Reino Unido, no se ha divulgado ni un solo documento en ese período. Estados Unidos proporcionó un documento en 2018/19 y otro en 2021, ambos de acceso público. Sin embargo, no se ha recibido documentación que responda a mis solicitudes específicas de búsqueda.

392. Al mismo tiempo, expreso mi gratitud por la disposición mostrada por esos Estados Miembros a mantener correspondencia y por sus respectivas invitaciones a seguir aportando nueva información y señalando a su atención consultas concretas. Creo que cada uno de ellos puede y debe hacer más para asegurarse de que se haya revelado toda la información potencialmente pertinente. A continuación expongo los tipos de asuntos que siguen requiriendo respuestas de cada uno de esos tres Estados Miembros.

393. También se han realizado búsquedas discretas de información pertinente y cualquier descubrimiento posterior en relación con los asuntos tratados en los respectivos epígrafes temáticos anteriores se ha puesto en conocimiento de Alemania, Etiopía, Francia, la República del Congo, Zambia y Zimbabwe. Cualquier información que responda a esas solicitudes de búsqueda también contribuiría a nuestra mayor comprensión del trágico suceso y se señalan como asuntos de posible seguimiento.

**a) Sudáfrica**

394. Sudáfrica no ha señalado ninguna documentación u otros registros ni se han recibido de ese país desde que se inició esta investigación. Resulta alentador que Sudáfrica haya ofrecido su pleno apoyo a un alto nivel de aquí en adelante, lo cual es digno de encomio.

395. Además de la identificación y el análisis de información pertinente en relación con los documentos de la Operación Celeste, ya sean originales o copias, sigue siendo prioritario para Sudáfrica identificar los registros de inmigración, de vuelos, policiales y otros registros oficiales de las personas de interés nombradas en septiembre de 1961, incluidas las mencionadas en la sección III.A.3. En la correspondencia del 23 de mayo de 2022 expuse esos asuntos a Sudáfrica.

**b) Reino Unido**

396. El Reino Unido no ha señalado ninguna documentación u otros registros ni se han recibido de ese país desde 2017, a pesar de que se han especificado en la correspondencia escrita materias en las que es casi seguro que se podría encontrar esa información.

397. En junio de 2022, entre otras solicitudes, pedí al Reino Unido que confirmara específicamente si “en algún momento había creado, mantenido o tenido conocimiento de registros de cualesquiera comunicaciones de radio, transmisiones u otras comunicaciones, entre las 20.00 horas (GMT) del 17 de septiembre de 1961 y las 2.00 horas del 18 de septiembre de 1961, relacionados con los acontecimientos en Ndola (Rhodesia del Norte) o sus alrededores, en lo que respecta al avión del Secretario General (incluidas las comunicaciones dirigida al avión, desde él o sobre él)”; el aterrizaje o la aproximación de cualquier aeronave a Ndola; y cualquier ataque o accidente de una aeronave en esa región.

398. Agradecí recibir una respuesta fechada el 18 de julio de 2022, antes de la finalización del presente informe, en la que se afirmaba que el Reino Unido “había realizado una búsqueda detallada de los registros archivados de las comunicaciones de radio en Ndola o sus alrededores durante la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Lamento informarle de que no tenemos ningún registro de esa índole”. Aunque esa respuesta a una de las materias pertinentes de esta investigación fue una contribución positiva y útil, cabe señalar que si bien la respuesta afirma que el Reino Unido no tiene actualmente tales archivos, sigue sin estar claro si responde plenamente a mi pregunta de si el Reino Unido “en algún momento creó, tuvo o tuvo conocimiento de [tales] registros”. Este sigue siendo un asunto que deberá esclarecerse.

399. En la respuesta recibida del Reino Unido en julio de 2022 se pedía que se transmitiera que el Reino Unido no estaba en condiciones de confirmar o negar la mayoría de los asuntos enumerados en mi correspondencia, o bien porque no se habían facilitado las fuentes, o bien porque no estaba en condiciones de confirmar o negar las afiliaciones institucionales de las personas nombradas. En cuanto a las fuentes, estas se han descrito previamente en los informes de 2017 y 2019, así como en la correspondencia. Por tanto, es posible confirmar fácilmente las referencias a esas fuentes. Cuando se faciliten las referencias de las fuentes, el Reino Unido debería estar en condiciones de verificar los asuntos. Se trata de un paso positivo y expreso mi gratitud al Reino Unido por indicar su voluntad de participar de forma constructiva en el proceso de verificación y responder directamente a consultas explícitas.

