



# Asamblea General

Distr. general  
9 de septiembre de 2024  
Español  
Original: inglés

## Septuagésimo octavo período de sesiones

Tema 127 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 9 de septiembre de 2024 dirigida a la Presidencia de la Asamblea General por el Secretario General

Tengo el honor de referirme a la resolución [77/252](#) 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 vuelo SE-BDY la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961.

De conformidad con lo dispuesto en el párrafo 1 de la resolución [77/252](#), a comienzos de 2023 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, así como la que facilitaran particulares y entidades privadas, evaluara su valor probatorio y sacara conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas.

Deseo recordar que anteriormente había nombrado Persona Eminente al Sr. Othman para períodos sucesivos en 2020, 2018 y 2017, en virtud de las resoluciones [74/248](#), [72/252](#) y [71/260](#) de la Asamblea General, respectivamente, y que informé a la Asamblea sobre los progresos realizados en 2022 ([A/76/892](#)), 2019 ([A/73/973](#)) y 2017 ([A/71/1042](#)). También recuerdo que anteriormente había nombrado al Sr. Othman Jefe del Grupo de Expertos Independiente, establecido de conformidad con la resolución [69/246](#) de la Asamblea, aprobada en diciembre de 2014, por la que la Asamblea reabrió la investigación después de que se señalara a su atención nueva información obtenida como resultado de la labor pionera de la Comisión Hammarskjöld.

Deseo expresar mi profunda gratitud a la Persona Eminente por su labor ejemplar y trascendental, así como por su dedicación inquebrantable en la búsqueda de toda la verdad sobre el trágico suceso.

Me alienta el hecho de que, en los años transcurridos desde que en 2014 se reabrió la investigación en cumplimiento de la resolución [69/246](#) de la Asamblea General, el corpus de conocimientos pertinentes haya aumentado merced a la labor desplegada durante cada uno de los sucesivos mandatos de la Persona Eminente y a la labor del Grupo de Expertos Independiente. También me alienta el hecho de que el corpus de conocimientos pertinentes haya aumentado nuevamente bajo el actual mandato de la Persona Eminente. Se ha proporcionado a la Persona Eminente



información nueva e importante, entre otras cosas en lo que respecta a: a) la probable interceptación de comunicaciones pertinentes por parte de Estados Miembros, b) la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga, u otras fuerzas, para llevar a cabo un posible ataque contra el SE-BDY, c) la presencia de personal paramilitar y de inteligencia extranjero en la zona, y d) nueva información adicional pertinente en lo que respecta al contexto y los acontecimientos de 1961.

Tomo nota de que, después de evaluar el valor probatorio de la información pertinente, la Persona Eminente considera que si bien históricamente se han propuesto muchas teorías con respecto a la posible causa o causas del siniestro, muchas de esas teorías carecen de fundamento. Esto constituye en verdad un avance muy importante. En estas circunstancias, la Persona Eminente considera que sigue siendo verosímil que la causa del siniestro haya sido un ataque o una amenaza externos. En ese sentido, la Persona Eminente señala que muchos testigos oculares han declarado que vieron más de una aeronave en el aire, que es posible que la otra aeronave haya sido un reactor, que el SE-BDY estaba en llamas antes de estrellarse, o que el SE-BDY fue blanco de disparos o fue atacado activamente de alguna otra forma por otra aeronave. La Persona Eminente señala que las hipótesis alternativas que parecen subsistir indican que el siniestro se debió a un sabotaje o a un error humano involuntario.

Me alienta el hecho de que algunos Estados Miembros hayan divulgado nueva información. También me resulta alentador el hecho de que algunos Estados Miembros clave hayan manifestado que mantienen su compromiso de alto nivel de continuar colaborando con la Persona Eminente. Esto incluye la grata propuesta de un Estado Miembro de que la Persona Eminente se ponga en contacto directo con los organismos y departamentos pertinentes con el fin de ayudar a que en el futuro las búsquedas resulten más efectivas. Acojo con satisfacción esa propuesta y aliento a otros Estados Miembros a que apliquen ese enfoque, que parece ser constructivo.

Al mismo tiempo, tomo nota de la evaluación formulada por la Persona Eminente en el sentido de que considera que casi con seguridad existe en los archivos de algunos Estados Miembros información específica y crucial que hasta la fecha no ha sido divulgada. También tomo nota de que la Persona Eminente ha señalado que hasta la fecha no ha recibido respuestas concretas a las preguntas específicas que ha formulado a determinados Estados Miembros y que la falta de información completa sigue siendo hasta la fecha el principal obstáculo para poder concluir la investigación. La Persona Eminente también considera que los Estados Miembros deberían estar en condiciones de demostrar claramente que han llevado a cabo un examen completo de los registros y archivos y han divulgado toda la información pertinente, especialmente en lo que respecta a los archivos de sus servicios de seguridad, inteligencia y defensa. Apoyo plenamente los esfuerzos de la Persona Eminente, y me he puesto en contacto personalmente con algunos Estados Miembros para dar seguimiento a las solicitudes de información de la Persona Eminente que siguen pendientes.

Deseo expresar mi agradecimiento a los altos funcionarios independientes designados por los Estados Miembros (Encargados Independientes) y a los investigadores particulares por su cooperación con la Persona Eminente y su disposición a proporcionar información adicional. Su papel ha sido crucial para incrementar el corpus de conocimientos pertinentes, teniendo en cuenta la evaluación de la Persona Eminente de que, si bien algunos Estados Miembros han divulgado información, casi toda la nueva información proporcionada entre 2020 y 2024 ha procedido de investigadores particulares y entidades no estatales.

La Persona Eminente señala que: a) siguen existiendo oportunidades para un contacto constructivo con los Estados Miembros, incluidos los Estados Miembros clave; b) hay respuestas específicas a las preguntas precisas formuladas por la Persona Eminente a los Estados Miembros clave que siguen pendientes, y lo mismo sucede

con las respuestas a algunas preguntas concretas formuladas por la Persona Eminente a otros Estados Miembros; c) es casi seguro que existe más información pertinente, en particular comunicaciones de radio o de otro tipo; d) los Estados Miembros aún no han cumplido con la carga de la prueba de demostrar que han llevado a cabo un examen completo de sus registros que dio como resultado la divulgación de toda la información pertinente, y e) no sería prudente ni responsable llegar a una conclusión sin disponer de toda la información potencialmente pertinente, teniendo en cuenta que se ha demostrado que es casi seguro que dicha información existe.

En consecuencia, apoyo la recomendación de la Persona Eminente de que se nombre a una persona independiente para que continúe la labor emprendida en cumplimiento del mandato actual de la Persona Eminente.

También apoyo la recomendación de la Persona Eminente de que se inste a los Estados Miembros clave a que designen puntos de contacto específicos, sean personas nombradas de forma independiente u otros puntos de contacto específicos en los departamentos y organismos pertinentes, que cuenten con toda la independencia, el acceso, las autorizaciones y los recursos que necesiten para facilitar sus tareas y agilizar las búsquedas. Esos puntos de contacto serían nombrados con el fin de que colaboren con respecto a cualquier consulta pendiente, en particular para que determinen si existe información pertinente en los archivos de los servicios de seguridad, inteligencia y defensa de los Estados Miembros. Asimismo, apoyo la recomendación de la Persona Eminente de que se exhorte a todos los Estados Miembros a que proporcionen la información pertinente y garanticen pleno acceso a todos los archivos, más de 60 años después del siniestro, y estoy de acuerdo con la propuesta de la Persona Eminente de que se ofrezcan 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.

También apoyo la recomendación de la Persona Eminente de que, según proceda, se aliente a todos los Estados Miembros a que, en caso de que la labor continúe, brinden la asistencia necesaria a la persona independiente y a quienes colaboren voluntariamente con la persona independiente. Como parte de esa tarea, los Estados Miembros deberían poner a disposición recursos, en particular expertos, para que colaboren en la investigación y deberían alentar a los particulares y a las entidades privadas a que divulguen cualquier registro pertinente, y también deberían brindar su asistencia a fin de que esas personas y entidades tengan el mayor grado posible de acceso a la información.

Asimismo, apoyo la recomendación de la Persona Eminente de que las Naciones Unidas continúen haciendo lo posible para que los documentos clave de la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld, incluidos los documentos relacionados con la Comisión de las Naciones Unidas de 1961, la Comisión Hammarskjöld de 2013, el Grupo de Expertos Independiente de las Naciones Unidas de 2015 y los informes de la Persona Eminente de 2017, 2019 y 2022, así como con el presente informe, estén a disposición del público en una colección especial en línea.

Por último, deseo aprovechar esta oportunidad para destacar, a fin de que la Asamblea General lo examine, otro aspecto importante que la Persona Eminente ha señalado, a saber, la posibilidad de emprender otras tareas de investigación, entre ellas la investigación en las fuentes de archivo pertinentes y la realización de un nuevo examen de los restos del avión utilizando tecnología moderna, con el fin de determinar si existen indicios físicos de sabotaje. Para ello se necesitarían recursos específicos o asistencia voluntaria.

Me alientan los avances que se han logrado desde que se reabrió la investigación en 2014. Dado que se han concretado avances significativos, renovemos nuestra determinación y nuestro compromiso de esclarecer toda la verdad sobre lo que ocurrió aquella fatídica noche de 1961. Tenemos ese deber con Dag Hammarskjöld, con las personas que lo acompañaban y con sus familias. También tenemos ese deber con las Naciones Unidas. Considero que es nuestro deber solemne, y haré cuanto esté a mi alcance para respaldar la investigación, en particular en mis contactos permanentes con los Estados Miembros.

Exhorto a la Asamblea General a que, teniendo en cuenta lo anterior, siga ocupándose de la cuestión, tome nota del informe de la Persona Eminente y respalde sus recomendaciones.

*(Firmado)* António **Guterres**

## **Carta de fecha 16 de agosto de 2024 dirigida al Secretario General por la Persona Eminente nombrada en virtud de la resolución 77/252 de la Asamblea General**

Tengo el honor de referirme a la resolución 77/252 de la Asamblea General, relativa a la investigación de las condiciones y circunstancias de la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban.

Tuve el honor de que se renovara mi nombramiento como Persona Eminente en marzo de 2023. Esta función se basa en cargos similares que he desempeñado en relación con el mismo tema, primero como Presidente del Grupo de Expertos Independiente en 2015, y después como Persona Eminente en 2017, 2018-2019 y 2020-2022. Adjunto a la presente carta un informe sobre la labor realizada de conformidad con el mandato descrito en el párrafo 1 de la resolución 77/252, que incluye mis principales constataciones, conclusiones y recomendaciones.

En su resolución 77/252, la Asamblea General instó a los Estados Miembros a que proporcionaran información pertinente y los alentó a que cooperaran con la Persona Eminente. Por consiguiente, en virtud del presente mandato he seguido solicitando a los Estados Miembros que se aseguren de que han llevado a cabo un examen completo de sus archivos y registros y de que han desclasificado todos los registros que posean que puedan guardar relación con esta investigación.

Ante todo, señalo que la labor de la Persona Eminente implica recabar de los Estados Miembros la información que pueda ser necesaria para establecer una base probatoria firme a partir de la cual se puedan sacar conclusiones sobre la causa o causas del siniestro. Por consiguiente, un aspecto primordial de esa labor consiste en garantizar que las búsquedas actuales y el proceso de divulgación sean tan exhaustivos como resulte posible, de modo que, si se puede llegar a alguna conclusión, esta se base en la mejor información disponible. En este sentido, la labor está orientada al futuro y procura ampliar los conocimientos de que se dispone actualmente, más que valorar críticamente o censurar investigaciones o procesos de divulgación anteriores.

Para poner en práctica el aspecto del mandato relacionado con la divulgación, a lo largo de 2023 y 2024 envié solicitudes de información a los tres Estados Miembros clave que fueron mencionados en mi informe de 2022 y a los que se hace referencia en el párrafo 2 de la resolución 77/252: los Estados Unidos de América, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Sudáfrica. Durante el período 2023-2024, también solicité información y asistencia a otros Estados Miembros, entre ellos Alemania, Etiopía, Italia, la República del Congo, Suecia y Zimbabwe. Mi correspondencia con ellos y la nueva información que recibí se describen íntegramente en mi informe de 2024.

Con respecto a mi correspondencia con los tres Estados Miembros clave, en 2024 recibí con agrado respuestas de los Estados Unidos, el Reino Unido y Sudáfrica. Ninguno de estos Estados Miembros respondió a mis preguntas específicas ni divulgó documentación alguna. Sin embargo, sus respectivos representantes me expresaron personalmente el compromiso de brindar su plena cooperación. He incluido mi correspondencia más reciente con cada uno de esos Estados Miembros como anexo al presente informe.

En particular, en una carta de mayo de 2024, el Director General del Departamento de Relaciones Internacionales y Cooperación de Sudáfrica me invitó a establecer contacto directo con los organismos y departamentos pertinentes de Sudáfrica. Esto permitirá que el contexto, los parámetros de búsqueda y los requisitos les sean explicados directamente a las personas que llevarán a cabo las búsquedas. Aunque en el momento de redactar el informe de 2024 no se habían podido adoptar

nuevas medidas concretas, la sugerencia de Sudáfrica fue una propuesta propicia que habrá de facilitar la realización de búsquedas más efectivas. También planteé ante otros Estados Miembros pertinentes la posibilidad de utilizar un enfoque similar, y mi propuesta fue acogida favorablemente o fue recogida como una cuestión que se seguiría estudiando con miras a la adopción de una decisión. En mi informe de 2024 examino este asunto con más detalle.

Además de interactuar con Estados Miembros, durante el presente mandato también mantuve contactos con particulares y con investigadores voluntarios. Recibí de ellos decenas de comunicaciones e información nueva e importante, cuyo valor probatorio se evalúa en mi informe. Estoy muy agradecido por haber contado con la valiosa colaboración de esas personas, que siguen aportando información nueva e importante y generando un renovado impulso.

Durante el período correspondiente al mandato actual, las iniciativas privadas también propiciaron otros avances significativos, como la celebración de una conferencia y un foro que tuvieron lugar en la Universidad de Londres y fueron organizados por el Instituto de Estudios del Commonwealth, que forma parte de la Escuela de Estudios Avanzados, en colaboración con la Asociación pro Naciones Unidas de Westminster. A la conferencia asistieron representantes de algunos Estados Miembros y de las Naciones Unidas, así como académicos, diplomáticos y autores. El foro conectó distintas líneas de trabajo de investigadores individuales e incluyó una mesa redonda presidida por el ex Alto Comisionado del Reino Unido en Sudáfrica, Lord Paul Boateng, y un discurso inaugural del ex Vicesecretario General de las Naciones Unidas, Jan Eliasson. Los convocantes pusieron toda la información y las transcripciones a mi disposición y también las han publicado en línea. Las iniciativas de esta índole generan interés y nueva información y son dignas de encomio por la asistencia que prestan a esta investigación, en consonancia con los deseos expresados en la resolución [77/252](#) de que también se aliente a los particulares y a las entidades privadas a que pongan los registros pertinentes a disposición para su examen.

Sobre la base de la labor realizada en el marco del presente mandato, el corpus de conocimientos pertinentes ha aumentado nuevamente en diversos ámbitos, entre ellos la probable interceptación de comunicaciones pertinentes por parte de algunos Estados Miembros; la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga, u otras fuerzas, para llevar a cabo un ataque contra el avión con matrícula SE-BDY; la presencia de personal paramilitar y de inteligencia extranjero en la zona, y la aportación de nueva información adicional pertinente con respecto al contexto y los acontecimientos de 1961. Sobre la base de los deseos expresados por la Asamblea General en sucesivas resoluciones, me he puesto en contacto con la Sección de Gestión de Archivos y Expedientes de las Naciones Unidas con el fin de estudiar la manera de lograr que esta nueva información y las comunicaciones de los Estados Miembros y de particulares se puedan poner a disposición del público en una colección especial en línea.

De conformidad con las disposiciones de la resolución [77/252](#), he procurado sacar conclusiones de las investigaciones ya realizadas. Al igual que en años anteriores, considero que sigue siendo verosímil que la causa del siniestro haya sido un ataque o una amenaza externos. Las hipótesis alternativas que parecen subsistir indican que el siniestro se debió a un sabotaje o a un error humano involuntario. Si bien históricamente se han propuesto muchas otras teorías para explicar lo que pudo haber ocurrido esa fatídica noche, que se detallan en el informe actual y en informes anteriores, considero que dichas teorías carecen de fundamento.

Aunque se podrían llevar a cabo algunas constataciones adicionales sobre algunos aspectos de la información y de las hipótesis relacionadas con el siniestro, no es posible determinar en la actualidad la causa o causas últimas del trágico suceso debido a que no toda la información ha sido divulgada. Haciéndome eco de las

conclusiones que formulé en mi informe de 2022, considero que no sería prudente ni responsable llegar a una conclusión sin disponer de toda la información potencialmente pertinente, teniendo en cuenta que se ha demostrado que es casi seguro que dicha información existe. Al parecer, esa información pertinente ha sido generada por unos pocos Estados Miembros clave, o está en posesión de ellos, pero aún no ha sido divulgada. La falta de información completa sigue siendo el principal obstáculo para concluir esta investigación. A pesar de haber informado a los Estados Miembros pertinentes de que considero que les incumbe la carga de la prueba de llevar a cabo un examen completo de sus registros y archivos a fin de divulgar toda la información pertinente, las preguntas específicas que he formulado siguen sin respuesta y no se han articulado claramente los motivos por los que no se ha divulgado esa información.

Al sopesar la necesidad de seguir tratando de obtener la información completa, reconozco que es posible que, incluso después de 63 años, determinados registros sigan siendo sensibles, y que los Estados Miembros tienen un interés legítimo en velar por que dicha información sea tratada en forma apropiada. En este sentido, si bien en general la desclasificación es la opción más deseable, cuando eso no sea posible deberían considerarse otras modalidades de divulgación o métodos que permitan proteger la confidencialidad de la información. En mis contactos con los Estados Miembros clave, me he ofrecido a colaborar con ellos para encontrar formas de facilitar la identificación de la información pertinente, sin que eso implique la necesidad de que sea divulgada.

Sin perjuicio de sus prerrogativas como Secretario General y de la decisión final que adopte la Asamblea General, en mi informe de 2024 formulo seis recomendaciones mutuamente compatibles que se refuerzan entre sí. Esas recomendaciones son las siguientes: a) que las Naciones Unidas nombren a una persona independiente para que continúe la labor emprendida de conformidad con el mandato actual de la Persona Eminente; b) que se inste a los Estados Miembros clave a que designen puntos de contacto específicos, ya se trate de personas nombradas de forma independiente u otros puntos de contacto específicos en los organismos o departamentos pertinentes, que cuenten con toda la independencia, el acceso, las autorizaciones y los recursos que necesiten para facilitar sus tareas y agilizar las búsquedas. Esos puntos de contacto serían nombrados con el fin de que colaboren con respecto a cualquier consulta pendiente, en particular para que determinen si existe información pertinente en los archivos de los servicios de seguridad, inteligencia y defensa de los Estados Miembros; c) que se exhorte a todos los Estados Miembros a que proporcionen la información pertinente y garanticen pleno acceso a todos los archivos, más de 60 años después del siniestro; d) que se aliente a todos los Estados Miembros, según proceda, a que, en caso de que la labor continúe, proporcionen la asistencia necesaria a la persona independiente y a quienes colaboren voluntariamente con la persona independiente, en particular a fin de permitir que dichas personas tengan el mayor grado posible de acceso a la información; e) que al finalizar el mandato, se solicite específicamente a la persona independiente que haya sido nombrada que indique si los Estados Miembros han cumplido con el proceso establecido por la Asamblea y si en esas circunstancias sería adecuado llegar a una determinación formal sobre las implicaciones de cualquier falta de cooperación o cooperación parcial, y f) que las Naciones Unidas continúen haciendo lo posible para poner a disposición del público en una colección especial en línea los documentos clave de la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld.

Como en años anteriores, expreso mi profunda gratitud por la inestimable cooperación de los representantes de los Estados Miembros, el personal de las Naciones Unidas y los particulares. Los avances continuos en esta investigación se sostienen en gran medida gracias a la asistencia ofrecida por personas que han

aportado libre y generosamente su tiempo, experiencia e información. A esas personas solo las impulsa el ideal de lograr una versión completa y exacta de la verdad. Señalo respetuosamente a su atención las contribuciones de las personas mencionadas en mi informe y de otras personas.

También deseo expresar mis más sinceras condolencias a las familias de quienes perdieron trágicamente la vida en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 al servicio de las Naciones Unidas. En virtud de este mandato he tenido nuevamente la oportunidad de procurar directa e indirectamente que a los representantes de las familias se les mantenga informados de la labor en curso. Su inquebrantable dedicación y paciencia a lo largo de este proceso pone de manifiesto que, pese a las décadas transcurridas, esta cuestión no ha perdido importancia para ellos, para las Naciones Unidas ni para la comunidad mundial.

Para finalizar, permítame expresarle respetuosamente mi gratitud por haber reafirmado personalmente su compromiso con la búsqueda de toda la verdad sobre el trágico suceso, y también por su implicación, en particular por haberse comunicado en 2024 con determinados Estados Miembros para dar seguimiento a mis solicitudes de información pendientes. Como expresó usted en la ceremonia de colocación de una ofrenda floral en conmemoración del 62° aniversario del siniestro del SE-BDY, el ejemplo que nos legó el ilustre ex Secretario General de las Naciones Unidas nos inspira a seguir esforzándonos para reducir la brecha entre el mundo tal como es y el mundo tal como sabemos que puede ser.

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

## Resumen

1. La presente sección contiene un resumen del informe de 2024 presentado por la Persona Eminente nombrada en virtud de la resolución 77/252 de la Asamblea General, relativa a la investigación de las condiciones y circunstancias de la trágica muerte del ex Secretario General Dag Hammarskjöld y de las personas que lo acompañaban (investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld).
2. En las subsecciones del resumen se introduce el tema (sección A), se describe el mandato encomendado a la Persona Eminente en virtud de la resolución 77/252 de la Asamblea General (sección B), se formulan las conclusiones provisionales a las que se ha podido llegar en relación con las áreas temáticas pertinentes sobre la base de una síntesis de la nueva información analizada entre 2015 y 2024 (sección C), y se describen las conclusiones y recomendaciones presentadas en el informe de 2024 (sección D).
3. El resumen forma parte del informe de 2024 y refleja el estado actual de los conocimientos acumulados sobre cuestiones clave, que ha ido creciendo con cada uno de los sucesivos mandatos del Grupo de Expertos Independiente y de la Persona Eminente. Para evitar ambigüedades con respecto a constataciones anteriores, en la medida de lo posible el resumen reproduce el texto utilizado previamente, excepto en los casos en que ha sido necesario introducir modificaciones habida cuenta de que se han producido novedades con respecto a una versión anterior. Naturalmente, nuestros conocimientos sobre cuestiones clave están sujetos a cambios en función de las novedades que se puedan registrar en el futuro.

### A. Introducción

4. 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 poco 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 abnegados hombres y mujeres que prestaban servicios en una misión en pro de la paz en el Congo. Hammarskjöld, a quien se asignó a título póstumo el Premio Nobel de la Paz, 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 como consecuencia de las heridas sufridas en el siniestro.
5. Durante los 63 años transcurridos desde el siniestro se han llevado a cabo investigaciones en las que se examinaron diversas hipótesis acerca de sus causas, entre ellas 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 que Rhodesia llevó a cabo en 1961-1962, una Comisión Investigadora de las Naciones Unidas determinó en 1962 que no podía respaldar ni excluir ninguna de las diversas hipótesis propuestas para explicar el siniestro. En consecuencia, en 1962 la Asamblea General dejó la cuestión abierta y solicitó al Secretario General que le comunicara cualquier nuevo elemento de prueba que pudiera surgir.
6. Unos 50 años más tarde, la Comisión Hammarskjöld, un órgano privado y de carácter voluntario integrado por cuatro juristas de renombre, señaló a la atención de la Asamblea General nuevos elementos de prueba sobre el caso. En 2013, llegó a la conclusión de que las Naciones Unidas tenían motivos para reanudar el examen del trágico suceso. 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 Independiente, del cual fui Presidente, logró descartar algunas hipótesis sobre la causa del siniestro, pero recomendó que se llevaran a cabo nuevas pesquisas o investigaciones. Posteriormente, en 2017 fui nombrado Persona Eminente con el mandato de examinar la posible nueva información, evaluar su valor probatorio y determinar el alcance que debería tener cualquier nueva pesquisa o investigación. En las renovaciones de mi nombramiento que tuvieron lugar en 2018, 2020 y 2023, el mandato siguió reflejando el que se me había encomendado en 2017, pero se añadió una autorización a efectos de que, si fuera posible, sacara conclusiones de las investigaciones ya realizadas.

7. El Grupo Independiente y la Persona Eminente han elaborado y presentado informes a la Asamblea General en 2015 (informe del Grupo Independiente), 2017 (informe de 2017), 2019 (informe de 2019), 2022 (informe de 2022) y 2024 (informe de 2024), respectivamente.

## **B. Mandato actual e informe de 2024**

8. A pesar de que en mandatos anteriores la Asamblea General había autorizado a la Persona Eminente a sacar conclusiones de las investigaciones ya realizadas, en mi informe de 2022 constaté que no era posible llegar a tales conclusiones. En el informe de 2022, afirmé que el hecho de que algunos Estados Miembros no hubiesen divulgado información importante era el principal obstáculo para llegar a una conclusión sobre la causa del siniestro. Llegué a la conclusión de que no se había cumplido la carga de la prueba de llevar a cabo un examen completo de los registros y archivos que diera como resultado la divulgación de toda la información pertinente. En particular, en el informe de 2022 sostuve que casi con seguridad tres “Estados Miembros clave”, a saber, los Estados Unidos de América, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Sudáfrica, poseían información importante que no había sido divulgada. Desde entonces, cada uno de esos Estados Miembros ha reiterado a un alto nivel su compromiso de divulgar toda la información pertinente.

9. Una creciente mayoría de los Estados Miembros de las Naciones Unidas ha instado a que se adopten medidas concretas en apoyo de la búsqueda colectiva de toda la verdad sobre el trágico incidente. Así quedó reflejado en la resolución [77/252](#), a través de la cual la Asamblea General solicitó al Secretario General que renovara el nombramiento de la Persona Eminente. Entre otros asuntos, en su resolución [77/252](#) la Asamblea acogió con satisfacción el informe de 2022 y exhortó a los Estados Miembros a que se hacía referencia en el informe a que cooperaran plenamente con la Persona Eminente y le prestaran la asistencia necesaria.

10. De conformidad con las sucesivas resoluciones [69/246](#), [71/260](#), [72/252](#), [74/248](#) y [77/252](#) de la Asamblea General, en las que la Asamblea instó a los Estados Miembros a desclasificar todos los registros pertinentes que poseyeran, en 2023 envié inicialmente solicitudes de información a los siguientes Estados Miembros: Alemania, los Estados Unidos, el Reino Unido, Sudáfrica y Zimbabwe. También mantuve correspondencia con otros Estados Miembros, entre ellos Etiopía, Italia, la República del Congo y Suecia, y solicité su asistencia. Algunas de mis solicitudes de asistencia fueron atendidas; otras siguen pendientes. En el informe de 2024 que se presenta a continuación se ofrece información detallada sobre la interacción que mantuve con los distintos Estados Miembros entre 2023 y 2024.