400. En cuanto a la consulta de archivos específicos, había solicitado al Reino Unido que permitiera el acceso a un elemento de inventario de sus archivos titulado “(ID 1392 Hammarskjöld Files: Research Analyst file – ‘Congo (Leopoldville) Vol 7 1961’ and searches for material on Dag Hammarskjöld, 16 files”. Se me informó de que se trataba de un solo archivo más 16 impresiones de búsquedas en línea realizadas por el personal del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Commonwealth y de Desarrollo, a las que se ha concedido acceso y están disponibles. También solicité que se realizaran búsquedas en los registros del Departamento de la Subsecretaría Permanente sobre el año 1961. En la respuesta que recibí se afirmaba que el Reino Unido no tenía “nada que fuese de la más mínima importancia para [la] investigación” en esos registros, o en registros conexos para archivos considerados no suficientemente importantes para formar parte de las colecciones transferidas a los Archivos Nacionales del Reino Unido y, por consiguiente, sujetos a destrucción.

401. También había solicitado que el Reino Unido consultara otros registros y archivos, pero no recibí confirmación de si se había hecho. Enumero aquí esos registros y archivos para que se puedan confirmar en el futuro: Ministerio de Defensa, incluidos los registros de las fuerzas armadas del Reino Unido y la inteligencia de defensa; Servicio de Seguridad (MI5); Servicio Secreto de Inteligencia (MI6); Central de Comunicaciones del Gobierno; “registros del archivo en papel del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Commonwealth y de Desarrollo “ (antes llamados, en parte, Colecciones Especiales), y archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Commonwealth y de Desarrollo relacionados con su mantenimiento y administración; información en poder de los departamentos del Gobierno del Reino Unido (incluidos el Ministerio de Relaciones Exteriores, del Commonwealth y de Desarrollo y los Archivos Nacionales del Reino Unido (TNA)) que permanece cerrada, o que ha sido retenida; información que se posee que no ha sido desclasificada o que aún no debe ser desclasificada; documentos amparados por instrumentos particulares, generales, del Lord Chancellor y otros instrumentos (incluidas las exenciones de la libertad de información); “Top Secret Independent Records” (1953-1963, incluido su inventario); y certificados de destrucción u otra

información que identifique los registros y archivos que alguna vez existieron pero que ya existen.

402. Como ya se señaló, a pesar de las solicitudes detalladas que han reflejado nuestro conocimiento cada vez mayor de los acontecimientos desde 2017, el Reino Unido no ha dado a conocer ninguna documentación nueva ni otros registros. Aunque los Estados Miembros pueden considerar que han cumplido con las anteriores solicitudes de búsqueda, es importante para que la información esté completa que se lleven a cabo nuevas búsquedas cuando haya habido avances en el conocimiento y que las búsquedas sean realizadas por personal con un conocimiento contextual adecuado.

403. Como ejemplo de por qué esto es importante, en la correspondencia de 2015 dirigida por el Reino Unido al Grupo Independiente (que se adjuntó como anexo al informe del Grupo Independiente), el Reino Unido declaró que no tenía “ninguna información pertinente” sobre la información solicitada, incluida la relativa a Neil Ritchie. Sin embargo, la información obtenida posteriormente (incluida la procedente de los archivos de Loeb, Hunt y Tshombe) ha puesto de manifiesto la participación central que tuvo el Gobierno británico y que Ritchie informaba y recibía instrucciones de Londres en relación con acontecimientos claves. Además, la correspondencia diplomática del Reino Unido, incluida la dirigida por Lord Alport a Sandys el 25 de septiembre de 1961, hace referencia a la autoridad de Londres para coordinar acontecimientos utilizando a Ritchie para gestionar a través de las fronteras internacionales la reunión entre Tshombe y Hammarskjöld antes del accidente aéreo. Como se desprende de la misma correspondencia, tras el accidente aéreo, la participación británica fue tan importante como para que Ritchie fuera el único representante extranjero presente en algunas negociaciones de alto el fuego entre las Naciones Unidas y Katanga y para que Lord Alport asesorara directamente a Tshombe en relación con estas. A pesar de ello, no se ha revelado ninguna documentación relativa al informe de Ritchie, ni ninguna otra información generada por Ritchie.

404. El carácter incompleto de la respuesta anterior del Reino Unido puede subsanarse realizando nuevas búsquedas teniendo en cuenta las palabras claves y el contexto necesarios. Por ese motivo, sigue siendo importante que se responda a las preguntas concretas planteadas en mi correspondencia y que se proporcionen detalles sobre la metodología adoptada para la búsqueda y los archivos que se han consultado.

405. También se señaló anteriormente que el Reino Unido puede tener registros y archivos pertinentes transferidos desde sus antiguos protectorados y colonias, incluida la Federación de Rhodesia. A ese respecto, tal como me ha señalado el Encargado Independiente de Zimbabwe, los documentos de Lord Alport confirman que importantes documentos fueron retirados de la Federación de Rhodesia y transmitidos para su custodia a la Biblioteca del Commonwealth del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Commonwealth y de Desarrollo y que antes de la independencia de Zimbabwe las autoridades coloniales “retiraron meticulosamente casi todos los registros o archivos relacionados con el accidente de Dag Hammarskjöld”. Es probable que algunos de esos registros, incluidos los de la policía, los servicios de inteligencia y las autoridades militares y de inmigración, sean de una importancia fundamental. Por tanto, aunque en julio de 2022 el Reino Unido confirmó que las búsquedas habían incluido la correspondencia enviada a altos funcionarios de la Federación o por estos, el destino o la accesibilidad irrestricta de los registros de Rhodesia retirados, asociados al trágico incidente, sigue sin esclarecerse.

406. En resumen, aunque no se recibió documentación del Reino Unido entre mediados de 2017 y 2022, expreso mi agradecimiento por la ayuda constructiva recibida en julio de 2022, que incluyó nuevas búsquedas y algunas respuestas a las consultas. Se recaba y sigue siendo necesaria la plena cooperación futura del Reino Unido.

**c) Estados Unidos**

407. Aparte de los dos documentos mencionados, no se ha señalado ni recibido documentación u otros registros de los Estados Unidos desde mediados de 2017, a pesar de que se ha determinado como casi seguro que posee información pertinente y a pesar de que se le han transmitido por correspondencia las materias en las que se puede encontrar información.

408. Como ya se señaló en los párrafos anteriores en relación con el Reino Unido, para que la información esté completa es importante que se realicen nuevas búsquedas cuando se hayan producido avances en el conocimiento y que se lleven a cabo por personal con un conocimiento contextual adecuado. Como ejemplo de por qué esto es importante en lo que respecta a los Estados Unidos, en la correspondencia de 2015 dirigida por los Estados Unidos al Grupo Independiente (que se adjunta como anexo al informe del Grupo Independiente), los Estados Unidos declararon que “la CIA había realizado una búsqueda y no había encontrado ningún documento relativo a la presencia de aviones Fouga Magister en la región de Katanga en torno a la época en cuestión”. A pesar de que los Estados Unidos afirmaron que no tenían “ningún documento” sobre esa cuestión, otras informaciones de fuentes privadas han demostrado que esa afirmación es inexacta: los propios documentos del “Central Intelligence Bulletin” de la CIA (disponibles públicamente desde 2010 en algunos casos), incluidos los de 3 de febrero de 1961, 9 de octubre de 1961 y 16 de diciembre de 1961, hacían referencia a los aviones Fouga y en particular a que habían sido transportados a Katanga en 1961 por un transportista registrado en los Estados Unidos. En el informe de 2019 se mencionan otros ejemplos en los que los Estados Unidos declararon que no tenían información que respondiera, tras lo cual fuentes privadas identificaron que había registros oficiales de los Estados Unidos que resultaban pertinentes para la investigación.