11. Las interacciones que mantuve entre 2023 y 2024 con los tres Estados Miembros clave de los que, según el informe de 2022, se necesitaba mayor colaboración, y a los que se hace referencia en la resolución [77/252](#) de la Asamblea General, me permitieron obtener, entre otros, los siguientes resultados:

a) Con respecto a Sudáfrica, en mayo de 2024 recibí con agrado una respuesta del Director General del Departamento de Relaciones Internacionales y Cooperación a mi solicitud de información. Sin embargo, no recibí ninguna información nueva ni respuestas específicas a las cuestiones que señalé durante el período 2018-2019, entre 2020 y 2022 o entre 2023 y 2024. No obstante, en la correspondencia de mayo de 2024 Sudáfrica propuso la posibilidad de establecer contactos directos con distintos departamentos para solicitar asistencia. También recibí de los representantes de Sudáfrica plenas garantías de su apoyo a los objetivos clave de la investigación, entre los que figura la realización de un examen exhaustivo de los archivos de los servicios de inteligencia, seguridad y defensa. Como se indica en el informe de 2024, creo que Sudáfrica ha formulado una propuesta constructiva que quizás permita que el contexto, los parámetros de búsqueda y los requisitos les sean explicados directamente a las personas designadas que llevarán a cabo cualquier búsqueda futura;

b) Con respecto al Reino Unido, en abril de 2024 tuve el agrado de recibir una respuesta del Jefe del Departamento de Asuntos de las Naciones Unidas y Asuntos Multilaterales del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Commonwealth y de Desarrollo a mi solicitud de información. No se respondió a mis solicitudes de información específicas ni a mi solicitud de confirmación de los parámetros de búsqueda. Cabe señalar que en la respuesta se afirmó que el Reino Unido “sigue sosteniendo [...] que toda la información de valor para la investigación ya ha sido proporcionada a la propia investigación o ha sido entregada a los Archivos Nacionales de Kew y está a disposición del público allí”. En reuniones posteriores con representantes del Reino Unido, se me confirmó el pleno apoyo del Reino Unido a la investigación. Durante el período 2018-2019, entre 2020 y 2022 y entre 2023 y 2024 no recibí del Reino Unido ninguna información nueva bajo la forma de documentación o de otro tipo de registros;

c) Con respecto a los Estados Unidos, en marzo de 2024 recibí con agrado una respuesta del Subsecretario Adjunto Principal de Asuntos de Organizaciones Internacionales del Departamento de Estado a mi solicitud de información, en la que se afirmó que los Estados Unidos “no [tenían] conocimiento de ninguna información adicional relativa a las preguntas específicas formuladas en su solicitud, pero [volverían a] confirmarlo con los organismos pertinentes”. En reuniones posteriores con representantes de los Estados Unidos se me confirmó el pleno apoyo de los Estados Unidos a la investigación y se me informó de que se seguían llevando a cabo búsquedas, en particular en los archivos de los servicios de inteligencia, seguridad y defensa. No se respondió a mis solicitudes de información específicas ni a mi solicitud de confirmación de los parámetros de búsqueda. Con excepción de lo indicado en el informe de 2022, entre 2020 y 2022 y entre 2023 y 2024 no recibí ninguna información nueva bajo la forma de documentación o de otro tipo de registros.

12. En 2023 y 2024, el Secretario General ofreció brindarme su asistencia mediante el envío de cartas a determinados Estados Miembros como seguimiento de mis solicitudes de información pendientes. En ese sentido, en enero de 2024 el Secretario General escribió directamente a los Estados Unidos, Etiopía, la República del Congo, el Reino Unido y Sudáfrica, y adjuntó una copia de la correspondencia que yo había enviado a esos Estados Miembros en enero de 2024. Agradezco esa importante asistencia del Secretario General y su compromiso personal con el mandato.

13. Con todo respeto, y por las razones expuestas en el informe de 2024, considero que quizás resulte posible encontrar otros registros, archivos u otros tipos de información de carácter pertinente que fueron creados por los Estados Unidos, el Reino Unido o Sudáfrica o están en su poder. Existen oportunidades para emprender una colaboración constructiva si en las respuestas a las preguntas específicas, en lugar de formular declaraciones generales, se procura aportar un mayor nivel de detalle, ya

que ello permitiría acotar mejor las preguntas relacionadas con la búsqueda de información.

14. A pesar de que algunos Estados Miembros identificaron y divulgaron nueva información, casi toda la información nueva generada entre 2020 y 2024 fue proporcionada por investigadores particulares y entidades no estatales. Esto muestra un cambio con respecto a los mandatos anteriores en cuanto a la manera en que se obtuvo la nueva información. Habida cuenta de este cambio y recordando que en la resolución [77/252](#) de la Asamblea General se señala que se debería alentar a los particulares y a las entidades privadas a que pongan a disposición para su examen todos los registros pertinentes, durante el mandato actual y el anterior mantuve importantes interacciones con investigadores particulares. Esto incluyó interacciones directas y también un foro informal destinado a alentar a los particulares a difundir entre sí los resultados de sus investigaciones, con el fin de facilitar el intercambio de conocimientos.

15. Las decenas de comunicaciones que recibí de particulares en 2023 y 2024 generaron información nueva y pertinente en distintas esferas, entre ellas las comunicaciones e interceptaciones de radio, la posible implicación de pilotos mercenarios u otros agentes concretos, y la presencia de organismos y agentes de inteligencia extranjeros y el papel que desempeñaron. Una vez más, gracias a la labor de esos investigadores particulares se pudieron llevar a cabo importantes evaluaciones probatorias. Sus valiosas contribuciones siguen siendo sumamente útiles y constiuyen una gran ayuda para la búsqueda de la verdad. Las personas que colaboraron conmigo son mencionadas en el informe de 2024. En particular, agradezco la colaboración de Fitschen, Fröhlich, Hood, Karlsson, Picard, Simensen, Wardrop y Williams y la nueva información que han aportado. Otras personas aportaron información nueva e importante, pero desean permanecer en el anonimato.

16. Durante el período correspondiente al presente mandato también se emprendieron gestiones privadas relacionadas con los objetivos de la investigación que ayudaron en la búsqueda de la verdad. Entre ellas cabe mencionar una conferencia y un foro que se celebraron en la Escuela de Estudios Avanzados del Instituto de Estudios del Commonwealth de la Universidad de Londres, en colaboración con la Asociación pro Naciones Unidas de Westminster. A esa conferencia asistieron representantes de algunos Estados Miembros y de las Naciones Unidas, así como académicos, diplomáticos y autores. El foro conectó distintas líneas de trabajo de investigadores individuales e incluyó una mesa redonda presidida por el ex Alto Comisionado del Reino Unido en Sudáfrica, Lord Boateng, y un discurso inaugural del ex Vicesecretario General de las Naciones Unidas, Embajador Jan Eliasson. Los convocantes pusieron toda la información y las transcripciones a mi disposición y también las han publicado en línea. Las iniciativas de esta índole generan interés y nueva información y son dignas de encomio por la asistencia que prestan a esta investigación.

17. A pesar de la disminución de 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 ha servido para poner nuevamente de relieve que casi con seguridad existe información adicional en los registros y archivos de los Estados Miembros clave. Esa información ha sido señalada en términos específicos y concretos a esos Estados Miembros, y se la menciona en el informe de 2024.

18. Los registros de las comunicaciones de radio u otras comunicaciones pertinentes correspondientes a la noche del siniestro siguen siendo un tema de importancia primordial. Es casi seguro que se produjeron más comunicaciones que las que se reconocieron o divulgaron oficialmente. Como se indica más adelante, el registro histórico apunta a que es sumamente probable que personal o agentes de los Estados

Unidos y el Reino Unido hayan creado o mantenido registros de dichas comunicaciones de radio o hayan tenido conocimiento de su existencia. Esta afirmación se basa en la presencia e implicación de sus respectivos agentes y activos en el Congo y Rhodesia del Norte y en sus alrededores los días 17 y 18 de septiembre de 1961, según se describe en el informe de 2024.

19. Sobre este particular, en julio de 2022 el Reino Unido informó de que no “[tenía] ningún” registro archivado de comunicaciones de radio; de modo similar, los Estados Unidos me remitieron a sus “búsquedas [de 2021, en las que] no se habían encontrado registros de ese tipo”. No me pareció que ninguno de los dos Estados Miembros hubiese respondido de manera concluyente o completa a mis preguntas. Por consiguiente, en julio de 2023 y enero de 2024 volví a escribir a los Estados Unidos y al Reino Unido. En la correspondencia de enero de 2024 a cada uno de esos Estados Miembros solicité lo siguiente:

a) Que se me proporcionara una lista completa de los registros existentes o que hubiesen existido que habían sido creados por organismos de inteligencia [británicos y estadounidenses] o estaban en su poder y que se referían a comunicaciones dirigidas al avión del Secretario General, procedentes de él o relacionadas con el avión o con el siniestro;

b) Que se me confirmara si también se habían realizado búsquedas en los registros y archivos de todos los organismos de seguridad y defensa y, en caso afirmativo, se me proporcionara una lista de los registros que se referían a comunicaciones dirigidas al avión del Secretario General, procedentes de él o relacionadas con el avión o con el siniestro.

20. Al momento de ultimar la preparación del informe de 2024 no había recibido respuestas a mis preguntas específicas.

21. Si el SE-BDY fue atacado o amenazado, es probable que los atacantes se hayan comunicado por radio, o que el SE-BDY haya enviado o intentado enviar más comunicaciones, además de las ya conocidas. Numerosas personas han mencionado que escucharon comunicaciones de ese tipo, y la destrucción de algunos de los registros de la torre de control del tráfico aéreo de Ndola correspondientes a esa noche genera más sospechas. Estas circunstancias hacen que sea especialmente importante establecer de forma concluyente si en algún momento existieron registros de comunicaciones de ese tipo. Sigue siendo necesario que los Estados Unidos y el Reino Unido respondan de manera inequívoca y definitiva a las preguntas que se les han formulado, a fin de que resulte posible evaluar las hipótesis restantes, en particular la hipótesis de que el siniestro pudo haber sido causado por una interferencia externa.

### **C. Cuestiones que se consideran probadas**

22. Como ya se ha señalado, entre 2023 y 2024 se generó información nueva e importante a partir de las investigaciones realizadas en archivos tanto privados como públicos, lo que permitió efectuar evaluaciones probatorias. Se han logrado nuevos avances en lo que respecta al corpus de conocimientos pertinentes, en particular en ámbitos como la probable interceptación de comunicaciones pertinentes por parte de algunos Estados Miembros; la capacidad de las fuerzas armadas de Katanga, u otras fuerzas, para llevar a cabo un ataque contra el SE-BDY; la presencia de personal paramilitar y de inteligencia extranjero en la zona, y nueva información adicional pertinente con respecto al contexto y los acontecimientos de 1961.

23. En los últimos años nuestros conocimientos sobre esta cuestión han aumentado, con lo que la búsqueda de más información se ha vuelto más específica. A este respecto, se ha reducido metódicamente el número de teorías y alegaciones que

persistían desde 1961, y se han descartado las afirmaciones que carecían de fundamento.

24. A continuación, y sobre la base de la información revisada hasta el informe de 2024 inclusive, se ofrece un resumen consolidado de las cuestiones que parecen haber quedado probadas. El resumen complementa el que figura en el informe de 2022.

25. En aras de una mayor claridad, deseo señalar que he dado a los Estados Miembros clave la oportunidad de responder a las constataciones que se habían formulado anteriormente y que afectaban a sus entidades o a su personal. Con excepción de Alemania, ningún Estado Miembro intentó aclarar las constataciones incluidas en el informe de 2022, en particular en lo que respecta a la presencia y las acciones de sus funcionarios y organismos de inteligencia. Por consiguiente, en los casos en que en el informe de 2022 se incluyó alguna constatación relativa a una acción atribuible a funcionarios, organismos u otras entidades de un Estado Miembro y el Estado Miembro no trató de aclararla, he considerado que la constatación se ha visto fortalecida.

26. En el siguiente resumen no se pretende recoger toda la información pertinente, sino mencionar los ámbitos en los que se pueden extraer conclusiones importantes e indicar los aspectos en los que las líneas de investigación sugieren que es preciso seguir trabajando. El resumen no incluye referencias detalladas de las fuentes; esas referencias se pueden consultar por extenso en los informes de 2017, 2019, 2022 y 2024.

## 1. Antecedentes

27. Las investigaciones de 1961-1962 (las primeras investigaciones) aportaron contribuciones sustantivas a la documentación histórica. Sin embargo, también adolecieron de importantes deficiencias. En particular, en ellas se desperdició una oportunidad prometedora al no haberse prestado la debida atención a los testimonios de testigos locales "africanos". En cada una de las etapas posteriores de esta labor se han encontrado pruebas que fueron ocultadas o no fueron tenidas en cuenta en las primeras investigaciones.

28. La consideración de las posibles causas del siniestro fue incompleta durante las primeras investigaciones. En particular, se descartó con excesiva ligereza la hipótesis de que el SE-BDY podría 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, entre ellas 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 el avión se estrelló.

29. Las investigaciones de 1961-1962 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 llegara a la conclusión de que el siniestro había ocurrido como consecuencia de un error de los pilotos, y no de algún tipo de interferencia externa. Al parecer, los funcionarios de Rhodesia también intentaron restringir el acceso al único superviviente temporal del siniestro, el Sargento Julien, mientras se lo estaba atendiendo en el hospital de Ndola, en parte ante la preocupación de que pudiese decir que había habido una explosión a bordo del avión o que había visto chispas en el cielo antes del siniestro.

## 2. Constataciones sobre la causa del siniestro

30. Sigue habiendo un número limitado de hipótesis acerca de lo que ocurrió en los trágicos momentos finales del SE-BDY. En mi opinión, mediante un esfuerzo adicional quizás resultaría posible descartar una o varias de esas hipótesis, lo que permitiría seguir reduciendo el número de explicaciones posibles.

31. Sobre la base del corpus de información disponible, parece verosímil deducir que la causa del siniestro podría haber sido un ataque o una amenaza externos, ya sea mediante un ataque directo que habría hecho que el SE-BDY se estrellara o mediante una acción destinada a distraer a los pilotos en el momento crítico en que se estaban preparando para el aterrizaje. Si bien habría sido difícil lanzar un ataque contra el SE-BDY en las circunstancias imperantes, las condiciones y los recursos disponibles eran tales que existían distintas maneras en que se podría haber llevado a cabo un ataque de ese tipo.

32. Muchas personas sabían con antelación 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, entre ellos los Estados Unidos y el Reino Unido. La información procedía de funcionarios de las Naciones Unidas, que el 17 de septiembre de 1961, inmediatamente antes de que comenzara el fatídico viaje, estuvieron en comunicación con representantes del Reino Unido acerca de los preparativos del viaje. El mensaje fue probablemente retransmitido a través de un equipo de radio instalado por el ingeniero belga Manfred Loeb y vigilado por el agente del Servicio de Inteligencia británico (MI6) Neil Ritchie. Es posible que otras fuentes, entre ellas funcionarios belgas y congoleños, y mercenarios de diversa procedencia, también tuviesen conocimiento de esa información con antelación. 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.

33. Muchos testigos oculares han declarado que vieron más de una aeronave en el aire, que la otra aeronave podría haber sido un reactor, que el SE-BDY estaba en llamas antes de estrellarse, o que el SE-BDY fue blanco de disparos o fue atacado activamente de alguna otra forma por otra aeronave. Siete testigos informaron a las investigaciones de Rhodesia de que habían visto una segunda o tercera aeronave. La Comisión de las Naciones Unidas de 1961 escuchó al menos a 6 testigos que dijeron que habían visto más de un avión y al menos a 12 testigos que hablaron de un destello o una luz similar en el cielo. Con posterioridad a las primeras investigaciones, otros 12 testigos oculares han aportado relatos similares, lo cual corrobora aún más la posibilidad de un ataque externo.

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

35. No hay pruebas de que los pilotos hayan utilizado un ajuste incorrecto del altímetro (QNH) o mapas incorrectos para el aterrizaje. Según la opinión de un experto independiente recibida en 2024, casi con seguridad el capitán estaba utilizando el mapa de aterrizaje de Jeppesen correcto. La información disponible actualmente parece excluir las hipótesis de que los pilotos utilizaron un ajuste incorrecto del altímetro o mapas incorrectos para el aterrizaje.

36. La información analizada en los últimos años ha revelado la existencia de correspondencia en la que se hacía referencia a planes para sabotear el SE-BDY. Esto incluye supuestos complots de la Organisation Armée Secrète (OAS) y del Instituto Sudafricano de Investigación Marítima (SAIMR). La OAS habría participado también en complots destinados a sabotear aviones de otras personas que llevaban a cabo lo

que la OAS consideraba actividades “antifrancesas” a principios de la década de 1960, entre ellas Enrico Mattei. Según una cita que le ha sido atribuida, antes de morir en un accidente aéreo en 1962 Mattei informó a las autoridades italianas de que tanto él como Hammarskjöld habían sido amenazados por la OAS. No se ha podido determinar si la causa del siniestro del SE-BDY pudo haber sido un sabotaje, en parte debido a las dificultades para obtener acceso a la documentación pertinente.

37. Tal vez resulte posible emprender tareas de investigación relacionadas con un nuevo examen de los restos del avión utilizando tecnología moderna con el fin de evaluar si existen indicios físicos de sabotaje. Sin embargo, para ello probablemente sería necesario contar con recursos específicos o asistencia voluntaria, y los resultados no serían necesariamente concluyentes.

38. Sobre la base de los elementos de prueba de carácter médico, es razonable concluir que los pasajeros del SE-BDY murieron como consecuencia de las heridas sufridas en el accidente aéreo. En consecuencia, se pueden descartar otras hipótesis relacionadas con la causa de la muerte, por ejemplo, que Hammarskjöld fue asesinado antes de que el avión se estrellara o después de haber sobrevivido al siniestro.

39. Una persona sobrevivió temporalmente al siniestro. El Sargento Harold Julien murió en el hospital unos días después del siniestro por complicaciones causadas por una insuficiencia renal aguda. Si hubiese recibido tratamiento médico de forma más inmediata después del siniestro, tal vez habría sobrevivido. Como señaló el Cónsul Residente de los Estados Unidos en Lusaka en septiembre de 1961, esto añade importancia a los retrasos con que las autoridades de Rhodesia llevaron a cabo las acciones de búsqueda y salvamento.

40. Por otra parte, las declaraciones de Julien, único testigo directo del incidente, o de quienes lo atendieron antes de que falleciera fueron desestimadas de forma prematura en las investigaciones realizadas por Rhodesia. Es posible que algunas declaraciones que formuló antes de fallecer, en particular en sus conversaciones con su esposa, no hayan sido transmitidas a quienes realizaron esas investigaciones. Otras declaraciones fueron desestimadas con indebida premura. La caracterización y evaluación adecuadas de su testimonio deberían haber sido una cuestión de máxima prioridad. Ello es especialmente pertinente habida cuenta de que su relato, en el que mencionaba que se había producido un incendio o había habido explosiones a bordo antes de que el avión se estrellara, corroboraba las declaraciones formuladas por varios testigos oculares. En resumen, el hecho de que las declaraciones del único pasajero del SE-BDY que podía hablar del siniestro no hayan sido debidamente examinadas constituyó un importante error material en lo que respecta al examen de elementos de prueba potencialmente pertinentes.

41. Por otra parte, sobre la base de los informes médicos, incluidos los resultados toxicológicos iniciales y los dictámenes de expertos independientes solicitados en 2017, no se encontraron pruebas de que ninguno de los pilotos o de los miembros de la tripulación hubiera estado bajo los efectos de las drogas o del alcohol. Al parecer, el Capitán Hallonquist había tenido tiempo suficiente para descansar antes del vuelo del SE-BDY. Sin embargo, no ocurrió lo mismo con los otros tres miembros de la tripulación. Por consiguiente, es posible que la fatiga haya afectado a la capacidad del copiloto y el ingeniero de vuelo del SE-BDY, en particular en lo que respecta a su capacidad para reaccionar ante una circunstancia imprevista.

42. Los expertos han examinado la posibilidad de que el SE-BDY hubiese estado intentando realizar un aterrizaje forzoso voluntario en el momento de estrellarse. El dictamen pericial independiente obtenido en 2024 tiende a rechazar una constatación de esa índole.

43. En la actualidad no se puede excluir la posibilidad que el siniestro haya sido consecuencia de un error humano (de los pilotos). Antes de llegar a una conclusión de esa naturaleza, es necesario tener la certeza de que se han examinado todos los elementos de prueba potencialmente pertinentes. No sería apropiado desde el punto de vista lógico llegar a la conclusión de que no hubo ningún ataque o amenaza externos en circunstancias en las que es evidente que no se han dado a conocer todos los elementos de prueba pertinentes. Por consiguiente, no sería prudente ni responsable llegar a una conclusión de esa índole sin disponer de toda la información potencialmente pertinente, teniendo en cuenta que se ha demostrado que es casi seguro que dicha información existe.

### 3. Interceptación de comunicaciones

44. En septiembre de 1961, varios Estados Miembros vigilaban e interceptaban las comunicaciones en el Congo y sus alrededores. Durante todo el año 1961, los Estados Unidos, el Reino Unido y Rhodesia del Norte (un protectorado británico) interceptaron comunicaciones confidenciales de las Naciones Unidas y recibieron registros interceptados de comunicaciones de ese tipo, sin el conocimiento ni el consentimiento de las Naciones Unidas. Esas actividades incluían la interceptación y el intercambio de comunicaciones radiofónicas y electrónicas codificadas, por ejemplo, comunicaciones relacionadas con cuestiones militares sensibles.

45. Aparentemente, las señales y los organismos de inteligencia de algunos Estados Miembros estaban en condiciones de interceptar y leer comunicaciones cifradas enviadas a Hammarskjöld o enviadas por él. Concretamente, Alemania Occidental y los Estados Unidos, y posiblemente otros Estados Miembros, aparentemente tenían acceso encubierto y directo por una “puerta trasera” que les permitía interceptar y descifrar mensajes transmitidos desde la máquina criptográfica CX-52 de Hammarskjöld, así como también, potencialmente, las comunicaciones de alto nivel de otros funcionarios de las Naciones Unidas, o comunicaciones similares transmitidas dentro de otros Estados Miembros o entre distintos Estados Miembros.

46. Los Estados Miembros implicados no han refutado la afirmación de que la Agencia Central de Inteligencia (CIA) o la Agencia de Seguridad Nacional vigilaban de forma encubierta las comunicaciones de las Naciones Unidas en el marco de una operación conocida en la CIA primero con el nombre en clave “Thesaurus” y después con el nombre en clave “Rubicon”. En 2024 se recibió solamente una aclaración de Alemania. En esa aclaración se indicaba que los archivos de Alemania no habían revelado ningún indicio de que los servicios de inteligencia de Alemania Occidental hubiesen tenido acceso a las comunicaciones de Hammarskjöld antes del siniestro, y en particular que hubiesen tenido con antelación acceso directo a la información relativa al fatídico viaje a Ndola.

47. Al menos un Estado Miembro, los Estados Unidos, disponía de sofisticados equipos de comunicación en el aeropuerto de Ndola y sus alrededores la noche del siniestro. Esto incluía activos militares móviles, por ejemplo, varias aeronaves “Dakota” modelo C-47/DC-3, que contaban con sofisticados equipos que les permitían interceptar, transmitir y recibir comunicaciones a larga distancia, incluso a nivel intercontinental, a través de puestos de escucha situados en la región y fuera de ella.

48. Como se analiza en el informe de 2024, uno de los motivos específicos por los que las aeronaves Dakota y su personal se encontraban en el lugar consistía en asegurar las comunicaciones. Entre las aeronaves que contaban con esas instalaciones había dos aviones que habían llegado a Ndola a más tardar el 16 de septiembre de 1961, uno de ellos al mando del Comandante Don Ely, agregado aéreo de la Marina de los Estados Unidos en Pretoria, y el otro al mando del Coronel Don Gaylor, agregado aéreo de la Fuerza Aérea

de los Estados Unidos en Pretoria. Un tercer Dakota fue transportado a Ndola desde Elisabethville por el Coronel Benjamin Matlick, agregado aéreo de los Estados Unidos en Leopoldville, en la mañana del 18 de septiembre de 1961. Existe una base probatoria razonable para considerar que es posible que esas aeronaves, u otras aeronaves que se encontraban en la región en septiembre de 1961, hayan escuchado o retransmitido comunicaciones enviadas desde el SE-BDY o relacionadas con él o se hayan comunicado con el SE-BDY durante su vuelo final.

49. Al menos uno de los miembros del personal estadounidense presente en Ndola la noche del siniestro, el Coronel Gaylor, se ha referido en forma específica a sus “operaciones de inteligencia únicas” y a la creación de informes que luego envió al Pentágono, por lo que, según dijo, recibió elogios. Gaylor se encontraba en la torre de control del tráfico aéreo de Ndola la noche del accidente aéreo, y al día siguiente, según su relato, fue uno de los primeros en localizar los restos del avión y comunicar sus coordenadas a las autoridades de Rhodesia. A pesar de las solicitudes formuladas, no se ha dado a conocer ningún informe, en particular acerca de las actividades que Gaylor llevó a cabo el 18 de septiembre de 1961.

50. Además de las actividades específicas de vigilancia en el aeropuerto de Ndola, en 1961 distintos organismos estadounidenses, entre ellos la CIA y la Agencia de Seguridad Nacional, realizaban actividades de vigilancia en todo el mundo. Es muy probable que en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 la Agencia de Seguridad Nacional, y posiblemente también la CIA, hayan rastreado y registrado todas las comunicaciones de radio de Ndola a nivel local y regional. En ese sentido, dos funcionarios de los Estados Unidos (Southall y Abram) han proporcionado en forma independiente información que tiende a confirmar que en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, mientras estaban trabajando para la Agencia de Seguridad Nacional o en apoyo de las actividades de la Agencia, escucharon personalmente una transmisión o grabación relativa a un ataque contra el SE-BDY o leyeron una transcripción de esa transmisión. En 2018, ambos hombres ya habían fallecido. Desde 2017 se han proporcionado oportunidades e información adecuadas para aclarar, modificar o refutar las afirmaciones de Abram y Southall. El hecho de que esas oportunidades no hayan sido aprovechadas tiende a corroborar esas afirmaciones.

51. Los relatos de Southall y Abram, respaldados por los cargos y funciones confirmados que desempeñaban en el ámbito de las comunicaciones y la recopilación de inteligencia de señales, ponen de relieve que es probable que existan comunicaciones pertinentes sobre el siniestro. Sigue siendo necesario que los Estados Unidos confirmen los detalles de ese presunto incidente, en particular si existen o existieron registros sobre él, si se ha indagado a los colegas de Southall y Abram (en particular los mencionados en el informe de 2024) y si se han efectuado búsquedas exhaustivas en los registros de los organismos pertinentes. También es necesario que confirmen los resultados de cualquier investigación interna que los Estados Unidos hayan realizado desde la década de 1960 con respecto a las declaraciones de Southall y Abram, y al siniestro en general, y proporcionen todos los detalles al respecto.

52. En 1961, funcionarios británicos ayudaron a entidades extranjeras a restablecer y gestionar las comunicaciones, en particular entre Rhodesia del Norte y Katanga, que habían sido cortadas. En concreto, en septiembre de 1961 Neil Ritchie, del Servicio Secreto de Inteligencia Británico (MI6), arregló el traslado en avión del ingeniero Manfred Loeb, de la Unión Minière du Haut Katanga, a Kitwe (Rhodesia del Norte). Loeb colaboró allí con Gordon Hunt, de la Anglo American Mining and Rhodesian Border Power Co., quien se presentaba 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 participaron activamente en la coordinación de las relaciones entre los Gobiernos de Katanga, el Reino Unido y

Rhodesia del Norte y algunas entidades comerciales, en particular a través de las oficinas de la Union Minière en Katanga y Bruselas.

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

53. La fuerza aérea de Katanga (Avikat) fue efectiva en sus operaciones de combate contra las fuerzas y la población civil congoleñas y contra las fuerzas de la Operación de las Naciones Unidas en el Congo (ONUC). Entre las aeronaves suministradas a Katanga que Avikat utilizó en 1961 había aparatos Douglas DC-3, Dornier DO-28, De Havilland Dove, Fouga Magister y varios modelos Piper. Los elementos de prueba existentes sugieren que entre las aeronaves con capacidad ofensiva que estaban bajo el control de Avikat y estaban operativas en septiembre de 1961 había una Fouga Magister, una Dornier DO-28 y varias De Havilland Dove. Avikat había modificado esas aeronaves para que pudiesen llevar a cabo ataques aéreos y bombardeos contra objetivos terrestres y aéreos de la ONUC y del Congo. Los elementos de prueba examinados sugieren que, contrariamente a lo señalado en las declaraciones formuladas en las primeras investigaciones, el Fouga estaba en condiciones de realizar ataques aire-aire, podía ser utilizado por la noche y había sido utilizado para llevar a cabo ataques contra aeronaves extranjeras en Katanga. Al parecer, el Dornier DO-28 también fue modificado para que pudiese ser utilizado en ataques aéreos y bombardeos. En última instancia, fue utilizado en operaciones de bombardeo diurnas y nocturnas contra las Naciones Unidas y aparentemente en al menos un intento de ataque aire-aire. Aparentemente, el armamento utilizado por Avikat para sus operaciones incluía armas compradas y armas fabricadas localmente con la colaboración de la compañía Union Minière.