409. Es posible que los registros relativos (por ejemplo) al avión Fouga no hayan sido identificados en 2015 si las búsquedas se realizaron sin conocer las palabras claves y el contexto adecuados. Otro problema podría ser que búsquedas amplias referidas solo a términos como “Hamarskjöld” y “accidente aéreo” no identifiquen información importante que no se refiera directamente al incidente. Una vez más, por ese motivo sigue siendo importante que se responda a las preguntas específicas planteadas en mi correspondencia y que se proporcionen detalles sobre la metodología adoptada para las búsquedas y los archivos que se han consultado.

410. Además, tal como me señalaron por separado el Encargado Independiente de Zimbabwe y Williams, algunos registros, como los que se han hecho públicos en virtud de la Ley de Registros JFK, siguen estando muy censurados o se han eliminado documentos. Con los avances en el conocimiento, sigue siendo importante que las materias en las que se han mantenido las censuras se reconsideren adecuadamente para obtener posible información. Para ceñirnos a este ejemplo, algunos documentos retirados del archivo JFK parecen estar relacionados con las comunicaciones entre Leopoldville y las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos. Esas u otras fuentes pueden contener referencias a las transmisiones que se hicieron desde los aviones de los Estados Unidos que se encontraban en la pista de Ndola del 17 al 18 de septiembre de 1961 o hacia ellos, o que fueron escuchadas por esos aviones.

411. En junio de 2022, entre otras solicitudes, pedí al Reino Unido que confirmara específicamente si “en algún momento había creado, mantenido o tenido conocimiento de registros de cualesquiera comunicaciones de radio, transmisiones u otras comunicaciones, entre las 20.00 horas (GMT) del 17 de septiembre de 1961 y las 2.00 horas del 18 de septiembre de 1961, relacionados con los acontecimientos en Ndola (Rhodesia del Norte) o sus alrededores, en lo que respecta al avión del Secretario General (incluidas las comunicaciones dirigida al avión, desde él o sobre

él)”; el aterrizaje o la aproximación de cualquier aeronave a Ndola; y cualquier ataque o accidente de una aeronave en esa región. En el momento de finalizarse el presente informe no había recibido respuesta alguna, pero tengo a bien señalar que sigue siendo muy importante que se haga un seguimiento de este asunto y que se reciba una respuesta clara tras la realización de búsquedas exhaustivas<sup>3</sup>.

412. En resumen, aparte de un documento en 2019 y dos documentos en 2021, que, como se describió anteriormente, estaban disponibles públicamente y contenían información conocida, los Estados Unidos no proporcionaron nada adicional como material entre mediados de 2017 y 2022, y mis consultas pendientes no han sido respondidas. Al mismo tiempo, expreso mi agradecimiento por la voluntad de participar en búsquedas constructivas. Seguiré invitando a la plena cooperación de los Estados Unidos, que sigue siendo necesaria.

## **2. Debe existir más información pertinente**

413. En los informes de 2017 y 2019 concluí que la carga de la prueba recaía en determinados Estados Miembros que debían demostrar que habían realizado una revisión completa de los registros y archivos que estuvieran bajo su custodia o en su poder. Se cumpliría con la obligación de divulgar toda la información potencialmente pertinente si se cumpliera con la obligación de proporcionar la información completa. Sin embargo, en vista de que los principales Estados Miembros afectados no han revelado ninguna documentación importante desde mediados de 2017, sostengo respetuosamente que esa obligación aún no se ha cumplido.

414. A pesar de la disminución de la cantidad de información identificada por los Estados Miembros y procedente de ellos, ha seguido habiendo información importante proporcionada por individuos y entidades no estatales, como ya se analizó en las secciones anteriores. Esa información pone de manifiesto que es muy probable que exista información adicional en los archivos de los Estados Miembros. Como se señaló en las secciones finales del informe de 2019, se ha identificado en términos específicos y finitos dónde es probable que exista dicha información.

415. A modo de ejemplo, en lo que respecta a los Estados Unidos, los documentos de la CIA (proporcionados por investigadores individuales) muestran la vinculación y el conocimiento de los Estados Unidos en relación con el suministro de armas, aviones y personal a Katanga, incluidos los aviones Fouga y Dornier. Otros documentos analizados en el informe de 2019 muestran, por ejemplo, que agentes de la CIA trataron de retener a agentes para un “escuadrón de ejecución” en el Congo y habían llevado a cabo los preparativos para la presencia de un avión de la CIA y la realización de operaciones conexas en ese lugar. A partir de la nueva información de 2022, parecen quedar establecidos los vínculos entre personal mercenario clave de Katanga y la CIA. Aunque ninguna de esas informaciones me ha sido facilitada por el Encargado Independiente de los Estados Unidos, es casi seguro que una cooperación plena por su parte revelaría más información pertinente, utilizando los documentos identificados como punto de partida. Vuelvo a señalar que, aunque los informes del Comité Church hacen referencia a una multitud de cables de la CIA que abarcan actividades en el Congo y sus alrededores durante el período en cuestión, los Estados Unidos no han presentado ninguna comunicación de la CIA o de la Agencia Nacional de Seguridad ni han hecho referencia a ella en esta investigación. Más importante aún es la cuestión de que los registros de cualesquiera comunicaciones de radio, transmisiones u otras comunicaciones creadas o mantenidas por los Estados Unidos o de las que hayan tenido conocimiento de alguna otra manera, sigue sin esclarecerse.

<sup>3</sup> Véase la nota 1 del párr. 80.

416. Del mismo modo, con respecto al Reino Unido, es casi seguro que se creó información relacionada con el informe de Neil Ritchie (y asuntos conexos). El accidente ocurrió en un protectorado británico. Funcionarios que ejercían funciones públicas, entre ellos Ritchie, contribuyeron a organizar y propiciar la reunión propuesta entre Hammarskjöld y Tshombe. Estuvieron en el centro de los acontecimientos inmediatamente antes y después del accidente aéreo, al extremo de que Ritchie acompañó a Tshombe a través de las fronteras y en las reuniones. Funcionarios británicos tuvieron conocimiento del accidente antes de su descubrimiento oficial y se hicieron cargo del material sensible de Hammarskjöld inmediatamente después de su muerte.

417. Un impulso adicional para la divulgación de información completa resulta de ciertas conclusiones conexas de los informes de 2017 y 2019, entre otras que el Reino Unido y su protectorado de Rhodesia del Norte recibieron interceptaciones de las comunicaciones de las Naciones Unidas, que sus funcionarios intentaron, respectivamente, influir en las primeras investigaciones en favor de la conclusión de “un error del piloto” y que las autoridades de Rhodesia intentaron sofocar las declaraciones de Julien que apuntaban a una amenaza o un ataque cuando el avión se acercaba a Ndola, posiblemente mediante una explosión repentina.

418. Por último, la participación de agentes de la inteligencia del Reino Unido sobre el terreno, incluidos Daphne Park y Ritchie (por citar dos ejemplos) es un hecho comprobado por cuestiones como sus propios comentarios publicados mientras estaban vivos. Teniendo ello en cuenta, no existe ninguna cuestión sensible declarada o aparente que impida que sus identidades, o los registros que se refieren a ellos, sean reveladas seis décadas después de los hechos.

419. El análisis anterior subraya que la cooperación activa de un número limitado de Estados Miembros sigue siendo necesaria para que la información que pueda ser pertinente se identifique y contabilice plenamente. Resulta razonable esperar que la cooperación y el compromiso máximos propicien la plena transparencia y la divulgación de información completa. Las recomendaciones que siguen se formulan teniendo en cuenta esa y otras constataciones.

## **VI. Recomendaciones y conclusiones**

### **A. Base de las recomendaciones**

420. La Asamblea General ha dispuesto en sucesivas resoluciones que se siga buscando toda la verdad sobre los trágicos acontecimientos. Como en años anteriores, en el marco del actual mandato se han revisado muchos miles de páginas de registros, se han realizado pruebas forenses y se ha consultado a expertos. Aunque el número de personas con conocimiento personal de los acontecimientos disminuye cada año, el acceso a los archivos privados que contienen información pertinente ha seguido ampliándose.

421. Como se señaló en el informe de 2019, teorías y alegaciones de ofuscación han rodeado este asunto desde su inicio. Una de las ventajas de la labor en curso ha sido que ha permitido descartar teorías y afirmaciones conspirativas sin fundamento. La asignación de un valor probatorio nulo o incluso débil a esas alegaciones entre 2015 y 2022 así lo certifica. Queda solo un número limitado de hipótesis sobre lo que ocurrió en los últimos momentos trágicos del vuelo del SE-BDY. De ser posible, hay que seguir llevando a cabo esfuerzos razonables y e imprimirles un nuevo impulso hasta que se puedan descartar las hipótesis que se puedan.