54. En Ndola y sus alrededores había más aeródromos disponibles que los que se consideraron inicialmente en las primeras investigaciones, y las fuerzas de Avikat utilizaban aeródromos tanto en Katanga como en Rhodesia del Norte. En un mapa anexo al informe de 2017 se mostraban otros aeródromos desde los que se podría haber accedido a Ndola. Las fuerzas armadas de Rhodesia del Norte eran conscientes de que Avikat utilizaba sus aeródromos. En 1961 Avikat también utilizaba aeródromos establecidos y aeródromos improvisados en todo el territorio congoleño y en territorio internacional, situados en lugares entre los que figuraban Angola, Katanga, la República del Congo (Congo-Brazzaville) y Rhodesia del Norte.

55. Las primeras investigaciones no comprendieron hasta qué punto los mercenarios extranjeros, en particular los pilotos, constituían una fuerza significativa en Katanga y sus alrededores en septiembre de 1961. Varios miembros del personal y mercenarios que estaban al servicio de Katanga se encontraban en Katanga o en Ndola en torno al momento en que el avión se estrelló, y las autoridades estaban muy interesadas en ocultar sus identidades. La nueva información analizada en 2024 corrobora esta constatación. No se dispone de una lista definitiva de las personas que estuvieron en Katanga o cerca de Ndola del 17 al 18 de septiembre de 1961. Sin embargo, se ha avanzado en lo que respecta a la lista de personas de interés que se encontraban en Ndola en el momento pertinente y participaban activamente en los combates contra las Naciones Unidas.

56. No se ha establecido de forma concluyente qué aeronaves, personal y equipos no pertenecientes a Katanga estaban en condiciones de operar en Ndola o sus alrededores del 17 al 18 de septiembre de 1961. Además de las aeronaves de Avikat, había otras aeronaves estacionadas en Ndola o en los alrededores, entre ellas 18 cazabombarderos Camberra de la Real Fuerza Aérea de Rhodesia, 30 cazabombarderos Vampire, 12 cazas ligeros Provost y aeronaves Dakota de los Estados Unidos.

57. Había un importante número de fuerzas terrestres de Rhodesia que estaban estacionadas cerca de la frontera. Además de las fuerzas regulares y mercenarias destacadas en Katanga, los mercenarios de Katanga procuraban establecer operaciones de mando y de otro tipo en Rhodesia del Norte. Las autoridades de Rhodesia estaban implicadas en los intercambios militares entre Rhodesia del Norte y Katanga y podrían haber participado en la creación de una zona de entrenamiento en tácticas de guerrilla para las fuerzas de Katanga en Rhodesia del Norte.

58. En este sentido, había cierto grado de cooperación y uso compartido de la región fronteriza por parte de las fuerzas militares de Katanga y de Rhodesia del Norte. Según la nueva información analizada en 2024, al menos un gobierno extranjero (Alemania Occidental) era consciente en septiembre de 1961 de que Rhodesia del Norte estaba prestando en forma extraoficial apoyo militar a Katanga y de que “pilotos rhodesianos [estaban] pilotando cazas de Katanga”. Otros registros alemanes señalan que en 1961 el Fouga era pilotado por un piloto sudafricano. No está claro si se refería a Jerry Puren; cabe señalar que la nueva información analizada en el informe de 2024 parece confirmar que las autoridades de los Estados Unidos eran conscientes de que en los días posteriores al siniestro del SE-BDY Puren estaba en Ndola y quería regresar a Katanga.

59. La OAS estaba activa en 1961 y aparentemente tenía vínculos con Katanga, en particular a través de la presencia de Faulques, Trinquier y otros mercenarios vinculados a la OAS. La información analizada indica que en septiembre de 1961 mercenarios vinculados a la OAS habían amenazado a funcionarios de las Naciones Unidas, en particular haciendo circular una lista de “liquidación” de funcionarios de la ONU, entre ellos Conor Cruise O’Brien, Michel Tombelaine y Björn Egge, y les habían dado ultimátums para que abandonaran Katanga.

60. Contrariamente al testimonio del Comandante Joseph Delin, de Avikat, quien declaró en las primeras investigaciones que había un solo piloto de Katanga que podría haber pilotado un avión en un ataque contra el SE-BDY, Avikat tenía múltiples pilotos a su servicio. Las autoridades de Katanga intentaron evitar que esos pilotos fueran identificados.

61. Como se analiza en el informe de 2024, si bien los registros de vuelo de los pilotos pueden tener valor probatorio, no son una prueba irrefutable de lo que en ellos se afirma. Esto se debe, entre otras razones, a que no necesariamente son creados en el mismo momento y no tienen el objetivo de constituir registros exhaustivos. Cabe señalar que esos registros pueden ser creados con posterioridad por personas distintas de los pilotos.

62. Se dice que el piloto mercenario belga de Avikat Jan Van Risseghem afirmó que había participado en un ataque contra el SE-BDY. Los registros indican que es posible que se haya desempeñado como piloto en ataques anteriores de Katanga contra las Naciones Unidas. No está claro si Van Risseghem ya había 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, acompañado de diversos copilotos que aparecen mencionados, pilotó los siguientes modelos de aeronaves para Avikat: Douglas DC-3, Dornier DO-28, De Havilland Dove, Fouga Magister y Piper.

63. Un piloto de interés cuyo caso es examinado en el informe de 2024 y en informes anteriores es Heinrich Schäfer. Era un piloto alemán que pilotó con destino al Congo-Brazzaville una aeronave Dornier DO-28 que finalmente llegó a Katanga y fue utilizada en distintas operaciones, algunas de ellas contra fuerzas de las Naciones Unidas (cabe señalar que no existe constancia de que Schäfer haya llevado a cabo alguno de esos ataques). Los registros de Schäfer indican que el 21 de septiembre de 1961 estaba en

Groenlandia, lo que, de ser exacto, haría improbable que pudiera haber estado en Ndola el 18 de septiembre de 1961, dada la gran distancia entre ambos lugares.

64. Según numerosas fuentes, hubo personas no identificadas que visitaron el lugar del siniestro antes de que fuese oficialmente descubierto, lo que sugiere que podrían haber participado en un ataque terrestre o en un intento de encubrir o retrasar el descubrimiento del siniestro.

## 5. Servicios de inteligencia extranjeros

65. En 1961 había en la región una importante presencia de agentes de servicios de inteligencia extranjeros que no fue mencionada en absoluto en las primeras investigaciones. Algunos exagentes de inteligencia han hecho declaraciones públicas sobre las actividades que llevaban a cabo en la región en aquella época. Sin embargo, y a pesar de las solicitudes formuladas, los Estados Miembros no han divulgado los registros creados por esos agentes de inteligencia extranjeros. Los únicos registros oficiales que han salido a la luz son los que se han obtenido como resultado de investigaciones independientes.

66. 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, que tendría lugar en Ndola, a la que Hammarskjöld y las personas que lo acompañaban se dirigían cuando el SE-BDY se estrelló. El agente del MI6 Neil Ritchie colaboró con el Cónsul británico en Katanga, Denzil Dunnett, y con el Alto Comisionado británico en Salisbury, Lord Alport, entre otros, para adoptar distintas disposiciones tanto antes de la reunión como después del accidente aéreo. Inmediatamente antes del siniestro, Ritchie mantuvo comunicaciones directas con Tshombe, Welensky y Lord Alport, entre otros. Ritchie compartió información con Tshombe sobre las actividades militares de las Naciones Unidas y pidió al Gobierno británico que tomara medidas con el fin de impedir que las Naciones Unidas tuviesen acceso a reactores etíopes para utilizarlos contra las fuerzas de Katanga. La noche en que el avión se estrelló, Ritchie, Hunt y Loeb se alojaron en el mismo lugar, y después del siniestro Loeb y Ritchie viajaron a Katanga con el objetivo de tomar posesión de los documentos de Hammarskjöld, que habían sido recuperados en el lugar del siniestro, y entregarlos al Cónsul británico, Dunnett. 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 divulgado ningún registro del personal del MI5 ni del MI6.

67. En 1961, la CIA tenía una importante presencia en el Congo. Las dependencias situadas en Leopoldville y Elisabethville llevaban a cabo operaciones que incluían operaciones aéreas (por ejemplo, el Jefe de Dependencia, Larry Devlin, coordinaba las operaciones de los agentes “WIROGUE” y “QJWIN”) y actividades que incluían asesinatos planificados como los que se llevaban a cabo en el marco del programa “ZRRIFLE” y otros programas. En la década de 1960, aunque probablemente algunos años después del siniestro del SE-BDY, la CIA reclutó al mercenario Mike Hoare, quien había estado al servicio de Katanga en 1961 y declaró 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 conexas relacionadas con las operaciones de inteligencia llevadas a cabo por entidades como la CIA y la Agencia de Seguridad Nacional, habría afirmado que los Estados Unidos disponían de importante información no divulgada sobre el siniestro del SE-BDY.

68. A partir de 1960, Alemania Occidental decidió establecer relaciones con los Estados recientemente independizados, y con ese fin, entre otras cosas, estableció una presencia local del Servicio Federal de Inteligencia (Bundesnachrichtendienst

(BND)) en esos países. Sin embargo, no se determinó de forma concluyente si en 1961 ya se había establecido una presencia del BND en Leopoldville o en Katanga. En este sentido, si bien Alemania Occidental proporcionó asistencia en Katanga para la instalación de una red de telecomunicaciones (de lo que la ONU tenía conocimiento), no está claro que esto haya ocurrido antes de 1964. Tampoco está claro si esto incluyó la prestación de apoyo para la creación de un servicio congoleño de vigilancia por radio con fines de inteligencia.

69. Los registros de Alemania Occidental, de la CIA y de otras fuentes sugieren que Alemania Occidental llevaba a cabo operaciones en el Congo, algunas de las cuales estaban relacionadas de distintas formas con los siguientes agentes o empleados del BND: Coronel Stahl (Wolf Meister), Max Gärtner (Hans Germani), Bocholt (Kurt Büttner) y Whissel van Deventer (Robert Whisel Wybrands-Marcussen). Meister iba a entregar un DO-28 a Katanga como regalo a mediados de 1961, aunque al parecer esto finalmente ocurrió después del siniestro del SE-BDY.

70. Algunos agentes de inteligencia de Rhodesia del Norte estaban implicados en intercambios y comunicaciones militares entre Rhodesia del Norte y Katanga, en particular a través de enlaces con los pilotos de Avikat. No obstante, no se ha divulgado ningún registro 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 tomaron bajo su custodia. El Encargado Independiente de Zimbabwe ha señalado que las autoridades coloniales “retiraron meticulosamente casi todos los registros o archivos relacionados con el Siniestro de Dag Hammarskjöld”. Es probable que algunos registros, en particular los que pertenecían a las autoridades policiales, de inteligencia, militares o migratorias, sean de una importancia fundamental.

## 6. Otras cuestiones

71. El registro de las comunicaciones finales del SE-BDY conservado por el control del tráfico aéreo del aeropuerto de Ndola estaba incompleto y posiblemente faltaban comunicaciones significativas. El controlador aéreo Arundel Campbell Martin admitió haber destruido sus notas originales, a pesar de que, según declaró, sabía que la aeronave y sus pasajeros eran de excepcional importancia y era consciente de que el control del tráfico aéreo de Ndola no había grabado las interacciones. Cabe señalar que en sus declaraciones ante las primeras investigaciones Martin dio versiones contradictorias acerca de lo que recordaba. Otras fuentes han afirmado que es posible que se hayan hecho grabaciones pero no se las haya divulgado.

72. En cuanto a la hipótesis de un sabotaje, aparentemente en las décadas de 1980 y 1990 existió en Sudáfrica la organización paramilitar 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 haber estado involucrado en una operación denominada Operación Celeste, cuyo objetivo al parecer era “eliminar” a Hammarskjöld.

73. La versión oficial de las autoridades de Rhodesia fue que los restos del SE-BDY fueron descubiertos alrededor de las 15.00 horas del 18 de septiembre de 1961, unas 15 horas después de la hora prevista para el aterrizaje. Sin embargo, la información proporcionada por múltiples fuentes ha permitido establecer que los restos fueron descubiertos antes de ese momento. En informes anteriores se analizó la información proporcionada por funcionarios británicos sobre esta cuestión. En 2024 también se examinaron relatos de los funcionarios estadounidenses Matlick y Gaylor que indicaban que los restos habían sido descubiertos antes de las 15.00 horas. Gaylor declaró que había buscado y localizado los restos del avión y había comunicado su

ubicación en la mañana del 18 de septiembre de 1961, y que luego había permanecido en el aire durante horas hasta que llegaron las aeronaves de búsqueda de Rhodesia. Independientemente de la hora exacta en que se hayan descubierto los restos, no parece haber una explicación razonable para los retrasos en las acciones de búsqueda y salvamento por parte de las autoridades de Rhodesia.

#### **D. Conclusiones y recomendaciones**

74. En el informe de 2022 se indicó que casi con seguridad existía material pertinente con respecto a la causa por la que el avión se había estrellado y que ese material no había sido divulgado por un pequeño número de Estados Miembros clave. Esa constatación se ha visto fortalecida por la nueva información analizada en el informe de 2024. A la luz del contexto histórico, la información disponible demuestra que casi con seguridad algunos Estados Miembros crearon o poseen información pertinente para esta investigación que no ha sido divulgada, incluida la información obtenida o generada por fuentes tales como personal y activos de inteligencia, o tienen conocimiento de la existencia de esa información.

75. El enfoque descrito por la Asamblea General en la resolución [77/252](#) se ha seguido en parte. Varios Estados Miembros participaron cabalmente en el proceso establecido por la Asamblea y proporcionaron apoyo e información, 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 divulgado. Con excepción de Alemania, entre 2023 y 2024 los Estados Miembros clave no divulgaron ninguna documentación con valor probatorio, y no se han recibido respuestas definitivas a las preguntas que he formulado a los Estados Miembros en forma individual.

76. En términos generales, si bien es posible que los Estados Miembros consideren que han cumplido con las solicitudes de búsqueda anteriores, a fin de que la información esté completa y habida cuenta de los importantes avances registrados en cuanto al conocimiento es importante que se lleven a cabo nuevas búsquedas y que esas búsquedas sean efectuadas por personal que cuente con un conocimiento adecuado del contexto.

77. Con el debido respeto, considero que los Estados Miembros clave aún no han cumplido con la carga de la prueba que se les ha asignado. Como se ha señalado previamente, puede considerarse que la falta de cooperación de los Estados Miembros se acerca a una obstrucción deliberada de la verdad completa acerca de las circunstancias y los acontecimientos. Teniendo en cuenta la naturaleza, los objetivos y el desarrollo actual de la investigación, las cuestiones específicas señaladas en el informe de 2024 como posible objeto de una investigación ulterior, y las gestiones que se siguen llevando a cabo, no sería oportuno en la fase actual llegar a una conclusión formal sobre las consecuencias o implicaciones de cualquier falta de cooperación o cooperación parcial. No obstante, esta situación cobra mayor importancia con el paso del tiempo.

78. En el informe de 2024 se señalan varias cuestiones que deberían ser objeto de seguimiento. Esas cuestiones incluyen, entre otras, la obtención de respuestas definitivas de los Estados Miembros con respecto a los registros de comunicaciones de radio y a los registros de los miembros de su personal que afirmaron que habían escuchado esas comunicaciones, en particular Southall y Abram; los informes presentados por Gaylor a las autoridades de los Estados Unidos; la información relativa a la posibilidad de que haya habido interferencias con las comunicaciones de radio realizadas por el SE-BDY; los informes relativos a las actividades de los agentes de inteligencia extranjeros o en los que se mencionan esas actividades, en particular

información relativa al Informe Ritchie; la información relativa al SAIMR; los registros creados en la Federación de Rhodesia por entidades como la policía, los servicios de inteligencia, las autoridades de bomberos y el Cuerpo de Transmisiones; los registros migratorios y aeroportuarios relativos a personas y aeronaves de interés; los registros sobre mercenarios extranjeros que obren en poder de las autoridades de inmigración u otras autoridades de los Estados Miembros, y la información relativa al historial de vuelo de los pilotos de interés.

79. Además de las respuestas específicas a las preguntas precisas formuladas a los Estados Unidos, el Reino Unido y Sudáfrica, siguen pendientes las respuestas a preguntas concretas formuladas a Etiopía, Italia y la República del Congo.

80. Habida cuenta de la información nueva e importante que se ha generado desde las primeras investigaciones, la Asamblea General ha solicitado que se estudie la viabilidad de establecer un archivo central o algún otro mecanismo integral para los registros y archivos relativos a esta investigación. Al poner a disposición del público el mayor número posible de registros se contribuye a los objetivos de transparencia y equidad de acceso. Con ese fin, las Naciones Unidas han creado una colección en línea que está a cargo de la Sección de Gestión de Archivos y Expedientes, de la que he recibido una considerable asistencia a lo largo del tiempo. Actualmente se puede consultar esa colección en el siguiente sitio: <https://archives.un.org/content/death-dag-hammarskjold>. En el marco de este mandato, me he puesto en contacto con las Naciones Unidas para identificar otros registros que puedan ser incluidos en dicha colección.

81. Sin perjuicio de las prerrogativas que corresponden al Secretario General y a la Asamblea General, en el informe de 2024 formulo seis recomendaciones mutuamente compatibles que se refuerzan entre sí. Esas recomendaciones son las siguientes: a) que las Naciones Unidas nombren a una persona independiente para que continúe la labor emprendida de conformidad con el mandato actual de la Persona Eminente; b) que se inste a los Estados Miembros clave a que designen puntos de contacto específicos, ya se trate de personas nombradas de forma independiente u otros puntos de contacto específicos en los organismos o departamentos pertinentes, que cuenten con toda la independencia, el acceso, las autorizaciones y los recursos que necesiten para facilitar sus tareas y agilizar las búsquedas. Esos puntos de contacto serían nombrados con el fin de que colaboren con respecto a cualquier consulta pendiente, en particular para que determinen si existe información pertinente en los archivos de los servicios de seguridad, inteligencia y defensa de los Estados Miembros; c) que se exhorte a todos los Estados Miembros a que proporcionen la información pertinente y garanticen pleno acceso a todos los archivos, más de 60 años después del siniestro; d) que se aliente a todos los Estados Miembros, según proceda, a que, en caso de que la labor continúe, proporcionen la asistencia necesaria a la persona independiente y a quienes colaboren voluntariamente con la persona independiente, en particular a fin de permitir que dichas personas tengan el mayor grado posible de acceso a la información; e) que cualquier mandato ulterior incluya la propuesta de presentar una conclusión que indique si los Estados Miembros han cumplido con el proceso establecido por la Asamblea General, y f) que las Naciones Unidas continúen haciendo lo posible para que los documentos clave surgidos de las investigaciones recientes estén a disposición del público en una colección especial en línea.

82. Un incidente que pudo haber sido provocado por un acto hostil contra el Secretario General de las Naciones Unidas y las personas que lo acompañaban es una cuestión de máximo interés público. Este suceso reviste importancia no solo para la Organización y los Estados Miembros a los que presta servicios, sino también para las familias de quienes murieron al servicio de una noble misión en favor de la paz.

Han conservado su paciencia y su firmeza en forma inquebrantable, y les expreso nuevamente mis respetos.

83. Creo firmemente que casi con seguridad existe información específica y crucial que no ha sido divulgada por un pequeño número de Estados Miembros. El principal obstáculo para llegar a una conclusión definitiva con respecto a la causa o causas probables del trágico suceso es la falta de información completa. Solo se debería adoptar una determinación concluyente después de haber efectuado una evaluación exhaustiva de toda la información potencialmente pertinente. La reapertura de la investigación por parte de la Asamblea General representa una oportunidad legítima que debe ser aprovechada. Este proceso no debería prolongarse durante un período indeterminado, pero sería insatisfactorio que tantos años después del suceso no se pudiese llegar a una conclusión por no contar con toda la información pertinente. Es vital que se aliente a todos los Estados Miembros a que ofrezcan el grado de colaboración necesario en lo que respecta a la divulgación de información para que finalmente se pueda tener acceso a toda la verdad.

**Informe de la Persona Eminente nombrada en virtud  
de la resolución 77/252 de la Asamblea General**

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

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción . . . . .	27
A. Cuestiones preliminares . . . . .	27
B. Resumen de las conclusiones . . . . .	29
C. Antecedentes: investigaciones y pesquisas anteriores . . . . .	29
D. Mandato y definiciones . . . . .	33
E. Metodología y actividades . . . . .	34
II. Búsquedas de nueva información . . . . .	35
A. Introducción . . . . .	35
B. Respuestas de los Estados Miembros . . . . .	37
C. Archivos de las Naciones Unidas . . . . .	42
D. Observaciones sobre las respuestas de los Estados Miembros y las limitaciones de las búsquedas . . . . .	42
III. Nueva información sobre las posibles causas del siniestro . . . . .	43
A. Ataque aéreo o terrestre u otra amenaza externa . . . . .	44
B. Sabotaje: Operación Celeste/Instituto Sudafricano de Investigación Marítima . . . . .	57
C. Error humano (de los pilotos) . . . . .	57
IV. Otra información nueva . . . . .	63
A. Actuación de las autoridades locales y extranjeras . . . . .	63
B. Otros asuntos . . . . .	74
V. Constataciones y conclusiones . . . . .	78
A. Causa o causas del siniestro . . . . .	78
B. Otros asuntos . . . . .	82
VI. Recomendaciones . . . . .	88
A. Fundamentación de las recomendaciones . . . . .	88
B. Recomendaciones . . . . .	88
Anexos* . . . . .	91

\* Los anexos se distribuyen únicamente en los idiomas en que fueron presentados y sin revisión editorial oficial.

## I. Introducción

### A. Cuestiones preliminares

1. La causa exacta del trágico accidente aéreo que hace más de 63 años se cobró la vida del segundo Secretario General de las Naciones Unidas, Dag Hammarskjöld, y de otros 15 abnegados hombres y mujeres que prestaban servicios en una misión en pro de la paz en el Congo, sigue siendo un misterio. Aunque se han sugerido varias hipótesis sobre la causa o causas del siniestro, no se ha podido determinar ninguna causa en forma fehaciente.

2. En una época de lucha ideológica marcada por la Guerra Fría y la descolonización, el hecho ocurrió en un contexto geopolítico tenso, algo que no se reflejó en las primeras investigaciones sobre la causa del siniestro. A mediados de 1960, el Congo acababa de independizarse de Bélgica. A su vez, la provincia meridional de Katanga, rica en minerales, y en particular en reservas estratégicamente importantes de uranio y cobre, se escindió poco después de la independencia, tratando de desvincularse del Gobierno central congoleño. El autoproclamado líder del movimiento independentista de Katanga, Moïse Tshombe, contaba con el apoyo político de algunas Potencias coloniales occidentales, el apoyo militar de los mercenarios de otras y una importante financiación a través de operaciones comerciales, entre ellas las de la Union Minière du Haut-Katanga.

3. En el contexto de esos dramáticos acontecimientos a nivel mundial, poco después de la medianoche del 18 de septiembre de 1961 un avión DC-6 fletado, conocido como *Albertina* y registrado con la matrícula SE-BDY, se estrelló cerca de Ndola, en lo que entonces era el protectorado británico de Rhodesia del Norte. Hammarskjöld, a quien se asignó a título póstumo el Premio Nobel de la Paz, 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 como consecuencia de las heridas sufridas.

4. A lo largo de las seis décadas transcurridas, se han llevado a cabo investigaciones en las que se examinaron diversas teorías acerca del siniestro, entre ellas 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. Ninguna de esas investigaciones ha aportado respuestas concluyentes. Tras dos investigaciones que Rhodesia llevó a cabo en 1961-1962, una Comisión Investigadora de las Naciones Unidas concluyó que no podía confirmar ni descartar ninguna de las hipótesis propuestas. En consecuencia, en 1962 la Asamblea General dejó el veredicto abierto, tomó nota del informe y solicitó al Secretario General que le comunicara cualquier nuevo elemento de prueba que pudiera surgir.

5. 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 en 2013 un informe que llevó a la Asamblea General a crear en 2015 un Grupo de Expertos Independiente (el Grupo Independiente) para que examinara y evaluara el valor probatorio de la nueva información relacionada con el trágico suceso. El Grupo Independiente logró descartar algunas teorías, aunque en última instancia recomendó que se llevaran a cabo nuevas pesquisas o investigaciones. Con ese fin, el Secretario General, de conformidad con la autoridad que le confirió la Asamblea, me otorgó sucesivos nombramientos como Persona Eminente en 2017, 2018 y 2020, con mandatos que me encomendaban examinar cualquier información nueva, evaluar su valor probatorio, determinar el alcance que debería tener cualquier pesquisa o investigación adicional y, a partir de 2018, sacar conclusiones de las investigaciones ya realizadas. En el curso

de mi labor, he podido descartar algunas hipótesis y encontrar apoyo para otras a partir de la nueva información proporcionada por Estados Miembros y por particulares. En mi calidad de Persona Eminente presenté informes al Secretario General en 2017 (A/71/1042, el informe de 2017), 2019 (A/73/973, el informe de 2019) y 2022 (A/76/892, el informe de 2022).

6. 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 que el Grupo Independiente puso nuevamente en marcha en el marco de las Naciones Unidas en 2015 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 2024.

7. Las secciones introductorias del presente informe (secciones I y II) describen los antecedentes, la metodología y los procesos pertinentes. Cuando procede, para evitar la duplicación de material ya traducido en informes anteriores, estas secciones se ciñen al texto utilizado en esos informes anteriores, habida cuenta de las limitaciones presupuestarias que enfrentan las Naciones Unidas durante el presente mandato. Las secciones III y IV contienen un resumen y una evaluación del valor probatorio de la nueva información pertinente recibida en el período correspondiente al mandato actual, desde la finalización del informe de 2022, y de las cuestiones que deberían seguir siendo objeto de investigación. La sección V contiene las constataciones y conclusiones del presente informe. La sección VI contiene mis recomendaciones y observaciones finales.

8. Para facilitar la consulta, el presente informe sigue una estructura que se corresponde en líneas generales con la de mis informes anteriores. Este enfoque no refrenda la probabilidad relativa de ninguna hipótesis concreta sobre la causa (o causas) del accidente aéreo. Antes bien, tiene el objetivo de proporcionar coherencia entre el presente informe y los anteriores, dado que para tener una visión completa del tema es necesario leerlos en forma conjunta.

9. Deseo señalar nuevamente que mi mandato no ha sido estructurado ni dotado de recursos como una investigación o indagación completa y que no tengo autoridad para exigir la presentación de información. Como se verá más adelante, el hecho de que la divulgación por parte de los Estados Miembros sea voluntaria sigue siendo el mayor obstáculo para obtener la información necesaria para llegar a una conclusión firme. Por lo tanto, el material analizado en el informe ha sido proporcionado 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.

10. La investigación de este asunto parece avanzar continuamente hacia una mayor transparencia. Además de tener una deuda de gratitud con los Estados Miembros que han cooperado plenamente, como ha sido el caso desde que el Grupo Independiente inició su labor en 2015, he disfrutado de un apoyo sin reservas de la Secretaría de las Naciones Unidas y de un acceso irrestricto a sus registros. Deseo nuevamente 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 a mi asistente, Simon Thomas, el excelente apoyo que me ha brindado.