422. Si bien las búsquedas han permitido esclarecer ciertos acontecimientos y tender a un conocimiento más completo, aún no se ha logrado que se divulgue la información completa. De existir información que aporte nuevas revelaciones sobre la causa del accidente, lo más probable es que esté en los archivos de inteligencia, seguridad y defensa de un pequeño número de Estados Miembros. Sigue siendo necesario que esos Estados Miembros confirmen con precisión la existencia o no de cualquier material pertinente. Para ello, si se dice que no existe material pertinente, es menester confirmar los detalles precisos de las búsquedas y que se proporcionen respuestas inequívocas que respondan exhaustivamente a las preguntas formuladas. Si cada uno de los Estados Miembros claves está en condiciones de hacer una declaración explícita e inequívoca que pueda constar en el registro histórico en el sentido de que nunca generó, tuvo en su poder o tuvo conocimiento de información pertinente que no haya sido revelada directamente a esta investigación, ello permitiría a la Asamblea General decidir con certeza el camino a seguir.

423. La búsqueda colectiva de la verdad se puede satisfacer adecuadamente solo mediante la cooperación de buena fe y la divulgación de la información completa por parte de todos los Estados Miembros de la Organización, al servicio de la cual Hammarskjöld y sus acompañantes sacrificaron sus vidas. Si, después de que se hayan producido avances trascendentales en el caudal de conocimientos sobre el trágico suceso, el mandato se viera dislocado o defraudado por la no divulgación de información pertinente que muy probablemente posean algunos Estados Miembros, sería de dudoso servicio para los legítimos fines por los que la Asamblea General reabrió el asunto en 2014.

424. Cuando se hayan realizado todos los esfuerzos genuinos de divulgación, sería razonable en esa fase concluir sobre la hipótesis más probable de forma imparcial y desapasionada, aunque sigan existiendo lagunas de conocimiento. Sin embargo, cuando está claro que quedan por subsanarse una serie de lagunas específicas importantes en relación con asuntos pertinentes y que sigue sin revelarse información importante, es difícil recomendar que se dé por cerrado el caso.

## B. Recomendaciones

425. Propongo cinco recomendaciones que son compatibles entre sí.

426. **En primer lugar, recomiendo que las Naciones Unidas nombren a una persona independiente para que continúe el trabajo realizado durante el mandato actual de la Persona Eminente.** Como ya se ha señalado, entre 2020 y 2022 la mayor parte de la nueva información ha sido identificada y proporcionada por particulares y no por los Estados Miembros. A pesar de ese cambio de dinámica, la nueva información analizada en el presente informe sigue ayudando a nuestra plena comprensión de los acontecimientos. Es casi seguro que exista más información pertinente y que sea necesario renovar los esfuerzos para trabajar mancomunadamente con los Estados Miembros claves a fin de fomentar la divulgación de la información completa. A tal fin, recomiendo que se nombre a una persona independiente para que continúe esa labor, incluido el seguimiento de los puntos específicos señalados en el presente informe.

427. **En segundo lugar, recomiendo que se inste una vez más a los Estados Miembros claves a que nombren o vuelvan a nombrar a funcionarios independientes y de alto rango (Encargados Independientes) para que determinen si existe información pertinente en sus archivos de seguridad, inteligencia y defensa.** En particular, pero sin limitarse a ello, se podrá alentar a Sudáfrica, al Reino Unido y a los Estados Unidos a que, según el caso, nombren o vuelvan a nombrar a personas de las que pueda decirse que son verdaderamente

independientes y de alto rango, para que lleven a cabo las búsquedas en la forma recabada. Mediante el seguimiento de los procesos recientes y basándose en ellos, los designados independientes deberían contar con toda la independencia, las autorizaciones y los recursos necesarios y parte de sus funciones deberían consistir en obtener un conocimiento exhaustivo de la información actual, incluso mediante una revisión de los informes presentados a la Asamblea General desde la labor realizada por el Grupo Independiente en 2015 (como se indicó en la sección I.C).