11. Dado el carácter limitado del mandato con que cuento para mi labor, la búsqueda de la verdad se vería empobrecida sin la generosa asistencia que, una vez más, han prestado gratuitamente muchos expertos. Como en años anteriores, estoy muy agradecido por haber contado con la colaboración y otro tipo de asistencia de (por

orden alfabético y sin título) Mandy Banton, Gudrun Brunegård, el equipo de la película *Cold Case Hammarskjöld* y, en particular, su jefe de investigación, Andreas Rocksén, Hans Corell, Jan Eliasson, Thomas Fitschen, Manuel Fröhlich, Torben Gülstorff, Colin Hendrickx, Gervase Hood, Jouni Kainulainen, Roland Karlsson, Henrik Larsen, Henning Melber, Mathias Mossberg, Bodil Katarina Nævdal, Greg Poulgrain, B. Rosato y David Wardrop. Como ya he señalado en anteriores mandatos, merece un reconocimiento singular Susan Williams, cuya investigación generó el impulso para la labor de la Comisión Hammarskjöld y que sigue dedicando un esfuerzo y un tiempo considerables a contribuir en forma gratuita a esta investigación, que se ve enormemente enriquecida por su experiencia. Además, en el marco del presente mandato y de los mandatos anteriores, Maurin Picard y Hans Kristian Simensen también han llevado a cabo importantes investigaciones y me han proporcionado generosamente y de forma voluntaria los resultados de su labor, lo cual incluso afectó a sus posibilidades de publicar esa información. Siguen generando nuevas líneas de investigación en nuevos ámbitos. Una vez más, he contado con la asistencia de otras personas que desean permanecer en el anonimato; hago extensivo mi sincero agradecimiento también a ellas.

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

12. El resumen, que forma parte del presente informe, refleja el estado actual de los conocimientos acumulados sobre cuestiones clave, que ha ido creciendo con cada uno de los sucesivos mandatos del Grupo de Expertos Independiente y de la Persona Eminente. Para evitar ambigüedades con respecto a conclusiones anteriores, en la medida de lo posible el resumen reproduce el texto utilizado previamente, excepto en los casos en que ha sido necesario introducir modificaciones habida cuenta de que se han producido novedades con respecto a una versión anterior. Naturalmente, nuestros conocimientos sobre cuestiones clave están sujetos a cambios en función de las novedades que se puedan registrar en el futuro.

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

13. Las primeras investigaciones y pesquisas oficiales sobre los trágicos acontecimientos comenzaron inmediatamente después del siniestro en la Federación de Rhodesia y Nyasalandia (también conocida como Federación Rhodesiana y como 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 de Gran Bretaña e Irlanda del Norte conservaba la responsabilidad en materia de relaciones exteriores y otros asuntos. El siniestro 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 Encuesta de Rhodesia). Con posterioridad, 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 de las trágicas muertes. En conjunto, me refiero a la labor realizada en 1961 y 1962 por esas tres entidades como las primeras investigaciones.

14. Como se indica en mis informes anteriores, las primeras investigaciones tuvieron algunas deficiencias. La Junta de Investigación de Rhodesia contó con un plazo limitado y completó su labor en algunas semanas sin escuchar el testimonio oral

de los testigos. La Comisión de Encuesta de Rhodesia que se creó con posterioridad no fue imparcial; parece haber estado predispuesta a atribuir el siniestro a un error de los pilotos, lo que afectó a su consideración de los elementos de prueba físicos y testimoniales que tuvo ante sí. Cabe destacar que, a la hora de considerar si otra aeronave pudo haber estado implicada, lo primero que afirmó la Comisión de Rhodesia fue lo siguiente: “[a]l principio indicamos que no veíamos ningún motivo, ni podíamos concebirlo, por el que alguien que hubiera podido atacar a este avión desde el aire hubiera querido hacerlo cuando transportaba al Sr. Hammarskjöld en la misión que estaba desempeñando” (véase [A/5069/Add.1](#), anexo III). Evidentemente, la Comisión de Rhodesia se había formado una determinada opinión antes de iniciar su labor.

15. 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, sección VI.A), cuyos testimonios fueron desestimados en la mayoría de los casos. Esto reflejaba las actitudes históricas imperantes bajo el régimen colonial en la época en que se llevaron a cabo las investigaciones de Rhodesia. Como reflejo de esa situación, según recordó Williams en 2023, “en las fotografías de las víctimas, cada uno de los cuerpos está etiquetado según su nacionalidad, con excepción del sargento Serge Barrau, de Haití. Su cadáver está simplemente etiquetado como ‘de color’”.

16. Además, las primeras investigaciones desestimaron o infravaloraron el testimonio del único testigo presencial, el Sargento Harold Julien, del que se tiene constancia que formuló 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 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 los elementos de prueba reunidos y analizados por las investigaciones de Rhodesia. Esto dio lugar a que algunas de las deficiencias de esos elementos de prueba se trasladaran a las conclusiones de la Comisión de las Naciones Unidas, sobre todo teniendo en cuenta que esta 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, en particular, por ejemplo, los de los testigos Chappell, Joubert y Laurie, quienes habían declarado que habían oído el ruido de un segundo avión en el aire después de que el SE-BDY se hubiera estrellado.

17. En sus conclusiones, la Comisión Investigadora de las Naciones Unidas no pudo corroborar ni descartar ninguna de las hipótesis sobre las causas del siniestro. Por lo tanto, tras la publicación del informe de esa Comisión ([A/5069](#) y [A/5069/Add.1](#)), la Asamblea General, en su resolución [1759 \(XVII\)](#), tomó nota del informe y pidió al Secretario General que le comunicara cualquier nuevo elemento de prueba.

18. En 2013, la Comisión Hammarskjöld de 2013, un órgano privado y de carácter voluntario, publicó su informe, en el que llegó a la conclusión de que las Naciones Unidas tenían motivos para reanudar el examen del trágico suceso. La Comisión Hammarskjöld estaba integrada por cuatro juristas internacionales de renombre, quienes 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 titulado *Who Killed Hammarskjöld? The UN, the Cold War and White Supremacy in Africa*, publicado en 2011. La conclusión de la Comisión Hammarskjöld de que las Naciones Unidas tenían motivos para reabrir la investigación realizada por la Comisión de las Naciones Unidas de 1961 se basó en la constatación de que existían pruebas suficientes de que era posible que el avión hubiese sido forzado a descender por algún tipo de acto hostil, lo que merecía una investigación adicional.

19. El 21 de marzo de 2014, el Secretario General de las Naciones Unidas (que en ese momento era el Sr. Ban Ki-moon) presentó a la Asamblea General el informe de la Comisión Hammarskjöld, acompañado de una nota en la que señalaba que el informe contenía nuevos elementos de prueba ([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 con el cometido de examinar la nueva información y determinar su valor probatorio y alentó a los Estados Miembros a que desclasificaran y proporcionaran al Secretario General todos los registros pertinentes que tuvieran en su poder.

20. El 16 de marzo de 2015, el Secretario General anunció que había nombrado a los miembros del Grupo Independiente que examinarían la nueva información y evaluarían su valor probatorio, 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, y también nombró a una experta en seguridad aérea, Kerry Macaulay (Australia), y a un experto en balística, Henrik Larsen (Dinamarca). El Grupo Independiente solo tuvo diez 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 Independiente (véase [A/70/132](#)), en 2016 el Secretario General hizo un seguimiento de algunas solicitudes de información que el Grupo había formulado a Estados Miembros y no habían sido respondidas. El 16 de agosto de 2016, el Secretario General informó a la Asamblea sobre ese seguimiento ([A/70/1017](#)), después de 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.

21. Desde que el Grupo Independiente concluyó su labor, como Persona Eminente nombrada en virtud de las sucesivas resoluciones de la Asamblea General [71/260](#), [72/252](#) y [74/248](#) he sido autor de varios informes, que el Secretario General transmitió a la Asamblea General en septiembre de 2017 ([A/71/1042](#)), septiembre de 2019 ([A/73/973](#)) y septiembre de 2022 ([A/76/892](#)). Los informes de 2017 y 2019 analizaron información nueva e importante proporcionada por Estados Miembros y por particulares. Sobre la base de esa información se llegó a la conclusión de que era verosímil que la causa del siniestro hubiera sido un ataque o amenaza externos, y de que la carga de la prueba había pasado a los Estados Miembros, a los que correspondía demostrar que habían llevado a cabo un examen completo de los registros y archivos que obraban en su poder o estaban bajo su custodia.

22. Las conclusiones presentadas en los informes de 2017 y 2019 fueron reafirmadas en el de 2022, en el cual analicé información procedente principalmente de particulares y no de Estados Miembros. En el informe de 2022, constaté nuevamente que casi con seguridad los Estados Unidos, el Reino Unido y Sudáfrica poseían importante información no divulgada y concluí que no se había cumplido la carga de la prueba de llevar a cabo un examen completo de los registros y archivos que diera como resultado la divulgación de toda la información pertinente. Al mismo tiempo, señalé que cada uno de esos Estados Miembros se había comprometido a un alto nivel a divulgar toda la información pertinente. Para tener una visión completa de las alegaciones formuladas en el presente informe, es necesario leer íntegramente el informe del Grupo Independiente y mis informes de 2017, 2019 y 2022.

23. Tras haber examinado el informe de 2022, la Asamblea General, en su resolución [77/252](#), solicitó que se renovara el nombramiento de la Persona Eminente

con un mandato que reflejara el que figuraba en la resolución 74/248. Asimismo, instó a los Estados Miembros a que facilitaran información y los exhortó a 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 los archivos de sus servicios de seguridad, inteligencia y defensa. También se exhortó a los Estados Miembros a que alentaran a los particulares y entidades privadas a facilitar información y se los alentó a que, de forma voluntaria, facilitaran asistencia para prestar ayuda en tareas específicas que se debieran llevar a cabo, previa solicitud de la Persona Eminente.

24. 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 siniestro. 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 Encuesta 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 mantener conversaciones sobre un alto el fuego. Las fuerzas de las Naciones Unidas eran objeto de ataques cotidianos en el territorio que el SE-BDY atravesó antes de estrellarse. En el informe de la Comisión de las Naciones Unidas de 1961 se proporcionan ciertos 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 siniestro. 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 que imperaba en 1961 y en un contexto marcado por la descolonización y la 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.

25. En consecuencia, desde 2015 las solicitudes de búsqueda formuladas a los Estados Miembros y a los archivos de las Naciones Unidas han tenido como objetivo comprender mejor el contexto pertinente en que se produjo el siniestro. 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 asignado nuevamente importancia a la necesidad 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 sostenida 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 divulgado públicamente más información, han ido surgiendo más datos potencialmente nuevos y pertinentes.

26. Como cuestión preliminar adicional, señalo que cuando en los informes de 2017, 2019 o 2022 se hizo una constatación relativa a un acto atribuible a un Estado Miembro, la publicación del respectivo informe y mi correspondencia posterior con el Estado Miembro en cuestión constituyeron una oportunidad para que el Estado Miembro proporcionara información adicional u ofreciera aclaraciones. Alemania, a través de su Encargado Independiente, fue el único Estado Miembro que proporcionó aclaraciones de ese tipo entre 2022 y 2024. En consecuencia, dado que otros Estados Miembros no solicitaron ni proporcionaron ninguna modificación o aclaración, considero que se puede

entender que han quedado confirmadas las conclusiones de los informes de 2017, 2019 y 2022 relativas a cada uno de esos Estados Miembros o a la información creada por ellos o que obra en su poder.

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

27. La función que se me ha asignado como Persona Eminente refleja y complementa la labor del Grupo Independiente. De conformidad con las resoluciones [71/260](#), [72/252](#), [74/248](#) y [77/252](#) de la Asamblea General, la función de la Persona Eminente, si bien no consiste en llevar a cabo una investigación o pesquisa exhaustiva, ha requerido el examen de nueva información y la evaluación de su valor probatorio. Como parte del mandato, la Persona Eminente también debe determinar el alcance que debería tener cualquier pesquisa o investigación adicional y, de ser posible, sacar conclusiones a partir de las investigaciones ya realizadas.

28. El Grupo Independiente entendió que la definición de “nueva información” abarcaba en términos generales dos categorías, a saber, la información que no había estado a disposición de la Comisión de las Naciones Unidas en 1961 y la que quizás sí había estado a disposición de la Comisión pero 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.

29. Durante el presente mandato, al igual que en años anteriores, he utilizado una definición amplia y no excluyente para decidir qué podía ser “pertinente” 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 “pertinente” por sí misma es garantizar que se ha identificado toda la información que en última instancia podría influir en la evaluación de la causa del siniestro. Por lo tanto, una información potencialmente pertinente debería ser identificada como tal, incluso si un determinado marco jurídico nacional o de otro tipo no requiere o no permite su divulgación. Para corroborar que los Estados Miembros han cumplido su obligación de forma satisfactoria, se les ha pedido 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.

30. La definición de “valor probatorio” que se ha aplicado desde el Grupo Independiente en adelante, y que yo he seguido aplicando, consiste en determinar 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 pertinentes, y en qué medida. Al valorar cada elemento que podía constituir información 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 es corroborada por otro material. El hecho de que una información nueva pueda ser considerada de escaso valor probatorio, por ejemplo, no significa necesariamente que la hipótesis a la que se refiere haya sido refutada. Antes bien, la evaluación se refiere específicamente al elemento de prueba y a si tiende a probar o refutar un hecho en cuestión. Además, la evaluación de un elemento de información puede cambiar en función de otra información que vaya surgiendo, y su valor probatorio puede aumentar o disminuir.

## **E. Metodología y actividades**

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

31. Como parte de la función encomendada con arreglo a las resoluciones mencionadas anteriormente, la Persona Eminente ha debido ocuparse de 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, entre ellos 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, si bien se me ha encomendado la tarea de reunir y analizar nueva información, una parte fundamental de mi función ha consistido también en descartar teorías o alegaciones que no estén respaldadas por pruebas, a fin de centrar la búsqueda en las restantes. En los casos en que se me ha presentado lo que podría describirse como una mera afirmación, he alentado a que se identificara una base adecuada o un fundamento probatorio para ella.

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

33. De conformidad con las resoluciones [69/246](#), [71/260](#), [72/252](#), [74/248](#) y [77/252](#) de la Asamblea General, en que la Asamblea instó a los Estados Miembros a que desclasificaran todos los registros pertinentes que poseyeran, en 2023 y 2024 envié solicitudes de información específicas a los Estados Unidos, el Reino Unido y Sudáfrica. También escribí a Alemania, Etiopía, Italia, la República del Congo, Suecia y Zimbabue para formular solicitudes concretas de información o para solicitar asistencia. Las solicitudes y los resultados se analizan con más detalle en las secciones II a IV.

34. Asimismo, he seguido recibiendo información proporcionada de forma voluntaria por particulares, como se indica en las secciones III y IV. En algunos casos, esa información fue proporcionada directamente por las fuentes privadas de las que procedía; en otros, fue el resultado de la publicación de materiales como películas u obras literarias o 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, como ya he señalado. Una vez más, les agradezco la generosidad, experiencia y compañerismo que demostraron al aportar sus contribuciones sin esperar recompensa alguna. Para las evaluaciones periciales relacionadas con las aeronaves, cuyos resultados se comentan más adelante, en 2023 y 2024 conté con la asistencia de Roland Karlsson. Esa tarea se llevó a cabo a través del Gobierno de Suecia, que dispuso que la Agencia de Investigación del Departamento de Defensa de Suecia participara en esta cuestión. Expreso mi sincero agradecimiento a Suecia, a Karlsson y a la Agencia por la importante contribución que su labor ha aportado.

### **2. Restricciones y limitaciones**

35. 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 que recibí fue proporcionada de forma voluntaria. No estoy facultado para obligar a ningún Gobierno a buscar o presentar información. Considero que casi con seguridad varios Estados Miembros concretos poseen información importante que no ha sido divulgada. En circunstancias en que la decisión de divulgar o no esa información es voluntaria, la falta de divulgación de toda la información pertinente es lo que impide llegar a una conclusión firme sobre la causa o causas del accidente aéreo.

36. Mis solicitudes de información han sido específicas y han estado dirigidas principalmente a un pequeño número de Estados Miembros. Esto se debe a diversos 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 en manos de fuentes privadas, o que en cualquier búsqueda adicional no se puedan incluir fuentes situadas en lugares que no se han considerado previamente.

37. 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 los informes de 2019 y 2022 afirmé que era casi seguro que aún no habíamos visto todo el material pertinente que existía en relación con la cuestión primordial, a saber, cuál fue la causa de que el avión se estrellara. La nueva información analizada durante el presente mandato reafirma una vez más esa constatación.

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

### **A. Introducción**

38. Es necesario proporcionar una breve reseña de la manera en que las búsquedas de nueva información se han llevado a cabo tanto durante la labor que el Grupo Independiente llevó a cabo en 2015 como también posteriormente, bajo los mandatos de la Persona Eminente, entre 2017 y 2024.

39. En 2015, el Grupo Independiente recibió un importante corpus de información que había sido recopilada durante los años anteriores, que incluía la información analizada por la Comisión Hammarskjöld. Se pidió a todos los Estados Miembros que buscaran información pertinente en sus registros y archivos. Se recibió relativamente poca información de los Estados Miembros, pero se examinó una voluminosa cantidad de información nueva procedente de fuentes y registros privados.

40. En 2017, atendiendo a la recomendación del Grupo Independiente con respecto a determinadas esferas en las que se deberían llevar a cabo investigaciones adicionales, solicité a los ocho Estados Miembros que tenían mayores probabilidades de poseer información inmediatamente pertinente, así como a las propias Naciones Unidas, que ampliaran el alcance de sus búsquedas anteriores e incluyeran la información sobre el contexto que no se había tenido en cuenta en las primeras investigaciones. En particular, el Grupo 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 de efectivos o elementos militares, paramilitares o irregulares extranjeros (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.

41. Los resultados de las búsquedas realizadas en 2017 aportaron importante información nueva, que incluyó respuestas que generaron miles de páginas de material que fueron analizadas en la sección IV del informe de 2017. Di las gracias a Alemania, Bélgica, el Canadá, los Estados Unidos y el Reino Unido, que aportaron información nueva y significativa. Sin embargo, con excepción de un reducido número de documentos aportados por Alemania y Bélgica, toda la información proporcionada parecía haber sido resultado de búsquedas efectuadas 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 tuviera las autorizaciones y los recursos necesarios para examinar exhaustivamente los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa pertinentes. Esa recomendación fue formulada con el objetivo de que los Estados Miembros pudieran cumplir con sus propios marcos jurídicos y requisitos de confidencialidad al tiempo que determinaban si existía información que pudiera arrojar luz sobre las circunstancias que rodearon el siniestro del SE-BDY.

42. Tras el informe de 2017, la Asamblea General, en su resolución [72/252](#), alentó a los Estados Miembros a que nombraran a 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 de alto rango independiente (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 fue la primera vez que, siguiendo las indicaciones expresas de la Asamblea, se pidió específicamente a los Estados Miembros que se aseguraran de que sus búsquedas incluyeran los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa.

43. En el informe de 2019 se describieron los resultados de la labor de los Encargados Independientes y se incluyó un cuadro que mostraba el estado de esos nombramientos. Aunque la mayoría de los Estados Miembros participaron en el proceso solicitado por la Asamblea General y se generó información nueva e importante, no se logró que algunos Estados Miembros clave divulgaran información sustancial. En particular, en el informe de 2019 se señaló que los Estados Unidos, el Reino Unido y Sudáfrica no habían proporcionado ninguna información procedente de los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa. Eso fue así a pesar de que había información específica que indicaba que esos Estados Miembros tenían casi con seguridad información importante que no había sido divulgada. En el caso de la Federación de Rusia, aunque confirmó que había realizado búsquedas en los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa, no había seguido el proceso de nombrar a un Encargado Independiente. Por esa razón, señalé que sería deseable que la Federación de Rusia se atuviera también al proceso establecido por la Asamblea.

44. En su resolución [74/248](#), la Asamblea General exhortó a los Estados Miembros mencionados en el informe de 2019 a que cooperaran plenamente con la Persona Eminente y le prestaran la asistencia necesaria, incluso nombrando sin demora a funcionarios independientes, y alentó a la Persona Eminente a que siguiera colaborando con todos los funcionarios de alto rango, incluidos los que habían concluido su labor. 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 señalado, también mantuve correspondencia con otros Estados Miembros y recabé su asistencia. Las respuestas que recibí de los Estados Miembros figuran en el informe de 2022. Agradezco la importante cooperación que brindaron muchos de ellos; no obstante, la asistencia que recibí de algunos Estados Miembros fue incompleta. En el caso de Sudáfrica, no recibí ninguna información nueva ni respuestas específicas a las cuestiones 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. Sobre la base de otra información que había analizado, informé de que era probable que esos tres Estados Miembros poseyeran información importante que no había sido divulgada.

45. Tras el informe de 2022, en la resolución [77/252](#) la Asamblea General nuevamente exhortó a los Estados Miembros mencionados en el informe de 2022 a que cooperaran plenamente con la Persona Eminente y le prestaran la asistencia necesaria, incluso nombrando sin demora a funcionarios independientes. Asimismo, alentó a la Persona Eminente a que siguiese colaborando con todos los funcionarios de alto rango, incluidos los que habían concluido su labor. En consecuencia, en 2023 escribí a los Estados Unidos, el Reino Unido y Sudáfrica para pedirles que participaran con renovada dedicación en el proceso establecido por la Asamblea. También escribí a Alemania, Etiopía, Italia, la República del Congo, Suecia y Zimbabwe para formular solicitudes concretas de información o para solicitar asistencia. Las respuestas que recibí de los Estados Miembros figuran en la sección II.B.

46. En 2023 y 2024, el Secretario General ofreció brindarme su asistencia mediante el envío de cartas a determinados Estados Miembros como seguimiento de mis solicitudes de información pendientes. En ese sentido, en enero de 2024 el Secretario General escribió directamente a los Estados Unidos, Etiopía, la República del Congo, el Reino Unido y Sudáfrica, y adjuntó una copia de la correspondencia que yo había enviado a esos Estados Miembros en enero de 2024. Agradezco esa importante asistencia del Secretario General y su compromiso personal con el mandato.

47. Además de las respuestas de los Estados Miembros a las solicitudes de información, en 2023 y 2024 recibí también aportaciones de investigadores particulares y archivos privados. Agradezco profundamente la labor realizada por esas personas, que han generado casi toda la nueva información que se analiza en el presente informe. Describo más adelante la importancia de esa labor.

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

### **Resumen de las respuestas**

48. A continuación se presenta un resumen de la correspondencia clave que mantuve con los Estados Miembros con los que estuve en contacto en 2023 y 2024 en relación con la solicitud de que realizaran búsquedas específicas de información, en particular en los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa.

#### *República del Congo*

49. Entre 2019 y 2024 se formularon solicitudes específicas a la República del Congo para que se efectuasen 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. Concretamente, señalé que el área de posible interés se refería a una aeronave Dornier DO-28 (posiblemente con el código de matrícula de vuelo KA-3016, KA-0016, KA-0019 o KA-19) que podría

haber sido utilizada por las fuerzas armadas de Katanga en 1961, y a determinadas personas que podrían haber pilotado el avión durante su tránsito por Brazzaville. A este respecto, pedí que se realizaran búsquedas en los registros de despegues y aterrizajes de aviones en los aeropuertos de Brazzaville y sus alrededores correspondientes a septiembre de 1961.

50. En 2024, escribí a la República del Congo para solicitar nuevamente que se efectuarán búsquedas en registros y archivos, en particular en los de sus aeropuertos y los de su Fuerza Aérea, para comprobar si contenían alguna información relacionada con las áreas de interés. Como se ha señalado anteriormente, el Secretario General también escribió para dar seguimiento a esas solicitudes en 2024. En el momento de redactar el presente informe, no se había recibido ninguna respuesta de la República del Congo.

### *Etiopía*

51. Entre 2022 y 2024 se formularon solicitudes específicas a Etiopía para que se efectuaran búsquedas de cualquier información relativa a un informe que, al parecer, había sido presentado al Jefe de la Fuerza Aérea por Tore Meijer, un instructor sueco de la Fuerza Aérea de Etiopía, en 1961. Meijer declaró que había escuchado por radio de onda corta una conversación cerca de la medianoche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Según Meijer, se trataba de una conversación entre controladores aéreos, uno de los cuales estaba en el aeropuerto de Ndola, en la que habían expresado su sorpresa por el hecho de que inesperadamente un avión estuviera siguiendo a otro.

52. Según un artículo publicado en marzo de 1994 en *Dagens Nyheter*, Meijer declaró lo siguiente: “[u]n colega estadounidense vino a mi casa con una bonita radio de onda corta, una rareza, y me preguntó si quería comprarla. La noche del 17 de septiembre, yo estaba probando la radio a eso de las 22.00 horas (GMT). Estaba sintonizando las distintas frecuencias y, de pronto, escuché una conversación en inglés que obviamente procedía de la torre de control de un aeropuerto. También escuché el nombre ‘Ndola’. La voz dice ‘se está acercando al aeropuerto, está girando ... se está nivelando’, lo cual se refiere al momento en que el piloto se está acercando a la pista de aterrizaje. Luego escucho que la misma voz dice: ‘Otro avión se está acercando por detrás, ¿qué es eso?’. La voz dice: ‘Está alterando el plan ... continúa’, tras lo cual finalizó la transmisión”. Meijer informó o intentó 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.

53. En 2024, escribí a Etiopía para solicitar nuevamente que se efectuaran búsquedas en los registros y archivos etíopes, en particular los de su Fuerza Aérea, para determinar si contenían alguna información relacionada con Meijer (incluida su hoja de servicios en la academia de vuelo de la Fuerza Aérea de Etiopía), con el incidente que Meijer dijo haber denunciado o con el siniestro que sufrió el avión del Secretario General mientras volaba sobre Ndola (Rhodesia del Norte).

54. Como se ha señalado anteriormente, el Secretario General también escribió para dar seguimiento a esas solicitudes en 2024. No obstante, en el momento de redactar el presente informe no se había recibido ninguna respuesta de Etiopía.

### *Italia*

55. En 2024 escribí a Italia para pedir que se efectuaran búsquedas específicas en sus archivos. Si bien en 2015 y 2018 las Naciones Unidas habían solicitado a Italia, a través de correspondencia genérica enviada a todos los Estados Miembros, que buscara cualquier información pertinente sobre el accidente aéreo, esta fue la primera ocasión en que formulé una solicitud específica a Italia. Además de solicitar que se efectuara una búsqueda dentro de una categoría general de documentos relativos al accidente aéreo o a investigaciones posteriores, también pedí a Italia información sobre una sentencia de muerte supuestamente dictada contra Enrico Mattei antes de que muriese en un accidente aéreo en 1962. Para ello me basé en la información que me facilitó Picard, que se analiza en la sección III.A.2.

56. Italia confirmó que había iniciado investigaciones a través de su Departamento de Justicia, pero las búsquedas de información no habían concluido en el momento de redactar el presente informe. En reuniones con representantes de la Misión Permanente de Italia ante las Naciones Unidas se me transmitió el apoyo de Italia a la investigación, por lo que expresé mi agradecimiento. Señalo las consultas con Italia como un asunto que debería ser objeto de seguimiento.

### *Alemania*

57. En 2018, Alemania nombró Encargado Independiente a Thomas Fitschen. Fitschen confirmó que Alemania le había concedido pleno acceso a todos los registros y archivos, incluidos los del Servicio Federal de Inteligencia (Bundesnachrichtendienst, BND) y los del Servicio de Inteligencia de la ex-República Democrática Alemana (Staatssicherheitsdienst). En 2019 y 2020, Fitschen me proporcionó informes basados en investigaciones realizadas en archivos públicos y privados.

58. Como se reconoce en el informe de 2022, Fitschen ha seguido investigando a lo largo del tiempo sobre temas de interés relacionados con la información que podría encontrarse en los archivos de Alemania. Gracias a esa labor, que continuó en 2023 y 2024, se me han proporcionado informes y documentos originales adicionales. He tenido el privilegio de mantener continuos intercambios con Fitschen, una labor que, en mi opinión, fue encomendada por la Asamblea General en los párrafos 3 y 4 de la resolución [77/252](#). En esos párrafos, la Asamblea alentó a la Persona Eminente a que siguiera colaborando con todos los funcionarios de alto rango, incluidos los que habían concluido su labor, y alentó a los Estados Miembros a que facilitaran asistencia a la Persona Eminente, respectivamente.

59. En abril de 2024 Fitschen me proporcionó un nuevo informe, en el que también agradeció el apoyo que le habían brindado el personal de los Archivos Políticos del Ministerio Federal de Relaciones Exteriores de Alemania y de la sección de archivos del BND, la Sra. Margot Nistl, de los archivos de Dornier/Airbus, y el Profesor Manuel Fröhlich. Agradezco la importante labor realizada por Fitschen, cuyos resultados se analizan en la sección III.

### *Sudáfrica*

60. En 2019, Sudáfrica nombró a Mxolisi Nkosi punto focal para este asunto. En 2019 no se recibió ningún informe sustantivo de Sudáfrica.

61. En 2021, la Ministra de Relaciones Internacionales y Cooperación de Sudáfrica, Grace Naledi Mandisa Pandor, informó de que no se había encontrado “ningún documento relacionado con la muerte del ex Secretario General de las Naciones Unidas Hammarskjöld”. En respuesta a esa comunicación, señalé que, además de solicitar cualquier documentación que se refiriera específicamente al siniestro, yo había solicitado que se llevaran a cabo búsquedas de información específica relacionada con la

transferencia de personal y equipo de Sudáfrica a Katanga, con los mercenarios y el personal de inteligencia sudafricanos que habían prestado servicios o habían estado involucrados de alguna manera en Katanga, con los vínculos entre entidades de Katanga, Bélgica y Sudáfrica (tanto entidades de los servicios de seguridad como entidades paramilitares) y con otros asuntos.

62. En 2023 y 2024, escribí a Sudáfrica para reiterar mi solicitud de que se realizaran búsquedas específicas. En los anexos del presente informe figura una copia de mi correspondencia sustantiva más reciente y de la respuesta recibida.

63. Como se ha señalado anteriormente, el Secretario General también escribió para dar seguimiento a esas solicitudes en 2024. En mayo de 2024, Sudáfrica me escribió para reiterar su apoyo a la investigación y para proponer que me contactara directamente con varios departamentos para solicitar asistencia. Creo que es una propuesta constructiva, que agradezco.

64. Considero que hay motivos para creer que en los registros y archivos de Sudáfrica hay más información que no ha sido divulgada. Esas cuestiones se analizan más adelante.

#### *Reino Unido*

65. En respuesta a mi solicitud, en noviembre de 2018 el Reino Unido informó de que no tenía previsto nombrar a un Encargado Independiente porque ya había proporcionado toda la información de valor directo para la investigación.

66. En junio de 2019, en respuesta a nuevas solicitudes, el Reino Unido nombró Encargado Independiente a Graham Hand. Sin embargo, el Sr. Hand declaró que no se proporcionaría más información porque, según dijo, el Reino Unido ya había proporcionado todos los documentos pertinentes.

67. En marzo de 2020, reiteré las solicitudes específicas de información que se habían formulado anteriormente pero no habían recibido respuesta y señalé que no se había recibido ninguna información de los archivos de los servicios de inteligencia, seguridad o defensa británicos. En diciembre de 2020, el Sr. Hand reiteró su posición anterior de que todos los documentos en poder del Gobierno británico que contenían información pertinente para la investigación sobre la muerte del Secretario General habían sido identificados y presentados.

68. En 2021, por invitación, formulé preguntas específicas al Reino Unido y señalé la observación del Encargado Independiente de Zimbabwe de que, antes de la independencia de Zimbabwe, las autoridades de Rhodesia, que estaban bajo la dirección de las autoridades coloniales británicas, habían “retira[do] meticulosamente casi todos los registros o archivos relacionados con el Siniestro de Dag Hammarskjöld”.

69. Tras una nueva invitación formulada en 2022, escribí al Reino Unido con preguntas concretas derivadas de nueva información que había recibido de otras fuentes. Si bien recibí una respuesta del Reino Unido, en ella no se respondió a mis solicitudes específicas de información y no se incluyó la lista de los archivos en los que se habían efectuado búsquedas y de los que habían sido excluidos de las búsquedas ni se indicó la metodología utilizada.

70. En 2023 y 2024, escribí al Reino Unido para reiterar mi solicitud de que se llevaran a cabo búsquedas precisas y se respondiera a las preguntas específicas. En los anexos del presente informe figura una copia de mi correspondencia sustantiva más reciente y de la respuesta recibida.

71. Como se ha señalado anteriormente, el Secretario General también escribió para dar seguimiento a esas solicitudes en 2024. En abril de 2024, el Jefe del Departamento de

Asuntos de las Naciones Unidas y Asuntos Multilaterales del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Commonwealth y de Desarrollo, Phil Dixon, me escribió, pero no respondió a mis solicitudes específicas. Cabe señalar que en la respuesta de Dixon se afirmaba lo siguiente: “Por lo que respecta a los aspectos mencionados en su anexo, señalo que en la correspondencia anterior, en particular en la correspondencia entre usted y el Sr. Hand, así como en la carta que le enviamos el 18 de julio de 2022, ya se abordan en detalle algunas de esas cuestiones. Con respecto a su solicitud de que se proporcione una lista completa de los registros, seguimos sosteniendo nuestra firme evaluación (confirmada independientemente por el Sr. Hand) de que toda la información de valor para la investigación ya ha sido proporcionada a la propia investigación o ha sido entregada a los Archivos Nacionales de Kew y está a disposición del público allí”.

72. De conformidad con las conclusiones a que se llegó en el informe de 2022, considero que hay motivos para creer que en los registros y archivos del Reino Unido hay más información que no ha sido divulgada. Esas cuestiones se analizan más adelante.

#### *Estados Unidos*

73. En respuesta a la solicitud que formulé en abril de 2018, en abril de 2019 el Encargado Independiente de los Estados Unidos informó de que los Estados Unidos habían llevado a cabo búsquedas exhaustivas que habían incluido los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa. Se me envió un único documento, que fue evaluado en el informe de 2019. En el informe de 2019, señalé que las cuestiones planteadas en mi correspondencia no habían recibido respuesta y que tal vez se las podría considerar en el futuro.

74. En 2020 y 2021, reiteré mis solicitudes a los Estados Unidos en nuevas cartas en las que formulé preguntas específicas. Asimismo, incluí información para explicar las razones por las que se consideraba que los Estados Unidos habían creado o poseían registros que no habían sido divulgados y estaban relacionados con la identidad de personas y entidades pertinentes cuyos registros deberían ser examinados, y solicité que cualquier respuesta incluyera una lista detallada de los archivos en que se habían realizado búsquedas y de los que habían sido excluidos de las búsquedas e indicara la metodología aplicada para esa labor, incluidos los términos utilizados para la búsqueda.

75. En noviembre de 2021, el Encargado Independiente de los Estados Unidos, David McFarland, señaló que los Estados Unidos se habían puesto en contacto 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 de la época. Según McFarland, el único resultado de esa búsqueda coordinada por la CIA había sido la identificación de dos documentos titulados “President’s Intelligence Checklist”, de fechas 18 y 19 de septiembre de 1961. Con excepción de esas dos listas, se indicó que “ningún documento revisado entonces, u obtenido desde entonces, mencionaba el siniestro o la muerte de Hammarskjöld”, pese a que, según se señaló, el personal de la CIA, la DIA, la Agencia de Seguridad Nacional y el Buró Federal de Investigaciones (FBI) había llevado a cabo búsquedas exhaustivas. No he recibido respuesta a mis solicitudes de información más detallada. Tampoco recibí respuesta a mi solicitud de que se proporcionara una lista de los archivos en que se habían realizado búsquedas y de los que habían sido excluidos de las búsquedas y se indicara la metodología aplicada para esa labor, incluidos los términos utilizados para la búsqueda.

76. En 2023 y 2024, escribí a los Estados Unidos para reiterar mi solicitud de que se llevaran a cabo búsquedas precisas y se respondiera a las preguntas específicas. En los anexos del presente informe figura una copia de mi correspondencia sustantiva más reciente y de la respuesta recibida.

77. Como se ha señalado anteriormente, el Secretario General también escribió para dar seguimiento a esas solicitudes en 2024. En marzo de 2024, McFarland me escribió diciendo: “No tengo conocimiento de ninguna información adicional relativa a las preguntas específicas formuladas en su solicitud, pero volveré a confirmarlo con los organismos pertinentes”. En el momento de redactar el presente informe, no había recibido más respuestas a mis solicitudes o preguntas, aunque McFarland me garantizó que podía seguir contando con la cooperación de los Estados Unidos.

78. De conformidad con las conclusiones a que se llegó en el informe de 2022, considero que hay motivos para creer que en los registros y archivos de los Estados Unidos hay más información que no ha sido divulgada. Esas cuestiones se analizan más adelante.

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

79. 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, con excepción de 23 registros, todos los registros relativos a la ONU están a disposición del público sin restricciones. Esos 23 registros siguen estando clasificados como “estrictamente confidenciales”, en consonancia con las políticas establecidas por las Naciones Unidas. En 2018-2019 se me permitió acceder sin restricciones a esos 23 registros. Sobre la base de la misma definición de “pertinencia” que solicité que aplicaran los Estados Miembros, y que figura en el informe de 2019, ninguno de esos documentos contiene información pertinente para la investigación sobre la muerte de Dag Hammarskjöld.

80. En 2022, la Sección de Gestión de Archivos y Expedientes, a la que agradezco la asistencia oportuna que me ha prestado a lo largo de los años, me informó sobre el trabajo que se había llevado a cabo para digitalizar los archivos de la ONU. La digitalización de esa información es una medida importante para promover la transparencia, en particular porque permite el acceso en línea a la información y la verificación de los documentos originales.

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

81. En los informes de 2019 y 2022, llegué a la conclusión de que el proceso de búsqueda sobre este asunto seguía incompleto, principalmente debido a que casi con seguridad algunos Estados Miembros tenían en su poder registros que no habían sido divulgados. Esta conclusión se ha visto fortalecida durante el mandato actual.

82. Como se detalla más adelante, durante el mandato actual se ha identificado y analizado información nueva e importante. Casi toda la información con valor probatorio ha procedido de particulares, y no de Estados Miembros.

83. Si bien algunos Estados Miembros han brindado una cooperación sustancial, no todos han realizado búsquedas exhaustivas con total transparencia o han dado a conocer los resultados. No estoy en condiciones de llegar a la conclusión de que se ha identificado toda la información potencialmente pertinente. A pesar de una directiva clara de la Asamblea General, un pequeño número de Estados Miembros,

que casi con seguridad poseen información pertinente, no han divulgado la información solicitada.

84. Reconozco que las búsquedas en archivos históricos plantean dificultades. Muchos archivos de la época no están digitalizados, por lo que es necesario llevar a cabo búsquedas manuales que implican una labor intensiva. Incluso es posible que en el material digitalizado no se puedan llevar a cabo búsquedas por palabras clave debido a dificultades como el reconocimiento de caracteres en documentos antiguos mecanografiados o manuscritos, la degradación de los materiales o las variaciones ortográficas. En consecuencia, a menudo es necesario revisar la documentación en forma manual para garantizar la exactitud. Por otra parte, los registros y los archivos suelen estar dispersos y es posible que se encuentren en lugares múltiples y diversos, o que estén en poder de diferentes entidades dentro de un mismo Estado Miembro.

85. Más allá de estas cuestiones técnicas, existen dificultades de carácter sustantivo. Las personas que lleven a cabo las búsquedas deben poseer un profundo conocimiento contextual de este asunto y de los acontecimientos clave ocurridos en el Congo y sus alrededores en 1961. De lo contrario, es posible que se pase por alto información pertinente. Por este motivo, en mi correspondencia con los Estados Miembros y en informes anteriores he intentado explicar, por ejemplo, las identidades de las personas de interés y la importancia de las ubicaciones geográficas y los tipos de aeronaves.

86. En resumen, no se puede garantizar que una búsqueda ha sido exhaustiva si un Estado Miembro se limita a buscar palabras clave como “Hammarskjöld” o “accidente aéreo”. Por ese motivo, a partir de 2017 he proporcionado a los Estados Miembros criterios detallados para la realización de búsquedas, entre otras cosas en lo relativo a nombres de personas, equipos, asuntos y lugares. En los casos en que los Estados Miembros participaron en el proceso según lo previsto, los resultados fueron excelentes (véase el informe de 2019, sección II.B). Sin embargo, cuando el proceso no se aplicó con arreglo a lo previsto, no se puede decir que las búsquedas hayan resultado plenamente satisfactorias ni completas. Esta es una cuestión a la que me vuelvo a referir más adelante.

### **III. Nueva información sobre las posibles causas del siniestro**

87. En la presente sección se describe y analiza la nueva información sobre las posibles causas del siniestro recibida de Estados Miembros y particulares en 2023 y 2024. La naturaleza y el tipo de la información son los factores que determinan si se lleva a cabo una evaluación específica de su valor probatorio. 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 las constataciones, que figura más arriba en el resumen.

88. Se siguen produciendo avances significativos en el corpus de conocimientos relativos a las posibles causas del siniestro. La nueva información obtenida durante el mandato actual incluye información relativa a la probable interceptación de comunicaciones pertinentes, 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 conexos.

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

89. En los últimos años se ha encontrado información nueva y significativa acerca de la posibilidad de que el SE-BDY haya sido atacado o amenazado durante su aproximación final al aeropuerto de Ndola. En tal caso, un acto de ese tipo podría haber sido la causa directa que el avión se estrellara o podría haber provocado una distracción de los pilotos en un momento crítico de la aproximación para el aterrizaje. Aunque la obtención de indicios físicos probatorios de un ataque sería importante, la ausencia de dichas pruebas no elimina por sí sola la posibilidad de que se haya producido un acto de ese tipo. Desde que el Grupo Independiente concluyó su examen, se ha seguido recibiendo cada año información nueva y pertinente sobre este tema, incluso durante el período 2023-2024.

90. En la presente sección se examina la información relativa a las comunicaciones emitidas desde el SE-BDY o relacionadas con él. Esto incluye información sobre la interceptación de dichas comunicaciones (incluidas las de las Naciones Unidas en sentido más amplio), porque cualquier interceptación de ese tipo habría sido potencialmente útil ante cualquier amenaza externa y porque los registros de comunicaciones no divulgados siguen siendo fundamentales para comprender los acontecimientos que condujeron al accidente aéreo y los que ocurrieron con posterioridad.

91. La información recibida en 2023 y 2024 amplía la información analizada en 2022 y también aporta nueva información, como se describe a continuación.

### **1. Comunicaciones de radio**

#### **a) Paul Abram**

92. En 2015, el Grupo Independiente evaluó la información proporcionada por Paul Abram, un ex oficial de los Servicios de Seguridad de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, en la que describía que en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, mientras estaba destinado en un puesto de escucha de la Agencia de Seguridad Nacional en Heraclión (Irakleio), en la isla de Creta (Grecia), había escuchado transmisiones relacionadas con el derribo de una aeronave en el Congo o en sus proximidades. Abram señaló que había grabado la información en una cinta y que esta habría sido compartida con el centro de la Agencia en Fort Meade (Maryland) y con el Cuartel General de Comunicaciones del Gobierno, la organización británica de inteligencia y seguridad.

93. Entre 2015 y 2017, los Estados Unidos no respondieron a las solicitudes de información sobre la hoja de servicios de Abram, y posteriormente afirmaron que no tenían información sobre él. Después de que Abram me proporcionó más información en 2017 (entre otras cosas, su número y hoja de servicios en la Fuerza Aérea, su expediente de educación y el identificador o código “AbelBaker”), en 2019 los Estados Unidos confirmaron que Abram era un “especialista en protocolo de interceptación de comunicaciones orales”. Sin embargo, no se proporcionó ninguna información que confirmara el presunto historial de servicios de Abram o que confirmara o desmintiera sus afirmaciones. Cabe señalar que tras la publicación del informe de 2019, se me informó de que Abram había fallecido.

94. En el informe de 2022 analicé nueva información aportada por el investigador voluntario Rosato acerca del historial de servicios de Abram. Esa información indicaba que durante el período en cuestión Abram aparentemente había prestado servicios en el 6930º Grupo Móvil de Comunicaciones de Radio, que tenía su base en Heraclión (Creta) y cuya tarea consistía en vigilar las transmisiones orales. Otras personas que aparentemente prestaron servicios en el 6930º Grupo Móvil de

Comunicaciones de Radio en 1961 eran Roger Adams, Gerald Bussure, Ora Clark, Stephen Gellman, Ronald Hei, Brian White, Robert Ampula y Salvatore Lamanna.

95. En 2022, transmití esta información a los Estados Unidos y solicité que se me confirmara cualquier información o detalle relativo al incidente alegado por Abram. No se recibió respuesta.

96. En 2024, volví a transmitir a los Estados Unidos la nueva información sobre Abram y solicité acceso a los registros y archivos pertinentes, en particular los que confirmaran la ubicación y las funciones de Abram los días 17 y 18 de septiembre de 1961, una lista de todos los registros de septiembre de 1961 que hubiesen sido creados por él o hiciesen referencia a él, y una lista de los registros pertinentes que hubiesen sido creados por los colegas mencionados que estuvieron destinados con Abram los días 17 y 18 de septiembre de 1961 o hiciesen referencia a ellos. No se recibió respuesta a la solicitud.

97. En cada uno de mis mandatos, se ha dado a los Estados Unidos la oportunidad de aclarar el historial de servicios de Abram y su relato relativo a la noche del siniestro (véase el informe de 2022, sección III.A.1a)). Los Estados Unidos son el único custodio conocido de registros que podrían haber respondido a las declaraciones de Abram mientras estaba vivo y podía refutar cualquier argumento en sentido contrario. La decisión de no proporcionar una explicación o una respuesta que contradiga la información aparentemente creíble que se ha acumulado a lo largo de muchos años acerca del historial de servicios de Abram podría interpretarse en el sentido de que refuerza sus afirmaciones. No resulta tan claro si esto podría tener alguna influencia en lo que respecta a las afirmaciones sustantivas de Abram, ni tampoco cuál podría ser esa influencia.

98. En el contexto general, confirmé 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 los Estados Unidos hayan 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 valor probatorio moderado.

**b) Charles Southall**

99. En 2015 el Grupo Independiente evaluó la información proporcionada por Charles Southall, un ex oficial de la Marina de los Estados Unidos que en 1961 estaba destinado en un centro de comunicaciones de la Agencia de Seguridad Nacional cerca de Nicosia (Chipre). Southall informó sistemáticamente a funcionarios suecos y estadounidenses, al menos desde la década de 1960, de que entre el 17 y el 18 de septiembre de 1961, mientras prestaba servicios en ese centro de la Agencia, había escuchado una interceptación de radio de la CIA, que había sido compartida con la Agencia, en la que se describía un ataque contra el que se entendía que era el avión de Hammarskjöld.

100. En 2015 los Estados Unidos no respondieron a las solicitudes de información sobre la hoja 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 de la Reserva Naval como comandante 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, en particular ninguna respuesta a las preguntas relativas a los lugares donde estuvo destinado Southall, si trabajó en apoyo de la Agencia de Seguridad Nacional o si había registros de las transcripciones que según él se habían creado.

101. En el informe de 2022 analicé nueva información aportada por Rosato acerca del historial de servicios de Southall. Esa 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 durante el período pertinente, al menos entre julio y octubre de 1961, Southall prestó servicios para la Agencia de Seguridad Nacional en Nicosia, con los distintivos 1310 y 1610, y que había recibido formación en guerra criptológica. Además, Southall aparentemente estuvo destinado en ese lugar 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 falleció antes de que Southall hubiese podido encontrarse con él en persona para hablar del tema.

102. En 2022 transmití a los Estados Unidos la nueva información sobre la hoja de servicios de Southall y solicité que se me confirmara cualquier información o detalle relativo al incidente mencionado por Southall. También pedí a los Estados Unidos que se incluyeran detalles de cualquier investigación interna sobre las afirmaciones de Southall que se hubiese llevado a cabo durante la década de 1990 o con posterioridad y de la que existiese alguna prueba. No se recibió respuesta.

103. En 2024 volví a transmitir a los Estados Unidos la nueva información sobre Southall y solicité acceso a los registros y archivos pertinentes, en particular los que confirmaran la ubicación y las funciones de Southall los días 17 y 18 de septiembre de 1961, una lista de todos los registros de septiembre de 1961 que hubiesen sido creados por él o hiciesen referencia a él, una lista de los registros pertinentes que hubiesen sido creados por los colegas mencionados que estuvieron destinados con Southall los días 17 y 18 de septiembre de 1961 o hiciesen referencia a ellos, una lista de los registros que hubiesen sido creados por la Oficina de Inteligencia e Investigación de los Estados Unidos, o hubiesen estado en su poder, a principios de la década de 1990 en relación con una declaración realizada por una funcionaria (la Sra. Enstrom) en el sentido de que “hay nueva información que indica que es probable que el avión de Hammarskjöld haya sido derribado”, y una lista de todas las investigaciones o indagaciones efectuadas por los Estados Unidos acerca de las alegaciones formuladas por Southall con respecto al accidente aéreo. No se recibió respuesta a esa solicitud.

104. En cada uno de mis mandatos, se ha dado a los Estados Unidos la oportunidad de aclarar el historial de servicios de Southall y su relato acerca de la noche del siniestro, relato que parece haber sido coherente a lo largo del tiempo durante casi 50 años: desde al menos 1967 hasta al menos 2013 (véanse el informe de 2019, sección III.A.1b), y el informe de 2022, sección III.A.1b)). Los Estados Unidos son el único custodio conocido de registros que podrían rebatir las afirmaciones de Southall, quien interactuó con su Gobierno acerca de dichas afirmaciones. La decisión de no proporcionar una explicación o una respuesta que contradiga la información aparentemente creíble que se ha acumulado a lo largo de muchos años acerca del historial de servicios de Southall podría interpretarse en el sentido de que refuerza sus afirmaciones. No resulta tan claro si esto podría tener alguna influencia en lo que respecta a las afirmaciones sustantivas de Southall, ni tampoco cuál podría ser esa influencia.

105. En el contexto general, confirmé 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 los Estados Unidos hayan 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 valor probatorio moderado.

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

106. Entre 2017 y 2022, en mis sucesivos informes he analizado información según la cual los planes de viaje de Hammarskjöld no eran secretos y probablemente eran conocidos con antelación por funcionarios del Reino Unido, Rhodesia del Norte, los Estados Unidos, el Congo y la Union Minière du Haut-Katanga, entre otros (véase, por ejemplo, el informe de 2022, sección III.A.1c)). Dado que el número de personas que tenían conocimiento de los preparativos del viaje de la misión del Secretario General a Ndola era mayor que el que se creyó en las primeras investigaciones, es posible que en su vuelo a Ndola el SE-BDY haya estado expuesto a un acto hostil planificado.

107. No se ha recibido nueva información sobre este tema durante el presente mandato. A pesar de que han existido oportunidades para hacerlo, ningún Estado Miembro intentó aclarar las constataciones incluidas en el informe de 2022, por lo cual considero que dichas constataciones se han visto fortalecidas. En 2022, consideré que esa información tenía un valor probatorio moderado, y reafirmo esa evaluación.

**d) Interceptación y vigilancia de las comunicaciones**

108. Entre 2019 y 2022, en mis sucesivos informes he analizado información que indicaba que en septiembre de 1961 algunos Estados Miembros interceptaban y vigilaban las comunicaciones en la zona en cuestión. Esto incluía comunicaciones de las Naciones Unidas que eran interceptadas por los Estados Unidos, el Reino Unido, Rhodesia del Norte y la Union Minière du Haut-Katanga e interceptaciones que fueron compartidas con ellos (véase, por ejemplo, el informe de 2019, resumen, sección C.3).

109. Como también se analizó en informes anteriores, aparentemente las señales y los organismos de inteligencia de algunos Estados Miembros estaban en condiciones de interceptar y leer comunicaciones cifradas enviadas a Hammarskjöld o enviadas por él. Concretamente, Alemania Occidental, los Estados Unidos y posiblemente otros Estados Miembros al parecer tenían acceso encubierto y directo por una “puerta trasera” que les permitía interceptar y descifrar mensajes transmitidos desde la máquina criptográfica CX-52 de Hammarskjöld, así como también, potencialmente, las comunicaciones de alto nivel de otros funcionarios de las Naciones Unidas, o comunicaciones similares transmitidas dentro de otros Estados Miembros o entre distintos Estados Miembros.

110. La información proporcionada en 2024 por el Encargado Independiente de Alemania, Fitschen, estaba relacionada con las búsquedas de información que había efectuado sobre esta cuestión en los archivos alemanes. Fitschen informó de que la investigación mencionada en el informe de 2022, que había sido efectuada por un grupo de periodistas y estaba relacionada con la venta de tecnología de cifrado, a la que había contribuido el BND, se había centrado en actividades posteriores al siniestro del SE-BDY (véase, por ejemplo, el informe de 2022, sección III.A.1g)). Fitschen fue informado oficialmente de que la búsqueda efectuada en los archivos alemanes “no reveló ningún indicio de que en el período en cuestión el BND hubiera tenido acceso al sistema de cifrado de las Naciones Unidas en el sentido de que la agencia pudiera haber seguido las comunicaciones cifradas de Hammarskjöld con las Naciones Unidas o que el BND pudiera haber obtenido acceso directo a la información relativa a los detalles del viaje de Hammarskjöld a Ndola”. Doy las gracias a Fitschen por haber emprendido esas búsquedas.

111. En cuanto a la capacidad de vigilar las comunicaciones la noche del siniestro, y según se señala en el informe de 2022, los funcionarios británicos Lord Alport y Brian Unwin parecen haber tenido la sospecha de que en Ndola aviones Dakota de los Estados Unidos (un avión modelo C-47, a veces también denominado DC-3) podrían haber oído información que no divulgaron sobre las transmisiones de radio del SE-BDY, incluso después de que este hubiera perdido contacto con el control del tráfico aéreo de Ndola. Larry Devlin, que en septiembre de 1961 era el Jefe de la Dependencia de la CIA en el Congo, también había informado públicamente de que un agregado aéreo de los Estados Unidos en Ndola “había estado en contacto con el piloto [del SE-BDY] desde antes”.

112. Un nuevo análisis de los documentos que Simensen proporcionó en 2023 indica que una razón específica para la presencia de aviones Dakota estadounidenses en Ndola y sus alrededores a partir del 16 de septiembre de 1961 aparentemente consistía en asegurar las comunicaciones en la zona. Un telegrama del Embajador de los Estados Unidos en el Congo, Edmund Gullion, al Secretario de Estado enviado en esa fecha hace referencia a “Aeronaves C-47 AIRA [y] Pretoria actualmente también Elisabethville. Se cree aeronaves ALUSNA Pretoria también Ndola. Estas últimas 3 aeronaves preparadas para evacuar Elisabethville y asegurar comunicaciones esa zona”. Un cable posterior, de fecha 18 de septiembre de 1961, de Salisbury al Secretario de Estado confirma que en la tarde del 16 de septiembre de 1961 dos de las aeronaves habían llegado a Ndola. No hubo evacuados. La información que confirma que el objetivo de la presencia de las aeronaves de los Estados Unidos en Katanga y Ndola estaba relacionado con las comunicaciones pone de relieve la probabilidad de que desde esos aviones se crearan registros de comunicaciones. No se ha divulgado ningún registro de ese tipo.

113. En 2024 solicité a los Estados Unidos registros u otras listas de todas las comunicaciones efectuadas entre el 17 y el 18 de septiembre de 1961, ya fueran dirigidas a sus activos, procedentes de ellos o interceptadas por ellos (incluidas las aeronaves Dakota y C-54). No recibí respuesta a mi solicitud.

114. Es especialmente importante que cualquier registro de los mensajes interceptados sea divulgado por otros Estados Miembros que puedan haber tenido acceso a las comunicaciones de las Naciones Unidas, en particular las que puedan referirse al SE-BDY o al siniestro y a las investigaciones posteriores.