428. Sobre la base del presente informe, se considera establecido que había una presencia significativa de agencias y personal de inteligencia extranjeros en la región en 1961. Prácticamente no se ha recibido información de los registros de esos organismos y personal. Sus registros constituyen una posible fuente de información particularmente importante, por cuanto la recopilación de información ocupa el centro de sus misiones. Por tanto, las personas independientes nombradas deben estar autorizadas y ser capaces de examinar exhaustivamente los archivos de inteligencia, seguridad y defensa pertinentes para determinar si poseen información que arroje luz sobre las circunstancias que rodearon el accidente del SE-BDY. Cada Estado Miembro clave debería tener la oportunidad de solicitar que no se divulgue públicamente información específica, antes de que el resultado se comunique al Secretario General. Incluso si se identifican registros pertinentes pero no se pueden revelar en ese momento, la confirmación de dichos registros sería, no obstante, una contribución significativa al registro histórico.

429. **En tercer lugar, recomiendo que se aliente a todos los Estados Miembros, según proceda, a que brinden a la persona independiente la asistencia necesaria para continuar la labor.** Como se ha observado en el presente informe, ha sido muy beneficioso que los Estados Miembros faciliten recursos de forma voluntaria para ayudar en tareas específicas que ha sido necesario concluir a petición de la Persona Eminente. Entre otros ejemplos figuran el análisis forense realizado por Suecia y ciertos aspectos de la investigación realizada por Zimbabwe. Los resultados de la asistencia solicitada deben comunicarse de forma neutral y objetiva y evaluarse de forma independiente antes de ser comunicados al Secretario General.

430. **En cuarto lugar, recomiendo que cualquier mandato adicional incluya formular una conclusión sobre si los Estados Miembros han cumplido con el proceso establecido por la Asamblea.** Todavía no se ha podido concluir si se puede hacer alguna inferencia como resultado de la no cooperación o de la cooperación parcial de algunos Estados Miembros. Sin embargo, la consideración de este asunto por parte de la Asamblea puede proporcionar un marco para que este proceso tenga un punto final específico.

431. **En quinto lugar, recomiendo que las Naciones Unidas continúen trabajando para que los documentos claves de la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld estén a disposición del público en una colección específica en línea.** Las Naciones Unidas ya han creado, por su propia iniciativa, una colección en línea dedicada a ese tema. Como prioridad para el futuro, los registros y archivos de las Naciones Unidas relacionados con esta investigación, incluido el material de origen considerado por cada una de las Comisiones Hammarskjöld, el Grupo Independiente y la Persona Eminente, deben ponerse a disposición del público en aras de la transparencia. En relación con mi tercera recomendación, esta puede ser una esfera en la que la ayuda de fuera de las Naciones Unidas podría proporcionar un beneficio adicional.

432. A ese respecto, ningún Estado Miembro ha comunicado registros a la Persona Eminente bajo condiciones de confidencialidad. En caso de que dichas condiciones se transmitan en el futuro, entonces, a reserva de futuros acuerdos entre la

Organización y el Estado Miembro en cuestión, dichas condiciones deberían respetarse adecuadamente.

433. El paso del tiempo no ha reducido la importancia de este asunto para las familias de las víctimas del vuelo del SE-BDY, que murieron al servicio de los nobles objetivos de las Naciones Unidas. Tampoco es menos importante para la propia Organización que se haga un verdadero recuento de la historia. Mi conclusión sigue siendo que es muy probable que exista información específica e importante en poder de un reducido número de Estados Miembros que no ha sido revelada.

434. La falta de información completa es el principal obstáculo para llegar a una conclusión firme sobre la causa del trágico suceso, incluso seis décadas después del hecho. La transparencia no tiene por qué ir acompañada de ningún reparto de culpas, que nunca ha sido el mandato ni el objetivo de esta investigación. Más bien, el proceso busca resolución y conclusión. Si bien se reconoce que el mundo ha cambiado por completo respecto del contexto y los acontecimientos de 1961, lo que permanece constante es la gran importancia que tiene para las Naciones Unidas y la comunidad internacional que cada Estado Miembro proporcione el grado de colaboración que se le exige y que permita que nuestra búsqueda de toda la verdad se haga finalmente realidad.

---