115. Deseo señalar que ningún Estado Miembro intentó aclarar las constataciones incluidas en el informe de 2022, por lo cual considero que dichas constataciones se han visto fortalecidas. En 2022 consideré que la información según la cual algunos Estados Miembros estaban vigilando las comunicaciones y las comunicaciones de radio tenía un valor probatorio alto y que era muy probable que se hubiesen creado registros de las comunicaciones pertinentes pero que no se los hubiese divulgado. Reafirmo esa evaluación.

**e) Tore Meijer**

116. Como ya se ha indicado, Meijer era un instructor sueco de la academia de vuelo de la Fuerza Aérea de Etiopía que declaró que alrededor de la medianoche del 17 al 18 de septiembre de 1961 había escuchado una conversación por radio de onda corta. En 2022 escribí a Etiopía para solicitar que se llevasen a cabo búsquedas específicas de cualquier información relativa a un informe que, al parecer, Meijer había presentado al Jefe de la academia de vuelo en 1961. En 2024, envié solicitudes de información similares a Etiopía, que no obtuvieron respuesta. Señalo este asunto para su ulterior seguimiento.

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

117. Entre 2023 y 2024 se recibió nueva información sobre personas que podrían haber estado vinculadas con un posible ataque contra el SE-BDY. Esta información se basa en información analizada en informes anteriores, en particular la lista conocida de personas de interés que se encontraban en Katanga y Ndola alrededor de los días 17 y 18 de septiembre de 1961. En 2022, un grupo de estudiantes de posgrado de la Universidad de Tréveris, bajo la supervisión del Profesor Fröhlich, elaboró una lista de trabajo formalizada (en forma de *dramatis personae*)<sup>1</sup>.

### a) Personas de interés general

118. Como ya se ha señalado, 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. Al parecer, esa conclusión se basó en las pruebas aportadas por el Comandante Delin, de Avikat, cuyo relato parece haber sido engañoso. Como ya indiqué anteriormente, el testimonio de Delin carece de credibilidad, en particular porque se estableció en forma separada que Avikat tenía múltiples pilotos a su servicio (véase, por ejemplo, el informe de 2022, sección III.A.3, y el informe de 2019, secciones III.A.4 y V.A.1).

119. La información analizada con posterioridad al informe de 2017 estableció que había muchas más personas de interés, en particular pilotos, que las que habían sido identificadas en las primeras investigaciones. Según documentos de las Naciones Unidas y documentos de otras fuentes analizados en 2019 y 2022, Avikat contaba con al menos 32 integrantes del personal (de los cuales 14 eran pilotos, además de operadores de radio y técnicos) en enero de 1961, y con al menos 11 pilotos mercenarios tan solo en el aeródromo de Kolwezi en abril de 1962.

120. En los documentos examinados en los informes de 2019 y 2022 se ha identificado a mercenarios, en particular pilotos, con diversos grados de capacidad de vuelo, que habían estado presentes en Katanga y le habían prestado servicios desde finales de 1961 hasta principios de 1962. Según esa información, ese grupo de mercenarios y otros pilotos incluía, entre otros, a los siguientes: Bertaux, Boutet, Bracco, Browne, Cassart, Catchpole, Dagonnier, Delcors, Delin, Dubois, Fouquet, Gelen, Gheysels, Glaspole, Gurkitz, Hedges, Heuckets, Hislier, Hirsch, de Louigi, Lönne, Magain, Mans, Melot, Osy, Pence, Pier, Pieret, Puren, de Radiques, Van Risseghem, Schäfer, de Stoute, Verloo, Volant y Wicksteed<sup>2</sup>.

121. Entre otros mercenarios o personal de otro tipo que fueron considerados en los informes de 2019 y 2022 y a los que no se señaló específicamente como personas que estaban en condiciones de operar una aeronave figuraban los siguientes: Adam, Badaire, Beuckels, De la Bourdonnaye, Bousquet, Charlot, Coitre, Cooper, Cremer, Crevecouer, Denard, Deshamps, Egé, Emeyriat, Faulques, Gillet, Gilson, Hambursen, Hetzlen, Hoare, Huyghe, Lamouline, Lasimone, Lebvebre, Lucien, Nguza, Paucheun, Pradier, Ropagnol, De Saint Paul, Saquet, Schnell, Swanepoel, De Troyer, Trinquier, Van Rooy, Van De Walle, Van der Wegen, Vidal de Clary, Weber y Wrenacre<sup>2</sup>.

122. La nueva información analizada entre 2017 y 2022 respalda la conclusión de que en septiembre de 1961 había una presencia importante de mercenarios extranjeros, en particular pilotos, en Katanga y sus alrededores, algo que no fue

<sup>1</sup> Este documento es un ejemplo del tipo de documento que se recomienda para su publicación en una colección especial en línea (véase la sección V.B.4).

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

comprendido ni apreciado debidamente en las primeras investigaciones. Habida cuenta de ello, y para conocer mejor la ubicación exacta de las personas en la noche del siniestro, en 2024 solicité a los Estados Unidos, el Reino Unido y Sudáfrica información acerca de algunas de las personas mencionadas. No recibí respuesta a esas solicitudes.

123. Como se ha descrito anteriormente, el Encargado Independiente de Alemania, Fitschen, continuó investigando temas específicos y me presentó un informe en abril de 2024. Gran parte de esa investigación estaba relacionada con la identidad y localización de personas concretas y se analiza a continuación. En cuanto a la información general sobre los pilotos que estaban al servicio de Katanga, Fitschen aportó nuevos datos procedentes de los archivos alemanes, y señaló un informe de fecha 20 de septiembre de 1961 del Consulado General de Alemania en Salisbury a las oficinas centrales en el que se analizaba la posición de Rhodesia, que había sido transmitida por el Primer Ministro de Rhodesia, Sr. Welensky. En dicho informe se afirmaba que “aunque no existe ningún acuerdo de defensa y es imposible que la Federación [de Rhodesia] brinde apoyo oficial activo a Katanga, no se niega, por ejemplo, que haya pilotos de Rhodesia que estén pilotando cazas de Katanga”. En otro informe del Consulado General de Alemania en Salisbury al Ministerio Federal de Relaciones Exteriores, de fecha 2 de octubre de 1961, también se transmitía información obtenida de un “fugitivo europeo” en la que se afirmaba que, a pesar de la expulsión de los mercenarios, Tshombe seguía teniendo en ese momento “especialistas franceses, pero también holandeses, griegos, italianos y judíos a su disposición”, que no participaban en la primera línea de combate pero “manejaban armas especiales”.

124. Como conclusión general, no cabe duda de que había más personas de interés que participaban activamente en los combates contra las Naciones Unidas que las que se consideraron en las primeras investigaciones. Sigo considerando que la información analizada en 2022 según la cual había en las fuerzas armadas de Katanga más de un piloto que podría haber pilotado un avión que estaba en condiciones de llevar a cabo una acción ofensiva en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 tiene un valor probatorio moderado.

**b) Heinrich Schäfer**

125. En abril de 2024, Fitschen proporcionó nueva información sobre Heinrich Schäfer, el piloto que pilotó el Dornier DO-28 (matrícula KA-3016) que fue entregado a Katanga en agosto de 1961. La información relativa a Schäfer fue analizada en los informes de 2019 y 2022 sobre la base de documentos proporcionados por Gülstorff y Fitschen, respectivamente.

126. Como observa Fitschen, la información de que se dispone en la actualidad no permite establecer si Schäfer, acompañado por Cassart y el mecánico de vuelo Eugen, entregó el DO-28 en Brazzaville y se detuvo allí, o si continuó viaje. El registro 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 aterrizó en “Brassaville” el 28 de agosto de 1961. Si bien según el registro de vuelo personal de Schäfer su próximo vuelo tuvo lugar en Munich el 16 de noviembre de 1961, en otro registro de vuelo, el “registro de vuelo núm. 9”, que es un registro oficial que lleva el sello de control aéreo de la compañía, figura que Schäfer realizó dos vuelos en Alemania el 2 de septiembre de 1961, lo cual indica que regresó a Alemania después de entregar el avión DO-28, aunque la fecha y el modo de regreso no están claros.

127. No hay registros que yo haya examinado que establezcan lo que Schäfer hizo después de aterrizar en Brazzaville. Es posible, por ejemplo, que haya regresado a Alemania Occidental, o que haya entregado el DO-28 en Katanga, o que se haya

dirigido a otro lugar. Sin embargo, como señala Fitschen, tampoco hay otros registros o relatos que establezcan que Schäfer estuvo en Katanga, que era en ese momento una zona de conflicto activo. La labor posterior, que incluyó una investigación en los archivos de Airbus (donde ahora se encuentran los archivos de Dornier), no permitió determinar la fecha en que el DO-28 continuó su vuelo desde Brazzaville hasta su destino final en Katanga ni la identidad del piloto.

128. Como se señala en el informe de 2022, los registros de vuelo de Schäfer sugieren que es posible que haya regresado directamente a Alemania después de entregar el DO-28, dado que registró un vuelo en Alemania el 2 de septiembre de 1961. Fitschen emprendió nuevas investigaciones para establecer las diferencias existentes entre los distintos registros y dentro de cada uno de ellos. Cabe destacar que en el registro de vuelo personal de Schäfer, en las cinco primeras páginas figuran 149 vuelos efectuados entre agosto de 1958 y marzo de 1960, que aparecen registrados en orden cronológico. Sin embargo, en las páginas siguientes los vuelos aparecen registrados en diferentes categorías. Es pertinente señalar que los vuelos internacionales que Schäfer realizó en aeronaves DO-27 y DO-28 entre agosto de 1961 y octubre de 1962 están organizados por región geográfica en una sección separada del registro e incluyen el vuelo a Brazzaville en una sección, y los vuelos que efectuó en Groenlandia (analizados en el informe de 2022 en la sección III.A.3b)) entre el 21 y el 26 de septiembre de 1961 en otra sección. En un solo día, el 21 de septiembre de 1961, Schäfer registró 42 vuelos cortos, 25 de ellos con pasajeros apellidados Ziegler y Christensen, con el fin de probar equipos para despegues y aterrizajes en condiciones invernales.

129. Después de los vuelos efectuados en Groenlandia, en secciones separadas del registro de Schäfer figuran vuelos efectuados en aeronaves DO-27 o DO-28 en Egipto, Libia, el Sudán, Uganda y “América” y, por separado, en una aeronave Klemm 107 en Alemania el 6 de septiembre de 1961.

130. Como se señala en el informe de 2022, hay algunas características de los registros de vuelo de Schäfer que plantean interrogantes. Ante todo, los registros no parecen haber sido creados al mismo tiempo que los vuelos registrados en ellos, pero no está claro cuándo fueron creados ni en qué información se basaron. La falta de contemporaneidad se desprende del hecho de que en el registro de vuelo personal de Schäfer (*Hauptflugbuch für Motorflug, Buch Nr. 1*) los vuelos no figuran en orden cronológico. Por ejemplo, los vuelos de la sección “Jartum” de 1962 aparecen en el registro antes que los de la sección “Groenlandia” de 1961, a pesar de que en el registro no se han dejado espacios en blanco entre las secciones.

131. Esta observación concuerda con la información que Fitschen recibió de la archivera de Dornier (Airbus), Sra. Nistl, según la cual el objetivo principal de los registros consistía en registrar el tiempo total de vuelo, ya que los pilotos tenían que volar una cantidad mínima de horas para conservar su licencia. Por otra parte, a menudo los pilotos no llevaban sus cuadernos de registro en los vuelos y solían pedir a otras personas, como el mecánico de vuelo, que completaran el registro, lo que puede explicar las diferencias de caligrafía que se observan en el cuaderno de registro de Schäfer.

132. Los factores mencionados tienden a indicar que los registros de vuelo no son una prueba irrefutable de lo que en ellos se afirma. No obstante, a falta de otra información en contrario, crean la presunción de que, si se aceptan los registros de Schäfer como exactos o si se pueden encontrar pruebas que los corroboren, como registros de inmigración, el hecho de que haya estado en Groenlandia el 21 de septiembre de 1961 haría improbable que pudiera haber estado en Ndola el 18 de septiembre de 1961, dada la gran distancia entre ambos lugares.

**c) Organisation Armée Secrète**

133. En el informe de 2022 analicé información proporcionada por Picard sobre una carta y una aparente “sentencia de muerte”, en cuyo anverso se indicaba que había sido enviada a Hammarskjöld por la Organisation Armée Secrète (OAS) en julio de 1961. Picard localizó el documento en los Archivos Nacionales de Francia, en una carpeta titulada “SDECE – Premier ministre” y marcada como alto secreto, que formaba parte de la colección privada de Jacques Foccart. El sobre en el que aparentemente se envió la carta lleva la dirección del Secretario General en Nueva York y muestra sellos postales franceses con un matasellos que indica que fue enviada en julio de 1961. A pesar de que se efectuaron nuevas búsquedas, no se pudo localizar el original en los archivos de las Naciones Unidas. Según la información proporcionada por el Encargado Independiente de Francia, Maurice Vaïsse, él también había revisado el documento de la OAS en 2018, pero lo consideraba un documento “huérfano”, ya que no había localizado otras referencias al respecto.

134. En cuanto al contenido de la carta, en ella se criticaba a Hammarskjöld por la actuación de las Naciones Unidas en la crisis de Bizerte y se aducía que Hammarskjöld había decidido apoyar a los rusos en el Congo. La carta concluía afirmando que “el comité de la OAS lo ha juzgado y lo ha condenado a muerte. Adjuntamos la sentencia. Será ejecutada, pase lo que pase”. En otra página que acompañaba a la carta se adjuntaba la “sentencia de muerte”. Lleva el membrete de la OAS y el lema “Honestidad Justicia 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”. También se afirma que “esta sentencia en aras de la justicia y la equidad se ejecutará lo antes posible”, y se añade “París, [fecha en blanco] de julio de 1961, el Presidente General [nombre ilegible]”.

135. Entre otras observaciones, Picard señaló que la OAS tenía contactos en Katanga, en particular a través de la presencia de Faulques, quien había sido un oficial de mayor rango en el mismo regimiento de la Legión Extranjera (1<sup>er</sup> Regimiento de Paracaidistas Extranjeros (REP)) que Pierre Sergeant. En relación con ese tema, cabe recordar también que, como se analizó en 2019, el Jefe de la Dependencia de la CIA en el Congo, Larry Devlin, declaró que algunos de los oficiales mercenarios más competentes de Katanga procedían de Francia y que “el jefe de la inteligencia francesa para África en el Palacio del Elíseo de París, Jacques Foccart, había ofrecido a algunos [de los mercenarios] un futuro indulto si luchaban para Tshombe en Katanga”. En su informe de 1994, Bengt Rösiö también había indicado que varios mercenarios franceses no habían podido regresar a Francia debido a que habían participado en la OAS en Argelia; sin embargo, no había especificado la identidad de esas personas.

136. En el informe de 2022, señalé que en los archivos de las Naciones Unidas había otros registros que hacían referencia a intentos de asesinato contra funcionarios de las Naciones Unidas en el Congo. En esos registros se indicaba que, según información proporcionada a la ONU en septiembre de 1961, los mercenarios dirigidos por Roger Faulques habían hecho circular una lista de “liquidación” de funcionarios de la ONU. Picard señaló también que en los archivos de las Naciones Unidas se hacía referencia a una carta enviada por O’Brien a un funcionario de la ONU, Sture Linnér, en la que se afirmaba que el 28 de agosto de 1961 la OAS en Katanga había dado un ultimátum al funcionario de las Naciones Unidas Michel Tombelaine para que abandonara Katanga en el plazo de 48 horas.

137. En 2023, Picard proporcionó nueva información en la que ampliaba el tema de la “sentencia de muerte” de la OAS. En resumen, esa información se refería a otra carta no relacionada y a otra “sentencia de muerte” (ambas cuestiones en un

documento de una página) que aparentemente había sido dictada el 26 de agosto de 1961 contra Enrico Mattei, que era entonces el Director General de la compañía petrolera italiana Ente Nazionale Idrocarburi (ENI). Mattei era un administrador público y empresario que había asumido la dirección de la compañía petrolera italiana ENI en la década de 1950. En esa época, ENI estaba expandiendo sus actividades y se estaba dedicando también a la prospección petrolera en el Norte de África y otras regiones.

138. Al igual que la carta y la “sentencia de muerte” contra Hammarskjöld, la dirigida contra Mattei se refería a su supuesto apoyo a Bourguiba (el líder nacionalista tunecino y primer Presidente de Túnez después de la independencia), así como a otras actividades “antifrancesas” vinculadas con el petróleo desplegadas en África Oriental y África Septentrional. En la parte inferior de la página se afirmaba que el “Commandatore Mattei y su familia” eran considerados rehenes y habían sido condenados a muerte, pero se indicaba que la decisión podía suspenderse si Mattei ponía fin a sus actividades.

139. La copia proporcionada por Picard parece ser un facsímil. Una fecha que figura en la carta parece ser un sello; no se puede ver con nitidez, pero aparentemente dice “26 de agosto de 1961”. Un sello diferente que figura en la parte inferior de la carta indica “Archivio G. La Pira”, lo cual posiblemente indique que la carta estuvo guardada en algún momento en los archivos de Giorgio La Pira, ex Alcalde de Florencia y personaje público.

140. En cuanto a Mattei, el 27 de octubre de 1962 el avión en el que viajaba entre Sicilia y Milán con un grupo de personas que lo acompañaban se estrelló, sin que hubiera supervivientes. Las circunstancias del siniestro parecen haber sido objeto de controversia en Italia: la causa oficial por la que el avión se estrelló fue un accidente, aunque en fuentes públicas también se han descrito teorías y presuntas pruebas de sabotaje. Sobre la base de esos hechos, Picard observó similitudes entre el siniestro del SE-BDY y el siniestro en el que murió Mattei, por lo que puso la información en mi conocimiento.

141. Picard también observó que, según un artículo publicado en 1972 en *L'Europeo*, el escritor neerlandés-estadounidense Sam Waagenaar había entrevistado a Mattei una semana antes de su muerte. En la entrevista, Mattei afirmó que había sido amenazado por la OAS y que ante eso se había puesto en contacto con las autoridades italianas encargadas del contraespionaje. Al parecer, se le dijo que no era el único amenazado por la OAS; que Hammarskjöld también había sido amenazado.

142. Picard observó que las cartas presuntamente enviadas a Hammarskjöld y a Mattei mostraban un estilo, una forma y una sintaxis similares. También observó que se había señalado que en 1961 tanto Hammarskjöld como Mattei estaban actuando en contra de los antiguos intereses coloniales en África, lo cual constituiría un motivo de animadversión contra ambos por parte de la OAS.

143. A raíz de la nueva información proporcionada por Picard, en 2024 escribí a Italia para solicitar que se realizaran búsquedas en registros y archivos oficiales, en particular los de los servicios de inteligencia, seguridad y defensa, en busca de información que pudiese resultar pertinente para esta investigación. Aunque se había escrito formalmente a Italia en términos generales en 2015 y 2018 (al igual que a todos los Estados Miembros), este fue el primer contacto con Italia en que se solicitó información específica.

144. Solicité que Italia llevase a cabo búsquedas generales de todos los registros y archivos que hiciesen referencia al siniestro del SE-BDY ocurrido entre el 17 y el 18 de septiembre de 1961, de las comunicaciones pertinentes y de las referencias a investigaciones o informes posteriores al siniestro, ya fuesen internos, públicos o

procedentes de fuentes no italianas. Habida cuenta de las cuestiones planteadas por Picard, adjunté copias de las supuestas cartas dirigidas a Hammarskjöld y Mattei que contenían “sentencias de muerte” y solicité que Italia buscara información que hiciera referencia a dichas cartas, en particular para verificar si Mattei había sido notificado de la presunta amenaza de la OAS, así como cualquier otra información relativa a las actividades de la OAS en 1961, en particular información que resultara de cualquier investigación italiana.

145. En el momento de redactar el presente informe no había recibido una respuesta sustantiva de Italia a mis preguntas. Sin embargo, me complació que representantes de Italia me confirmaran que las búsquedas seguían en curso. En reuniones celebradas con la Misión Permanente de Italia ante las Naciones Unidas se analizó la sugerencia de que podría ser beneficioso proporcionar más orientación directamente a quienes llevaban a cabo las búsquedas en Italia, a fin de ayudar en el proceso de búsqueda.

146. La nueva información proporcionada por Picard aporta contexto a la presunta “sentencia de muerte” contra Hammarskjöld y genera nuevas líneas de investigación. Aunque en la actualidad no existen pruebas concretas que vinculen a la OAS o a sus miembros con el siniestro del SE-BDY, su presencia en Katanga y sus alrededores en la época en cuestión y las amenazas de muerte que profirieron contra personal de las Naciones Unidas constan en documentos escritos. En la actualidad, no es posible efectuar una evaluación exhaustiva de la nueva información proporcionada por Picard. No obstante, es evidente que se trata de un asunto importante que debería ser objeto de seguimiento, a reserva de que se reciba una respuesta de Italia. En este sentido, lo señalo como un asunto que debería ser examinado en el futuro.

### **3. Posibles tipos de aeronaves y aeródromos operativos**

147. Según las primeras investigaciones, un reactor Fouga Magister de Avikat que en septiembre de 1961 estaba en operaciones había causado importantes pérdidas a las fuerzas de la ONU en el curso de las hostilidades. Se consideraba que ese reactor Fouga podría haber desempeñado 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 las operaba, o si había otras aeronaves que podrían haber sido utilizadas en un ataque.

148. Las primeras investigaciones no incluían información exhaustiva sobre los posibles actores hostiles. 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. Asimismo, se afirmó que Kolwezi era el único aeródromo disponible. Sin embargo, la información obtenida con posterioridad indica que Avikat disponía de muchos pilotos y aeródromos, tanto en Katanga como en Rhodesia del Norte. Algunos de esos aeródromos, muchos de los cuales se encontraban más cerca de Ndola que Kolwezi, figuraban en un mapa que se incluyó como anexo del informe de 2017.

149. En los informes de 2019 y 2022 proporcioné bajo este epígrafe nueva información, entre otras cosas con respecto a las aeronaves Fouga Magister, Dornier DO-28, Dove y otras aeronaves que habían sido artilladas, así como a los aeródromos que eran utilizados por Avikat tanto en Katanga como en Rhodesia del Norte. Entre 2023 y 2024, recibí de varias fuentes más información sobre posibles tipos de aeronaves, que se describe a continuación.

**a) Fouga Magister**

150. En el informe de 2022, analicé nueva información que apoyaba la conclusión de que el Fouga Magister con matrícula KAT-93 era el único Fouga que seguía siendo utilizado por Avikat en septiembre de 1961, en particular en múltiples ataques contra la ONUC, después de que los otros dos Fouga entregados en 1961 quedaron inoperativos. Las fotografías proporcionadas por el investigador Rosato parecían mostrar el KAT-93 y varias aeronaves “simuladas” en Kolwezi el 24 de septiembre de 1961, y en una de ellas posiblemente aparecía Jan Van Risseghem. Un análisis técnico del máximo tiempo posible de vuelo apoyó la teoría de que el Fouga podría haber sido utilizado entre el 17 y el 18 de septiembre de 1961 para llevar a cabo una misión de combate de Kolwezi a Ndola y regresar. Además, recordando análisis anteriores, se señaló que aparentemente el Fouga también era utilizado para misiones de combate nocturnas (véanse el informe de 2022, sección III.A.4, y el informe de 2019, sección III.A.5), y que podría haber volado hacia o desde un aeródromo que estuviera más cerca de Ndola que Kolwezi.

151. La información proporcionada por Fitschen en 2024 corroboró la información analizada en 2022. Sobre la base de un informe del Consulado General de Alemania en Salisbury al Ministerio Federal de Relaciones Exteriores de fecha 2 de octubre de 1961, los registros alemanes indican que de los 12 Fouga encargados por Katanga, 3 habían sido entregados en 1961, pero que en octubre de ese año solo uno de ellos seguía en funcionamiento. Ese Fouga “era despachado ... desde la base aérea de Kolwezi y era operado por un piloto sudafricano”.

152. Como se señaló en los informes de 2019 y 2022, las pruebas acumuladas parecen respaldar la noción de que en septiembre de 1961 Avikat utilizaba un solo Fouga Magister (KAT-93). Sin embargo, otras aeronaves fueron diseñadas o modificadas para el combate y operaban en la zona. Las pruebas disponibles también indican que el Fouga podía operar de noche y que era utilizado en ataques aire-aire.

153. Como se ha observado anteriormente, habría sido muy difícil que el Fouga llevara a cabo misiones nocturnas o actividades de hostigamiento o ataque aire-aire. Si bien habría sido posible que un Fouga amenazara o atacara al SE-BDY, ello no demuestra que se haya utilizado un Fouga para llevar a cabo un ataque contra el SE-BDY. Al igual que antes, considero que la información relativa a la presencia y las operaciones de la aeronave Fouga en Katanga en septiembre de 1961 tiene un valor probatorio moderado.

**b) Dornier**

154. El Grupo Independiente recibió en 2015 información de Gülstorff sobre la presencia de aeronaves Dornier DO-27 y DO-28 en Katanga y sobre la posibilidad de que una o más de ellas hubiesen estado involucradas en un ataque contra el SE-BDY. Sobre la base de la información analizada con posterioridad, que incluye información proporcionada por Gülstorff, Alemania, Bélgica y Picard, parece haber quedado demostrado que en 1961 se habían suministrado a Katanga aeronaves Dornier DO-28 desde Alemania Occidental por motivos comerciales. Además, aparentemente ha quedado establecido que al menos una de las aeronaves (registrada con la matrícula KA-3016) estaba allí antes de la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961, que Avikat utilizaba esa aeronave en un amplio rango geográfico en Katanga y Rhodesia del Norte y sus alrededores y que es probable que la aeronave hubiese sido modificada para que pudiese llevar a cabo ataques aéreos (en particular interceptaciones) y bombardeos, incluso durante la noche (véase el informe de 2019, sección III.A.5).

155. En cuanto a la capacidad operacional, la información analizada en 2019 y 2022 mostró que el DO-28 tenía una excelente maniobrabilidad y era una aeronave “STOL” (podía despegar y aterrizar en distancias cortas) que podría despegar y aterrizar en

una pista de menos de 300 m de longitud. Esto aumentaba el número de posibles aeródromos o incluso pistas de aterrizaje rudimentarias de que podría haber despegado o en que podría haber aterrizado. Entre los lugares en que se encontraban las aeronaves Dornier figuraba una pista de aterrizaje en Kipushi (Rhodesia del Norte), y aparentemente eran operadas con conocimiento de Rhodesia, en operaciones que, al parecer, implicaban el transporte de armas y personal de Katanga.

156. Más adelante se examina nueva información relativa al piloto Schäfer. Como se señaló en el informe de 2022, me permito señalar una vez más que la información analizada muestra solamente que podría haber sido posible que un Dornier amenazara o atacara al SE-BDY, y no que en realidad se haya utilizado un Dornier para llevar a cabo un ataque contra el SE-BDY. He señalado previamente que considero que la información relativa a la presencia y las operaciones de aeronaves Dornier en Katanga en septiembre de 1961 tiene un valor probatorio moderado, y mantengo esa evaluación.

#### **4. Registros de la Federación de Rhodesia**

157. En los informes de 2019 y 2022, concluí que era posible que en los registros y archivos de la Federación de Rhodesia se hubiese registrado información adicional importante.

158. Entre otros temas, los informes incluían el análisis de nueva información procedente de un investigador particular y de la Bodleian Library de la Universidad de Oxford (Reino Unido) relativa a la posibilidad de que fuerzas terrestres hubiesen atacado directamente al SE-BDY o hubiesen intentado llegar a los restos de la aeronave inmediatamente después de que se estrellara (véanse el informe de 2022, sección III.A.4, y el informe de 2019, sección IV.B.2).

159. No evalué en forma específica el valor probatorio de esa información. No obstante, señalé en particular que, en sus memorias, el Capitán y oficial de inteligencia militar del Real Regimiento de Rhodesia Walter Flett Faulds había descrito su colaboración con el Servicio de Inteligencia Británico (MI5) y la CIA en torno a 1961 y se había referido a los acontecimientos ocurridos durante la noche del accidente aéreo. Faulds no prestó declaración durante las primeras investigaciones, pero es posible que haya visitado el lugar del siniestro antes de su descubrimiento oficial y haya tenido conocimiento de una grabación que se hizo en la torre de control del tráfico aéreo de Ndola pero que nunca fue divulgada. Asimismo, en sus memorias sugirió que otro oficial de inteligencia militar (que era guardabosques de Rhodesia y que podría haber sido Malcolm Burnes, un funcionario superior del servicio forestal de Rhodesia del Norte) podría haber sido testigo de los hechos pertinentes.

160. En ese sentido, en el informe de 2022 también analicé información relativa a los intentos de Katanga de obtener asistencia militar de Rhodesia del Norte, a la circulación relativamente libre de equipos a través de la frontera entre Rhodesia del Norte y Katanga, y a cierto grado de cooperación, al menos tácita, entre las autoridades de Katanga y las de Rhodesia del Norte en relación con asuntos militares. Señalé que cualquier apoyo que Rhodesia hubiese brindado a Katanga antes del siniestro del SE-BDY era un asunto importante que merecía ser investigado, en particular en los registros militares de Rhodesia.

161. Por consiguiente, en el informe de 2022 señalé que los registros migratorios de Rhodesia, incluidos los de la División Especial de Rhodesia y el Cuartel General del Ejército de Rhodesia al que Faulds estaba subordinado, eran una posible e importante fuente de información y que se instaba al Reino Unido a que los identificase y divulgase.

162. Como seguimiento de esta cuestión, en 2024 solicité al Reino Unido que proporcionara información acerca de los archivos de la Federación de Rhodesia en que se habían realizado búsquedas y sobre los resultados de esas búsquedas. No he recibido una respuesta concreta a mi solicitud, por lo que esta importante línea de investigación sigue pendiente.

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

163. Desde que el Grupo Independiente llevó a cabo su labor en 2015, en el marco de cada mandato se ha analizado nueva información sobre el tema de la Operación Celeste. En documentos investigados inicialmente por Williams que llevan el membrete de una organización denominada Instituto Sudafricano de Investigación Marítima (SAIMR) se describe la manera en que sus agentes planificaron y llevaron a cabo un complot denominado Operación Celeste, cuyo objetivo era “eliminar” a Hammarskjöld saboteando el vuelo del SE-BDY.

164. Los documentos del SAIMR salieron inicialmente 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. En 2016, Sudáfrica indicó que en sus archivos se habían conservado documentos relacionados con la cuestión, pero esos documentos no han sido localizados. En consecuencia, no he podido acceder a los documentos originales, o a copias de estos, dentro de Sudáfrica. También solicité a los Estados Unidos y al Reino Unido que realizaran búsquedas de información pertinente, sin resultado.

165. En el informe de 2019, analicé nueva información relativa al SAIMR procedente del equipo de la película *Cold Case Hammarskjöld*, que había llevado a cabo importantes investigaciones sobre la existencia de esa información y había localizado una versión manuscrita y aparentemente exhaustiva de las memorias del presunto jefe del SAIMR, Keith Maxwell-Annandale. En el informe de 2022, analicé más a fondo nueva información proporcionada por Rosato a partir de la investigación de los detalles relativos al SAIMR, sobre la base de los documentos relativos a la Operación Celeste y a SAIMR y su personal, en particular Wagner y Maxwell.

166. Como se señaló en el informe de 2022, la información actualmente disponible indica que si bien la organización SAIMR existió en las décadas de 1980 y 1990, no está claro si existía en la década de 1960. Señalé que seguía siendo necesario obtener más información para verificar o descartar la hipótesis relativa a la Operación Celeste y para llegar a una conclusión sobre la hipótesis del sabotaje. En este sentido, en 2024 solicité información sobre el SAIMR a los Estados Unidos, el Reino Unido y Sudáfrica. No recibí respuestas concretas a mis solicitudes. Señalo nuevamente que se trata de una cuestión importante que requiere seguimiento.

## **C. Error humano (de los pilotos)**

167. A pesar de la considerable experiencia y profesionalidad de los pilotos y la tripulación del SE-BDY, no se ha excluido la posibilidad de que el siniestro haya sido producto de un error involuntario de los pilotos. Dado que no hay pruebas de desperfectos mecánicos, estructurales o materiales, cualquier error de ese tipo podría haber sido el efecto combinado de que los pilotos hayan leído mal los instrumentos en la aproximación o no hayan podido ver el terreno.

168. Desde que las Naciones Unidas reabrieron esta cuestión en 2015 no se ha confirmado ni descartado la posibilidad de un error involuntario (un siniestro que se produjo sin que mediara ninguna otra forma de interferencia). Desde entonces, se ha

examinado nueva información y se han efectuado nuevos análisis de factores pertinentes para una hipótesis relativa a un error de los pilotos. Entre otras cosas, se ha examinado la posibilidad de que haya existido fatiga de la tripulación o algún otro efecto fisiológico, y se han utilizado métodos modernos de análisis de accidentes aéreos.

169. En el informe de 2022 se examinaron nuevos y exhaustivos análisis efectuados respectivamente por Joseph Majerle, mecánico y piloto de aeronaves en los Estados Unidos, y Sven Hammarberg, ex investigador de accidentes y ex piloto de caza en Suecia, que anteriormente habían prestado asistencia a la Comisión Hammarskjöld, al Grupo Independiente y a la Persona Eminente (véase el informe de 2022, sección III.C). Las opiniones a las que llegaron ambos expertos fueron el resultado de un examen del material, incluidos los informes de las primeras investigaciones, así como de los testimonios y apéndices técnicos que les fueron presentados.

170. La opinión de Majerle fue que varios factores sugerían que los pilotos del SE-BDY hicieron un intento deliberado de aterrizaje en el lugar del siniestro, entre ellos: a) la aeronave estaba en una configuración de aterrizaje pese a que estaba más lejos del aeropuerto de lo que debería haber estado [para desplegar la configuración de aterrizaje]; b) la aeronave se desplazaba a una velocidad inferior a la que la Junta de Rhodesia había considerado (probablemente menos de 140 nudos y quizás apenas 80 nudos) cuando entró en contacto con las copas de los árboles; c) sobre la base de su análisis de las palas propulsoras y otros aspectos conexos (análisis que no se había llevado a cabo de manera exhaustiva y meticulosa en las primeras investigaciones), el SE-BDY tenía un considerable empuje negativo 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 cual pone de manifiesto la baja velocidad de impacto. Majerle consideró que era probable que como consecuencia de algún tipo de hecho desencadenante (como una explosión o un incendio durante el vuelo) los pilotos hubiesen intentado realizar un aterrizaje forzoso voluntario y deliberado.

171. Con el fin de examinar la presentación revisada de Majerle de junio de 2022, y bajo una importante presión de tiempo, solicité la opinión de Hammarberg. Agradezco profundamente el alto grado de profesionalidad y asistencia que volvió a brindarme, como en numerosas ocasiones anteriores, y que incluyó una consulta con el Capitán Gibson, un experimentado piloto de Transair que sirvió en el Congo en la década de 1960. Tras consultar con Gibson, Hammarberg emitió una opinión en respuesta a la presentación de Majerle, en la que señaló, como un elemento destacado, que la decisión de la tripulación del SE-BDY de desplegar la configuración de aterrizaje de la aeronave a cierta distancia del aeropuerto se ajustaba a la normativa pertinente. Hammarberg consideró que, si bien existía la posibilidad de que se hubiese activado el empuje negativo antes del aterrizaje, los elementos de prueba no favorecían esa noción habida cuenta del ángulo de descenso y de la hendidura abierta en los árboles antes de que SE-BDY entrara en contacto con el suelo, indicios que proporcionaban pruebas de un “impacto contra el suelo sin pérdida de control”. En particular, la definición de “impacto contra el suelo sin pérdida de control” no excluye la posibilidad de un acto hostil desde el exterior (véase el informe de la Comisión Hammarskjöld, párrafos 7.15 y siguientes). Hammarberg también señaló las complejidades y los retos que se planteaban al tratar de sacar conclusiones firmes basadas principalmente en un análisis de fotografías sobre el aspecto y la ubicación de los restos de la aeronave o la posición de las hélices después de un siniestro.

172. Los análisis efectuados por Majerle y Hammarberg pusieron de relieve que, como se constató en las primeras investigaciones, y sobre la base de los elementos de prueba físicos, como las marcas en los árboles y la distribución de los restos, el viraje reglamentario del SE-BDY y la parte de su descenso anterior al siniestro al parecer

se llevaron a cabo de forma generalmente controlada. Como destacó Hammarberg, y según se señaló en las primeras investigaciones, el hecho de que el SE-BDY haya sido encontrado con el tren de aterrizaje bloqueado y los flaps desplegados en configuración de aterrizaje indica, en esas circunstancias, que sus pilotos estaban actuando de forma competente y de acuerdo con las normas establecidas 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 momento en que se produjo el impacto, en las primeras investigaciones y en los vuelos simulados realizados como parte de las investigaciones de la Junta de Rhodesia aparentemente se consideraron varias velocidades.

173. En vista de las divergencias existentes en algunos aspectos de las opiniones de Majerle y Hammarberg, y habida cuenta del escaso tiempo de que se disponía para el análisis de este último, en el presente mandato solicité que otro experto independiente que no había participado anteriormente en esta cuestión efectuara un análisis técnico. Tomando nota de que la Asamblea General, en su resolución [77/252](#), alentó a los Estados Miembros a que, de forma voluntaria, me facilitaran asistencia para tareas específicas, en 2023 solicité, a través de la Agencia de Investigación del Departamento de Defensa de Suecia, que se me brindara asistencia para encontrar a un experto independiente que contara con la experiencia adecuada, y tuve el agrado de haber recibido esa asistencia.

174. Se me puso en contacto con Roland Karlsson, un comandante de a bordo retirado, investigador de accidentes, jefe de pilotos e inspector de seguridad de vuelo con un doctorado en ingeniería mecánica. Como piloto experimentado, Karlsson estaba capacitado para pilotar distintas aeronaves, entre ellas DC-3, Convair 330/340 Metropolitan, Fokker F28, Boeing 737NG, Airbus 321 y varios aviones bimotores turbohélice y con motor de pistón FAR 23. A lo largo de nuestras interacciones, Karlsson me proporcionó varios informes exhaustivos, una exposición informativa y respuestas a preguntas de seguimiento. He examinado esa información en detalle y me he beneficiado enormemente de poder acceder a la considerable experiencia de Karlsson, que fue amable y exhaustivo y me explicó conceptos técnicos difíciles de forma pormenorizada y clara.

175. Con la intención de recabar observaciones generales y también un análisis más específico de las áreas en las que había diferencias entre la opinión de Majerle y la de Hammarberg, proporcioné a Karlsson los informes de 1961 y 1962 de la Comisión de Rhodesia y de la Comisión de las Naciones Unidas, mi informe de 2022 y otra información. Karlsson también efectuó un análisis independiente de otros informes y otros materiales.

176. En cuanto a las áreas en las que hay coincidencias, las primeras investigaciones, Majerle, Hammarberg y Karlsson parecen coincidir en que los pilotos y la tripulación del SE-BDY tenían experiencia colectiva en aproximaciones y aterrizajes en condiciones diurnas y nocturnas, incluso en lugares desconocidos. En lo que respecta a la aproximación específica al aeropuerto de Ndola, sus respectivas opiniones también parecen concluir en líneas generales que, al llegar al lugar y avistar el aeródromo, el SE-BDY inició una aproximación por instrumentos que consistía en un viraje reglamentario y el posterior inicio de un descenso controlado hacia la pista del aeropuerto de Ndola, como cabría esperar en esas circunstancias.

177. Solicité a Karlsson que analizara cuestiones específicas relativas a las opiniones de Majerle y Hammarberg, entre ellas si se podían sacar conclusiones adicionales sobre la velocidad de la aeronave en el momento del impacto, si era posible que se hubiese activado el empuje negativo antes del contacto con las copas de los árboles, y si los análisis técnicos permitían extraer alguna conclusión acerca de la posibilidad

de que la aeronave hubiese caído en el lugar en que se encontraba como consecuencia de una acción deliberada o no deliberada.

178. En cuanto a la configuración de la aeronave y a su velocidad probable, Karlsson consideró que en el momento del impacto el SE-BDY ya había iniciado la preparación para el aterrizaje. Señaló que se había desplegado el tren de aterrizaje y que se había establecido que el reglaje de los flaps estaba colocado a 30 grados, lo que parecía correcto para la configuración necesaria en esa fase de la aproximación. Un reglaje de 30 grados sería posible pero no probable como posición final de aterrizaje, en comparación con un reglaje final de unos 50 grados. En esa posición, la velocidad se reduciría a 110 nudos, aunque los parámetros eran flexibles y quedaban a discreción del capitán en cada caso concreto.

179. En el momento del impacto, las luces de aterrizaje del avión no estaban extendidas; Karlsson no tenía claro si se trataba del procedimiento habitual de Transair o de un intento de que el avión pasara desapercibido el mayor tiempo posible. Karlsson había conseguido una copia de la “lista de comprobación antes del aterrizaje” del DC-6B de 1963. La lista de comprobación contenía unos 26 ítems, clasificados según debieran cumplimentarse antes o después del momento de “desplegar y trabar el tren de aterrizaje”. La lista de comprobación incluía muchos ítems que debían ser cumplimentados por el ingeniero de vuelo y el piloto, algo que al parecer no se había hecho en el caso del SE-BDY. A modo de ejemplo, según se desprende de los restos del siniestro y de los análisis médicos, en el momento del siniestro más de la mitad de los pasajeros aparentemente no se habían abrochado el cinturón de seguridad, que es lo que se suele hacer cuando se enciende la señal indicadora antes del aterrizaje. Aunque es posible que esto se haya debido a otras circunstancias, es un ejemplo de que en el momento del impacto no se habían completado los procedimientos habituales de aproximación final para el aterrizaje.

180. En cuanto a la velocidad probable, Karlsson señaló que cuando el tren de aterrizaje y los flaps estaban extendidos entre 0 y 30 grados la velocidad máxima era de 165 nudos, y que el manual de operaciones indicaba una velocidad de entre 130 y 140 nudos para una aproximación por instrumentos. Karlsson estimó que la masa real de la aeronave era de 45.000 kg (la masa máxima en el momento del despegue era de unos 48.570 kg), lo que habría dado una velocidad de pérdida corregida por presión, con el tren de aterrizaje desplegado y los flaps a 30 grados, de unos 95 nudos, teniendo en cuenta el bajo empuje y la altitud barométrica. Por lo tanto, Karlsson estimó que en el momento de estrellarse el SE-BDY viajaba a unos 110-130 nudos.

181. En cuanto a la posibilidad de que se hubiese activado el empuje negativo, Karlsson señaló que, en la configuración que existía en 1961, normalmente eso no era posible en un DC-6B en vuelo, ya que la función inversa solo podía activarse cuando los montantes principales del tren de aterrizaje estaban comprimidos<sup>3</sup>. Para activar el empuje negativo era necesario soltar una palanca situada en el pedestal y, a continuación, empujar mecánicamente la palanca de potencia hacia abajo más allá de la posición cerrada para aumentar la potencia del motor por encima del ralenti antes de conseguir el empuje negativo. Además, para que esto ocurriera, el tren de aterrizaje tenía que ser comprimido contra el suelo mediante un “interruptor en vuelo/en tierra”, algo que normalmente era generado por la presión del avión cuando estaba en tierra con el tren de aterrizaje desplegado. Si bien habría sido posible desactivar ese dispositivo de seguridad manipulando el disyuntor desde el puesto del ingeniero de vuelo en la cabina, era improbable que se hubiese llevado a cabo una acción deliberada de esa índole. Por otra parte, las fotografías de los restos del avión indicaban que en el momento de contacto el empuje en los motores era bajo (en tanto

<sup>3</sup> El manual de operaciones anterior para aeronaves DC-6 de 1951 a 1959, que indicaba que el empuje negativo era posible, había sido sustituido.

que el empuje negativo era elevado), lo que no era congruente con la posibilidad de que se hubiese activado el empuje negativo.

182. En vista de la hipótesis de Majerle, solicité a Karlsson que expresara su opinión sobre si el ángulo de las palas de la hélice podía proporcionar una indicación acerca de la posibilidad de que el empuje negativo había sido activado, ya que ese era un aspecto clave de esa hipótesis. En cuanto al motor número 4, Karlsson describió la aguda observación de Majerle de que una de las palas se encontraba en un ángulo diferente. No obstante, Karlsson consideró que se trataba de un ángulo de inclinación parecido a una posición de bandera que probablemente era consecuencia de la aplicación de fuerza (interna o por impacto) o de señales eléctricas enviadas a esa pala, y no de un empuje negativo. Para ello, se basó en parte en el examen de los fenómenos posteriores a un siniestro descritos en el *Manual of Accident Investigation* de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Además, si solo uno de los cuatro motores hubiese estado generando empuje negativo, la aeronave habría estado sometida a un movimiento repentino de guiñada y la trayectoria de la aeronave antes del siniestro habría dejado pruebas de un cambio de rumbo y ángulo de inclinación, algo que, sobre la base de la hendidura abierta en el follaje, no había sucedido. Cada uno de los cuatro motores del SE-BDY tenía una hélice de tres palas.

183. En cuanto a la posibilidad de que se hubiese intentado efectuar un aterrizaje deliberado en el lugar (es decir, un aterrizaje de emergencia lejos de la pista de un aeropuerto), Karlsson consideró que no había indicios de un hecho de esa índole. Si se hubiese intentado efectuar un aterrizaje de emergencia, además de las posibles comunicaciones previas por radio al respecto, quizás el follaje habría presentado un patrón específico que podría haber demostrado que el fuselaje de la aeronave se encontraba en una posición de “cabeceo hacia arriba”. Esto habría sucedido si se hubiese elevado la proa hasta que el fuselaje alcanzara un ángulo ligeramente positivo para “flotar”. Por otra parte, los flaps habrían estado a 50 grados, el ángulo de la trayectoria de vuelo y la velocidad vertical de descenso habrían sido casi nulos, y la aeronave se debería haber estado desplazando a una velocidad mayor. Estos indicios no estaban presentes. Además, las luces de aterrizaje probablemente habrían estado extendidas y encendidas. Sin embargo, las luces de aterrizaje de las alas estaban replegadas y apagadas, lo cual (a menos que se hubiese tratado de un intento de aterrizaje de emergencia) no habría resultado sorprendente, ya que era habitual retrasar la extensión de las luces de aterrizaje hasta que se hubiesen cumplimentado todos los ítems antes de aterrizar en la oscuridad, especialmente en condiciones de niebla. El hecho de que las luces de aterrizaje no hubiesen estado encendidas indica que los árboles y el suelo no habrían sido visibles.

184. En cuanto a las observaciones generales sobre las primeras investigaciones, Karlsson examinó los informes completos y los apéndices. En general, consideró que el análisis técnico que había llevado a cabo la Junta de Rhodesia en lo que respecta a las cuestiones relacionadas con la aviación (a diferencia, por ejemplo, del análisis global de las circunstancias que había llevado a cabo la Junta) reunía las cualidades necesarias y tenía un nivel apropiado. En los procedimientos se habían seguido las directrices del *Manual of Aircraft Accident Investigation* de la OACI, 3ª edición (1959), que Karlsson revisó. Al mismo tiempo, había algunas deficiencias en cuanto al análisis de la preparación del vuelo y los factores humanos, y no se había podido analizar información importante, como el diario técnico, el manual de vuelo, el manual de operaciones de Transair y las posiciones finales de palancas e interruptores debido a la magnitud del incendio que había afectado a los restos del avión. Karlsson consideró que los restos del avión quizás deberían haberse conservado más tiempo antes de ser fundidos o enterrados, a fin de permitir un mejor análisis.

185. Quizás habría sido importante examinar otras cuestiones, como la jerarquía de la tripulación, que no fueron analizadas en las primeras investigaciones. A este respecto, Karlsson señaló que era posible que en 1961 hubiera existido una barrera que impedía que los miembros de menor rango de la tripulación cuestionaran las decisiones del capitán, o una barrera entre la tripulación con formación militar (como los dos pilotos superiores) y la tripulación con formación civil (como el copiloto).

186. Karlsson también proporcionó otras orientaciones instructivas, con imágenes y gráficos como referencia. Entre otras cosas, señaló que las dificultades para leer el tipo de altímetro de tres puntos que utilizaba el DC-6B habían provocado muchos accidentes de impacto contra el suelo sin pérdida de control, y que la cabina del avión era visualmente compleja y particularmente difícil de navegar durante la noche en condiciones de escasa iluminación. Por otra parte, las medidas de seguridad adoptadas por el SE-BDY, que incluían el uso de una ruta poco común y el intento de evitar la detección negándose a presentar un plan de vuelo, hacían que sus acciones hubiesen sido más difíciles de predecir o de seguir.

187. En respuesta a mis preguntas acerca de si era posible afirmar de forma concluyente si el SE-BDY había utilizado un enfoque instrumental, visual o mixto, Karlsson aportó aclaraciones útiles. Señaló que el patrón de aproximación de viraje amplio era coherente con una aproximación por instrumentos realizada en consonancia con el mapa de aproximación de Jeppesen para Ndola, utilizando el radiofaro no direccional ND. El rumbo y la distancia eran esencialmente correctos para la aproximación por instrumentos que se utilizaba habitualmente para Ndola, aunque el avión estaba demasiado bajo. Como estableció la Junta inicial de Rhodesia, el mapa de aproximación a Ndola había sido retirado del Manual de Rutas de Jeppesen, lo que indica que el capitán del SE-BDY lo tenía colocado en su portamapas y casi con toda seguridad había utilizado el mapa correcto. No se reveló si los otros dos pilotos también tenían un mapa de Ndola; aunque entre los restos del avión también se encontraron tres mapas de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos, esos mapas no correspondían a Ndola.

188. Karlsson señaló que muchos accidentes aéreos ocurrían cuando la tripulación mezclaba procedimientos instrumentales y visuales y se perdían indicaciones visuales, o la atención a la altitud y a la velocidad era inadecuada. Si bien, en opinión de Karlsson, era evidente que el SE-BDY había realizado una aproximación por instrumentos en consonancia con la normativa vigente, de todos modos era posible que los pilotos hubiesen pasado a basarse en referencias visuales y hubiesen tomado una trayectoria de planeo poco segura sin volver a utilizar los instrumentos.

189. Karlsson observó que no existía ningún registro disponible de que el SE-BDY hubiese informado al control del tráfico aéreo de Ndola cuando estaba a 6.000 pies de altura, que era lo que debería haber hecho. Karlsson consideró que no estaba claro por qué el SE-BDY había pedido una confirmación barométrica (QNH) apenas tres a cinco minutos antes del siniestro, a las 22.10 horas.

190. Karlsson no descartó la posibilidad de un ataque, pero señaló las dificultades a las que se habría enfrentado un posible atacante por la noche, habida cuenta de las limitaciones en materia de equipo que existían en aquella época. También observó que si se hubiese montado un ataque, cabría esperar que las autoridades presentes en la zona, entre ellas el control del tráfico aéreo de Ndola, los aviones Dakota de los Estados Unidos o la tripulación del vuelo OO-RIC de Lord Lansdowne, hubiesen observado específicamente indicios del ataque. Independientemente de que se hubiese producido o no un ataque real, el temor a ser blanco de un ataque podría haber agravado la situación y provocado falta de vigilancia y atención a los parámetros básicos de vuelo.

191. Como ya he señalado, agradezco los exhaustivos análisis efectuados por Majerle, Hammarberg y Karlsson. Sus aportaciones han facilitado un muy constructivo proceso dialéctico de consideración, contradicción y reconsideración del material existente y de las diferentes hipótesis. Habida cuenta, en especial, de que el error humano podría ser la explicación por defecto si todas las demás causas potenciales del siniestro quedaran descartadas, es importante que la hipótesis sea verificada desde varias perspectivas, en particular por expertos con una experiencia personal considerable en el tipo específico de aviación.

192. Deseo señalar que, dadas las limitaciones de tiempo, no he recabado las opiniones adicionales de Majerle, Hammarberg u otros sobre las conclusiones a que llegó Karlsson. En aras de la exhaustividad, sería beneficioso que se pudiera contar con esa oportunidad.

193. Como se señaló en el informe de 2022, el estado actual de los elementos físicos de prueba aparentemente no permite indicar de manera concluyente si el SE-BDY chocó contra las copas de los árboles y después contra el suelo 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**

194. La presente sección adopta la estructura utilizada en el informe de 2022 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 siniestro, pero que no guarda relación directa con sus causas. Al igual que en 2019 y en 2022, 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 para los acontecimientos que estaban teniendo lugar en 1961. Reiteramos que este es un aspecto importante que debería ser objeto de seguimiento, ya que indica en qué lugares se podría encontrar información adicional clave y respalda una vez más la conclusión de que algunos Estados Miembros todavía no han divulgado la totalidad de la información relativa a registros importantes.

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

###### **1. Organismos extranjeros**

195. Las primeras investigaciones no mencionaron la presencia de información en los registros de funcionarios y organismos de inteligencia extranjeros ni consideraron la posibilidad de que esos registros pudiesen contener información. Sin embargo, la información que ha salido a la luz con posterioridad demuestra que en 1961 había una presencia significativa de funcionarios y organismos de inteligencia en Katanga y sus alrededores. Además de la presencia de mercenarios y personal paramilitar, se estaban llevando a cabo importantes operaciones activas de inteligencia, diseñadas precisamente con el fin de recopilar información. El hecho de que no se las haya examinado como posibles fuentes de información hizo que no se utilizaran fuentes clave. Como Persona Eminente, he solicitado acceso a la información que había sido elaborada por esas instituciones y su personal o estaba en su poder.

196. A pesar de que han tenido oportunidades de hacerlo, con excepción de Alemania ningún Estado Miembro intentó aclarar las constataciones incluidas en el informe de 2022 con respecto a la presencia de funcionarios y organismos de inteligencia. Por

consiguiente, y con excepción de lo que se indica a continuación, considero que las conclusiones del informe de 2022 se han visto fortalecidas.

197. A continuación se describe la información relativa a ese tema que fue analizada en 2023 y 2024.

**a) Reino Unido**

198. Como se analizó anteriormente, en 1961 el Reino Unido tenía una importante presencia de inteligencia en el Congo y sus alrededores (véase, por ejemplo, el informe de 2022 (sección IV.A.1)). Resulta digno de señalar el papel desempeñado por el Primer Secretario de la Oficina del Alto Comisionado británico en Salisbury, Neil Ritchie, de quien se confirmó que operaba en forma encubierta como agente del Servicio Secreto de Inteligencia Británico (MI6). Ritchie tuvo una participación central en los acontecimientos previos al accidente aéreo. En septiembre de 1961 organizó personalmente los preparativos de la reunión con Tshombe en Ndola a la que se dirigían Hammarskjöld y sus acompañantes cuando el SE-BDY se estrelló y en la que estaba previsto que participaran el Cónsul británico en Katanga, Denzil Dunnett, y el Alto Comisionado británico en Salisbury, Lord Alport. 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.

199. El carácter central de la participación de Ritchie incluyó no solo la organización de la reunión, sino también su facilitación, así como el papel central que desempeñó con posterioridad a la caída del avión. El día anterior al siniestro, Ritchie había recogido a Tshombe, Dunnett y Fortemps (Subdirector General de la Union Minière du Haut-Katanga) en Kipushi (Katanga) para atravesar la frontera con Rhodesia del Norte rumbo a Ndola. Por consiguiente, Ritchie desempeñó un papel fundamental en asuntos de coordinación entre el Jefe de Estado de Katanga, el Secretario General de las Naciones Unidas y la Union Minière, la empresa que financiaba la secesión de Katanga y la nómina de los mercenarios que estaban en abierto conflicto con las Naciones Unidas.

200. En el informe de 2022 (sección IV.A.1) se analizó información nueva y significativa recibida de Picard y Rocksén, obtenida principalmente de diversos archivos privados. Esos documentos muestran las continuas interacciones entre funcionarios de Katanga (incluido Tshombe), la Federación de Rhodesia, el Reino Unido y la Union Minière du Haut-Katanga en relación con los asuntos de Katanga, y el apoyo que se estaba brindando a Katanga en las actividades que llevaba a cabo contra las Naciones Unidas. La documentación demuestra hasta qué punto una serie de personalidades clave que actuaban para los Gobiernos del Reino Unido, Rhodesia y Katanga, o en su nombre, y otros intereses comerciales, entre ellos la Union Minière, Anglo American y Rhopower, participaron en los acontecimientos durante los días previos y posteriores al accidente aéreo y tuvieron una visión y un conocimiento completos al respecto.

201. En 2024, escribí al Reino Unido para solicitar una lista completa de los registros creados por determinados funcionarios británicos o referidos a ellos que hicieran referencia a información sobre el siniestro del avión del Secretario General. También solicité una lista completa de todas las investigaciones británicas, oficiales o no, relacionadas con el siniestro, y un resumen de sus conclusiones. Asimismo, solicité que, en caso de que el Reino Unido no hubiese llevado a cabo por su cuenta ninguna investigación o indagación informal en relación con el accidente aéreo, se me confirmara que así había sido. Como ya se ha indicado (sección II.B), no se recibió ninguna respuesta sustantiva a mis preguntas concretas.

**b) Estados Unidos**

202. Como se comentó anteriormente, diversas informaciones indican que en 1961 había una presencia activa de organismos y personal de inteligencia, seguridad y defensa de los Estados Unidos en el Congo y sus alrededores. Esto incluye la información proporcionada por Abram, Devlin, Doyle, Southall y otros descrita anteriormente, así como informes públicos disponibles en los Estados Unidos, incluidos los “informes del Comité Church” relacionados con el informe provisional de 1975-1976 del Comité Selecto del Senado de los Estados Unidos para el Estudio de las Operaciones Gubernamentales Relacionadas con las Actividades de Inteligencia titulado “Alleged Assassination Plots Involving Foreign Leaders”.

203. En 2019 y 2022 se analizó nueva información que demostraba que en 1961 había una importante presencia de personal y operaciones de la CIA en el Congo y sus alrededores (véanse el informe de 2022, sección IV.A.1, y el informe de 2019, secciones III.A.4 y IV.A.1).

204. La información proporcionada por Simensen en 2024 incluyó un informe de 25 de septiembre de 1961 del Coronel Matlick, Agregado Aéreo de los Estados Unidos en Leopoldville. Posteriormente, el Agregado Aéreo británico en Leopoldville, Comandante de Brigada Cogill, remitió el informe al Ministerio del Aire del Reino Unido. Entre otras cosas, el informe de Matlick hacía referencia a su presencia en Ndola en los días posteriores al siniestro. Con el Coronel Egge, de la ONUC, Matlick identificó a varios mercenarios que habían servido en Katanga, entre ellos un “capitán sudafricano Puren” (presumiblemente Jerry Puren), Ngosa, un “capitán sueco”, y otros. Al parecer, Puren tenía la intención de retornar a Katanga en un Piper Cub que estaba en Ndola. Egge reconoció a cinco o seis de esas personas, y muchas otras fueron identificadas por Matlick debido a los emblemas de Katanga que llevaban en sus chaquetas. Matlick también localizó un contrato entre el mercenario belga André Pierlot y la fuerza aérea de Katanga.

205. Como se señala en el informe de 2022, Puren 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 localidad de Ndola (Huyghe y Browne). La información proporcionada por Simensen indica que, en su informe, Matlick señaló la presencia de más mercenarios en Ndola inmediatamente después del siniestro e informó a los Estados Unidos y al Reino Unido al respecto.

206. En 2024, escribí a los Estados Unidos para solicitar, entre otras cosas, una lista completa de los registros creados por determinados organismos y funcionarios militares estadounidenses o referidos a ellos que hicieran referencia a información sobre el siniestro del avión del Secretario General. También solicité una lista completa de todas las investigaciones, oficiales o no, realizadas por los Estados Unidos en relación con el siniestro, y un resumen de sus conclusiones. Asimismo, solicité que, en caso de que los Estados Unidos no hubiesen llevado a cabo por su cuenta ninguna investigación o indagación informal en relación con el accidente aéreo, se me confirmara que así había sido. Como ya se ha indicado en la sección II.B, no se recibió ninguna respuesta sustantiva a mis preguntas específicas.

**c) Alemania**

207. Como se describe en los informes de 2022 y 2019, recibí de Gülstorff y del Encargado Independiente de Alemania información acerca de la presencia de agentes del servicio de inteligencia de Alemania Occidental (BND) en el Congo y sus alrededores en 1961 (véanse el informe de 2022, sección IV.A.1, y el informe de 2019, sección IV.A.1).

208. Según la información proporcionada por Gülstorff y analizada en el informe de 2022, a principios de la década de 1960 el BND había establecido una residencia oficial en Leopoldville y participaba en diversos proyectos en el Congo. Al parecer, entre el personal que vivía en la residencia oficial figuraban Robert Whissel van Deventer, de la Universidad de Leopoldville, Kurt Büttner, también conocido como Bocholt, asesor de inteligencia, y Hans Germani, de quien se decía que era agente del BND.

209. En 2024, el Encargado Independiente de Alemania, Fitschen, proporcionó nueva información sobre la presencia del BND en el Congo. Informó de que “tras la independencia del Congo y de varios otros países de la zona a partir de 1960, el Gobierno [de Alemania Occidental] decidió establecer relaciones con miembros de los Gobiernos e instituciones de los Estados recientemente independizados, en particular mediante ofrecimientos de apoyo y el establecimiento de una presencia del BND con el fin de establecer contactos con funcionarios y políticos locales e informar al respecto”. La oficina permanente del BND (Residentur) en Leopoldville se estableció recién en 1962; la búsqueda que llevó a cabo Fitschen para tratar de localizar informes elaborados en 1961 por un representante del BND en Leopoldville no arrojó resultados positivos.

210. En relación con determinadas personas identificadas por Gülstorff, el BND confirmó que Bocholt era el nombre en clave de Kurt Büttner (nacido en 1911), quien fue empleado del BND desde septiembre de 1960 hasta marzo de 1976. Según un documento interno, el 18 de marzo de 1962 partió hacia un destino en el Togo. Whissel van Deventer era el nombre en clave de Robert Whisel Wybrands-Marcussen (nacido en 1913), quien fue empleado del BND desde noviembre de 1960 hasta marzo de 1972. Según un registro interno de fecha 13 de julio de 1961, en junio de 1961 se le estaba capacitando para futuras tareas de información, y en 1961 estaba previsto enviarlo al Congo para un curso de capacitación de cuatro semanas (en fecha por determinar), destino al que se incorporó en mayo de 1962. No se ha encontrado ninguna referencia a una persona llamada “Lönne” en los archivos del BND ni en otros archivos.

211. En cuanto a proyectos específicos relacionados con el BND en el Congo, según la información proporcionada en 2022 por Gülstorff el BND y la CIA participaron en un proyecto para crear una escuela de vuelo de la fuerza aérea congoleña. Se dijo que esa escuela contaba con aeronaves alemanas y personal de entrenamiento alemán, entre ellos un “Sr. Meister”, también conocido como Coronel Stahl, quien, según un archivo de la CIA, era Wolf Meister, nacido el 12 de mayo de 1933 en Bonn. También se afirmó que un “Coronel Stein” y el Presidente del BND, Gehlen, estaban implicados en esa operación.

212. En 2024, Fitschen proporcionó nueva información sobre el “Coronel” (Oberst) Walter Stahl, cuyo verdadero nombre era Wolf Dietrich Meister. Meister nació en mayo de 1908 y fue empleado del BND desde el 1 de julio de 1961 hasta el 15 de abril de 1969 (había sido contratado en forma intermitente por el BND entre 1954 y 1958). Meister tenía formación como piloto y hablaba francés con fluidez. Meister debía viajar a Leopoldville bajo cobertura oficial como asesor comercial de compañías de transporte aéreo, establecer allí una oficina del BND y trabajar como asesor del Gobierno del Congo, en particular del Ministerio de Defensa, en cuestiones relacionadas con el transporte aéreo.

213. En 1961, Meister debía entregar como regalo del Gobierno de Alemania Occidental al Gobierno del Congo una aeronave DO-28 no artillada, equipada con un dispositivo para fumigación de cultivos. En una comunicación interna de fecha 16 de agosto de 1961 de la división 307 a la división 801 del Ministerio Federal de Relaciones Exteriores se informó de que el DO-28 estaba listo para ser entregado y se ofreció proporcionar un piloto que incluso podría quedarse en el Congo, habida

cuenta de que un avión entregado en vuelo (en contraposición a un avión desmontado y enviado como carga) causaría una mayor impresión en el destinatario. En otra comunicación interna de la misma fecha, la división 307 informó a la división 801 de que el avión estaba listo para ser entregado, aunque un comentario manuscrito añadido en la carta señalaba que en ese momento el piloto se encontraba “de viaje en el extranjero” y sería necesario fijar una nueva fecha de entrega. De la correspondencia posterior se desprende que a 3 de noviembre de 1961 esa fecha de entrega no parecía haberse concretado.

214. Fitschen encontró documentos que mostraban que Meister estaba en Alemania el 12 de septiembre de 1961. Entre esos documentos había un informe relativo a un incidente ocurrido en una base aérea alemana cuando Meister (al que se hace referencia como Stahl) entró en la base aérea, lo que desencadenó una investigación oficial. En un informe posterior se indicaba que el 17 de octubre de 1961 Meister estaba “en camino hacia su nuevo destino”.

215. Fitschen señaló que en un cable de fecha 3 de noviembre de 1961 de la Embajada de Alemania Occidental en Leopoldville se afirmaba que Stahl había estado en Leopoldville en algún momento a finales de octubre. Sin embargo, el momento exacto no estaba claro y no se encontró ningún registro que permitiera determinar la fecha en que Meister/Stahl había llegado a Katanga o si había estado en la zona de Katanga o Ndola del 17 al 18 de septiembre de 1961.

216. En cuanto a la información analizada en el informe de 2022 sobre la participación de Meister en una escuela de vuelo en el Congo, en 2024 Fitschen encontró registros que hacían referencia a esa cuestión. Esos registros no indicaban cuándo se había creado la escuela de vuelo ni si existía en 1961. Un cable de fecha 6 de febrero de 1963 del Embajador de Alemania en Leopoldville al Ministerio Federal de Relaciones Exteriores informaba de que Alexander Slomski, un empleado alemán del BND que actuaba como instructor de vuelo en el Congo, había muerto en un accidente aéreo en el aeródromo de Ndolo el 5 de febrero de 1963. El cable solicitaba que se informara al BND en forma inmediata. Funcionarios británicos, congoleños, estadounidenses y de las Naciones Unidas asistieron a un funeral militar tras la muerte de Slomski.

217. En 2020, recibí de Gülstorff información nueva con respecto a una infraestructura telefónica y de telecomunicaciones en todo el Congo para la administración civil y militar, que incluía la creación de un servicio de vigilancia por radio para el organismo de inteligencia congoleño (Sûreté Nationale) y contaba con el apoyo de Alemania Occidental.

218. La información recibida de Fitschen en 2024 indicaba que la red telefónica y de telecomunicaciones, cuya existencia aparentemente era conocida por la ONU, no parecía haber estado en funcionamiento hasta 1964. Además, una búsqueda efectuada en los archivos alemanes por indicación de Fitschen no reveló ninguna información que sugiriese que la red había estado en funcionamiento en Katanga a mediados de septiembre de 1961 o que la red pudiera haber incluido el establecimiento de un servicio de vigilancia por radio para el organismo de inteligencia congoleño.

219. De la información proporcionada por Gülstorff no resulta claro si el BND participó directamente en la vigilancia por radio o en la inteligencia de señales en el Congo en 1961, una cuestión que queda por establecer. Si el BND estuvo implicado en dichas actividades, es posible que sus archivos contengan registros de comunicaciones de radio de los días 17 y 18 de septiembre de 1961.

220. Gülstorff también señaló la importancia de la información que había proporcionado al Grupo Independiente en 2015, que incluía un informe de Elsie Kühn-Leitz. Según cuenta ella misma, Kühn-Leitz había actuado como interlocutora entre Alemania

Occidental y el Gobierno del Congo y había interactuado y entablado amistad con Victor Nendaka, que era entonces el jefe de la Sûreté Nationale y que, 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 había mantenido con Nendaka, Kühn-Leitz señaló que Nendaka había expresado la 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.

221. Compartí los detalles de la información anterior con Fitschen, quien emprendió nuevas búsquedas en 2023 y 2024. Fitschen declaró que no había podido encontrar ninguna reacción a las partes pertinentes del informe de Kühn-Leitz de 7 de octubre de 1961. En una respuesta de Steltzer, del Ministerio Federal de Relaciones Exteriores, a Kühn-Leitz de fecha 20 de noviembre de 1961 no se hizo referencia a la reunión con Nendaka.

222. La información proporcionada por Fitschen y Gülstorff refleja información examinada en informes anteriores, en particular con respecto a la presencia sistemática en Katanga y sus alrededores, en el momento pertinente, de personal de inteligencia de países extranjeros, en particular (en este caso) Alemania Occidental y los Estados Unidos. También proporciona una base para la hipótesis de que es posible que exista más información pertinente, como se examina más adelante.

223. En 2024 Fröhlich me proporcionó nueva información que amplió la información que me había proporcionado en 2022 acerca de un relato que figura en las memorias del periodista de la televisión alemana Klaus Manfred Eckstein (también conocido como Kiu Eckstein).

224. Según ese relato, en septiembre de 1961 Eckstein estuvo en el Congo (en particular en Katanga) con un equipo del que también formaban parte el camarógrafo Kurt Werner Drews y el periodista Hans Germani, quien trabajaba en función de las necesidades para el organismo de inteligencia de Alemania Occidental (BND), como ya se ha señalado. Eckstein remitió a entradas de un calendario de 1961 que conservaba en las que había dejado constancia de que el 17 de septiembre de 1961 había enviado a *The Sunday Telegraph* fotografías del bombardeo del aeropuerto de Elisabethville. Fröhlich dijo que había localizado una fotografía que coincidía con la descripción de Eckstein, que había sido publicada en la portada de *The Sunday Telegraph* el 17 de septiembre de 1961 con un texto que decía: “Llamas y humo se elevan en el aeropuerto de Elisabethville desde los restos de un avión de pasajeros DC4 de Air-Katanga, la última aeronave que quedaba a disposición del Presidente Tshombe, tras un bombardeo realizado por un caza Fouga de fabricación francesa. Funcionarios de las Naciones Unidas han declarado que el avión era pilotado por un rhodesiano. Fotografía de *The Sunday Telegraph*; otras fotografías de Katanga en pág. 22 y en la última página”.

225. Después de marcharse de Ndola, Eckstein al parecer se dirigió a Salisbury, donde fue testigo del traslado del féretro de Hammarskjöld. La misión del equipo de rodaje dio lugar a trabajos entre los que cabe destacar el episodio 4 de la serie 3 de “*Dispatches from the reporters of the Windrose*” (*Die Reporter der Windrose berichten*), “*Black Copper*” (*Schwarzes Kupfer*), que se emitió el 27 de enero de 1963.

226. Como ya se señaló en el informe de 2022, alrededor de 2010 el camarógrafo Drews informó a Eckstein de que en la década de 1970, durante una estancia médica en el lago Constanza, había conocido a un piloto que afirmó que había transportado personalmente sacos de dinero de Katanga a Bélgica y que otro piloto, colega suyo, había lanzado bombas sobre el aeródromo de Elisabethville con un Fouga Magister y había derribado el avión de Hammarskjöld. Según señaló Eckstein, Drews tenía un

particular interés en la aviación y, cuando volaba por razones de trabajo, solía tratar de sentarse en la cabina y conversar con los pilotos y la tripulación. Eckstein afirmó que Drews había señalado que el piloto que conoció en el lago Constanza recordaba detalles específicos del avión, en particular que se lo utilizaba con fines de entrenamiento pero se lo había acondicionado para ser utilizado con fines militares.

227. Entre 2022 y 2024 Fröhlich llevó a cabo nuevas investigaciones, que incluyeron reuniones y entrevistas con Drews y su esposa y el examen de los registros de Drews, incluidos sus diarios. El diario de Drews de 1961 solo contenía referencias sucintas, pero entre ellas figuraban una entrada de 13 de septiembre de 1961 que decía “4.00 Comienzo del ataque de la ONU a la Oficina de Correos de Eville”, una entrada de 17 de septiembre de 1961 que decía “Huida de Eville a Ndola” y una entrada de 18 de septiembre de 1961 que decía “Vuelos de Ndola de regreso a Salisbury”. Las entradas pertinentes posteriores describían un vuelo de Salisbury a Blantyre (Malawi) el 28 de septiembre y luego vuelos posteriores a través de varias ciudades de África Oriental y Europa para regresar a Hamburgo el 13 de octubre de 1961.

228. Como observó Fröhlich, el hecho de que Drews, Eckstein y Germani estaban en Ndola la noche del siniestro está corroborado por una referencia al equipo de filmación que figura en la correspondencia de la Embajada alemana en Salisbury de 20 de septiembre de 1961. En las conversaciones con Fröhlich, Eckstein no recordó otros datos concretos, como el lugar en que se alojaron en Ndola. En cuanto a la “huida” de Elisabethville que se menciona en la entrada del diario de Drews, Eckstein declaró que durante el rodaje habían tenido un enfrentamiento con un grupo de hombres de la localidad, del que Germani logró rescatarlos, y que después de eso ellos y otros extranjeros se alojaron en un hotel de Elisabethville cuando estallaron las hostilidades.

229. En cuanto a la estancia de Drews en el lago Constanza en la década de 1970 durante la cual conoció al piloto, a partir de los diarios de Drews y de sus conversaciones con él Fröhlich identificó varias clínicas en las que esa estancia podría haber tenido lugar. Con el fin de tratar de determinar la identidad del piloto, se hicieron averiguaciones en esas clínicas, pero en el momento de redactar el presente informe no se había recibido ninguna información.

230. Como también observó Fröhlich, el piloto del lago Constanza se refirió a una ruta aérea entre Katanga y Europa por la que se transferían fondos a Katanga. Esto coincide con los comentarios formulados por Gülstorff, Bat y otros en el sentido de que en abril de 1961 la compañía de transporte de Alemania Occidental Continental Airways (Continental Deutsche Luftreederei) estuvo implicada en una entrega de armamento fletada por Sabena desde Bélgica a Kolwezi. La tripulación de ese vuelo fue detenida por la ONU y posteriormente fue liberada.

231. Se sabe por los archivos de las Naciones Unidas que el Fouga Magister de Avikat atacó el aeropuerto de Elisabethville en agosto y septiembre de 1961. Se ha identificado a varios pilotos que podrían haber estado implicados, y la cuestión se analiza en la sección III.A.3. No es improbable que el mismo piloto que atacó el aeropuerto pudiera haber atacado el avión de Hammarskjöld. Sin embargo, es necesario verificar otros detalles del relato que escuchó Drews antes de que se le pueda asignar un grado de posible utilidad.

232. 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. Con respecto a una de las experiencias de ese viaje, Eckstein contó que “en Katanga, rica en cobre, estalló una guerra sin frentes claros entre las milicias paramilitares de Moïse Tshombe y el contingente de protección de las Naciones Unidas. Quedamos atrapados entre los

frentes mientras estábamos filmando. Fuimos detenidos por personas negras armadas y vestidas de civil. Pero el periodista, Hans Germani, un hábil levantino de Trieste, maniobró con sutileza para rescatarnos de esa delicada situación”. Cabe recordar 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). Por otra parte, en un informe de fecha 20 de septiembre de 1961 dirigido al Ministerio de Relaciones Exteriores de Alemania Occidental por la Embajada de Alemania Occidental en Salisbury se afirmaba que “el equipo de filmación [de] Germani que acaba de regresar de Elisabethville se encontró con los alemanes Bachmann (propietario de un garaje) y Lönne (¿de Düsseldorf?) [sic] y con dos periodistas alemanes”.

233. En 2024, Fitschen proporcionó más información sobre el “Dr. Hans Germani”. Germani tenía un nombre en clave, Max Gärtner, había nacido en abril de 1927 y murió en 1983. La información confirmó que Germani había sido fuente de inteligencia del BND y había trabajado bajo contrato con el organismo entre el 1 de octubre de 1957 y el 1 de marzo de 1963. En septiembre de 1960, el BND le pagaba a Germani por informes ad hoc, en lugar de considerarlo un empleado oficial.

234. Además del documento de 20 de septiembre de 1961 proporcionado por Gülstorff al que se hizo referencia en el informe de 2022 (sección III.A.3), Fitschen localizó dos nuevos informes en que se hacía referencia a Germani. Uno de ellos era un informe de 2 de octubre de 1961 del Consulado General de la República Federal de Alemania en Salisbury a las oficinas centrales titulado “Acontecimientos en Katanga”, en el que se describían los preparativos del ejército de Katanga para su lucha contra la ONU; el otro era un informe de 10 de octubre de 1961 que se centraba en las relaciones entre Rhodesia y la India después de que el Primer Ministro de la India hubiese sugerido públicamente que la Federación de Rhodesia estaba apoyando en forma secreta al Gobierno de Katanga en sus enfrentamientos con la ONU. Ninguno de esos informes hacía referencia al siniestro del avión.

235. El tema de los organismos de inteligencia extranjeros es un aspecto sobre el que sigue habiendo información importante que no ha sido divulgada. Es un asunto al que volveré a referirme en mis conclusiones.

## 2. Búsqueda y salvamento

236. Las primeras investigaciones determinaron que los restos del SE-BDY fueron hallados poco después de las 15.00 horas del 18 de septiembre de 1961 (la hora local en Ndola es la hora media de Greenwich más dos horas), sobre la base de declaraciones formuladas por las autoridades de Rhodesia.

237. Se indicó que la búsqueda había comenzado recién unas diez horas después de que el SE-BDY debería haber aterrizado, ya que las autoridades de Rhodesia no sabían con certeza cuáles eran las intenciones de los pilotos. Se señaló que los restos del avión habían sido hallados unas cinco horas después de iniciada la búsqueda. Esto ocurrió a pesar de que se conocían la aproximación y la posición relativa del SE-BDY.

238. El momento en que se dice que se descubrieron los restos, unas 15 horas después de la desaparición del avión, es digno de mención, habida cuenta de los importantes retrasos en los procedimientos de búsqueda y salvamento. Entre otras cosas, es posible que esos retrasos hayan influido negativamente en las posibilidades de supervivencia del único pasajero superviviente, Julien. Según señaló Williams, el Cónsul Residente de los Estados Unidos en Lusaka opinó expresamente que el retraso en el hallazgo de los restos “bien pudo haberle costado la vida al Sargento Julien”.

239. Las razones aducidas para el retraso en el inicio de los procedimientos de búsqueda son difíciles de entender teniendo en cuenta que a las 3.30 horas Marius van Wyk informó personalmente al gerente del aeropuerto, John “Red” Williams, acerca de un destello en el cielo; esto en un contexto en que el avión evidentemente ya estaba desaparecido. Además, el control del tráfico aéreo de Salisbury había comunicado su preocupación a las 4.30 horas y un avión de las Naciones Unidas con tripulación noruega intentó ayudar en la búsqueda a las 7.00 horas, pero fue detenido por las autoridades de Rhodesia. Por otra parte, al parecer en la mañana del 18 de septiembre de 1961 las autoridades de Rhodesia fueron informadas del siniestro del avión (y posiblemente de su localización) a través del residente local Timothy Kankasa, sobre la base de información proporcionada por carboneros que se encontraban en la zona del siniestro.

240. La información analizada desde las primeras investigaciones ha permitido establecer que los restos del avión deben de haber sido descubiertos el 18 de septiembre antes de las 15.00 horas. Esto se basa, entre otras cosas, en la información proporcionada a tal efecto por diferentes personas, entre ellas funcionarios británicos como Lord Alport, su secretario privado Brian Unwin, el Embajador Derek Riches y el Cónsul en Elisabethville, Denzil Dunnett, todos los cuales indicaron que antes del mediodía habían oído hablar del siniestro o del lugar en que se hallaron los restos (Unwin señaló que había oído hablar del lugar en que fueron hallados los restos por la mañana y Dunnett añadió que había sido “antes de ir a almorzar”). Como se analiza más adelante, el Agregado Aéreo de los Estados Unidos, Coronel Don Gaylor, también ofreció un relato similar. Gaylor no fue mencionado en los informes de las primeras investigaciones, aunque presentó una breve declaración por escrito ante la Junta de Rhodesia. También se han analizado alegaciones según las cuales existía la posibilidad de que fuerzas terrestres hostiles hubiesen llegado al lugar en que se hallaban los restos antes de la hora oficial de su descubrimiento (véase, por ejemplo, el informe de 2019, sección III.A.7).

241. En 2024 Williams proporcionó nueva información sobre este tema, que se describe a continuación. El 17 de septiembre de 1961 Gaylor estuvo en la torre de control del tráfico aéreo de Ndola, tras haber viajado de Pretoria a Ndola por orden del Gobierno de los Estados Unidos. Según la correspondencia que Williams me envió por correo electrónico, Gaylor declaró que actuaba siguiendo instrucciones del Pentágono. Cuando Gaylor observó que el vuelo SE-BDY no había llegado a la hora prevista, se propuso iniciar con su tripulación una misión de búsqueda y salvamento al día siguiente, dadas las dificultades para hacerlo durante la noche. Gaylor indicó lo mismo en una carta de 8 de noviembre de 1994 dirigida a Bengt Rösiö, de la que Simensen me proporcionó una copia a través de Williams. En esa carta Gaylor señaló: “Por lo tanto, nos preparamos para despegar con las primeras luces del día y emprendí un vuelo de aproximación inversa [incluye un error ortográfico en el original] a Ndola con equipo radiogoniométrico automático (ADF) para tratar de determinar si se había producido un siniestro. Cuando esto resultó infructuoso, volamos en un patrón de cuadrícula que abarcó principalmente la zona noroeste y posteriormente encontramos el lugar [del siniestro]. Me puse en contacto con la frecuencia de salvamento de Ndola y les di las coordenadas cartográficas del lugar. Luego sobrevolé el lugar durante un tiempo considerable para que el grupo tuviera un punto de referencia. También seguí el rumbo de la hendidura que la aeronave había abierto en los árboles cuando se estrelló. Ese no era el rumbo correcto para una aproximación ADF a Ndola. Supusimos que el piloto había utilizado el mapa de aproximación equivocado”.

242. Gaylor adjuntó a su carta una fotografía aérea que había tomado del lugar del siniestro. Señaló que la sombra de la aeronave era visible en la fotografía y mostraba que había sido tomada “no mucho después del amanecer”. Simensen localizó en los archivos del Ministerio de Relaciones Exteriores de Suecia copias de lo que parecen ser las fotografías de Gaylor, descritas en una carta de fecha 28 de septiembre de 1961 del

Ministro Bratt, de Pretoria, al Ministro de Relaciones Exteriores de Suecia como “una serie de fotografías aéreas del lugar del siniestro que acabamos de recibir del Agregado Aéreo de los Estados Unidos”. La fotografía que muestra la sombra de un avión coincide con la que utilizó Rösiö en su libro *Ndola* (1996), en una sección sobre Gaylor.

243. En 2023, Williams solicitó al Jefe de Astronomía y Física del Plasma de la Universidad Tecnológica Chalmers de Gotemburgo, Jouni Kainulainen, que le proporcionara asistencia pericial para determinar si era posible precisar la hora a la que la fotografía de Gaylor había sido tomada a partir de la sombra proyectada por su avión. Kainulainen proporcionó un extenso análisis, que fue compartido conmigo, en el que concluyó que consideraba que la fotografía había sido tomada entre las 13.30 y las 16.00 horas. Ese análisis se basó en la orientación y las coordenadas del lugar del siniestro, la dirección de aproximación del vuelo SE-BDY a Ndola (desde el oeste-noroeste), los mapas de la zona local, el ángulo azimutal del sol en esa zona en esa fecha y las longitudes y ángulos de las sombras. Si bien algunas cuestiones impedían un cálculo preciso, entre ellas la incertidumbre acerca del ángulo entre el avión de Gaylor y el eje óptico de la cámara, para Kainulainen estaba claro que la dirección del sol estaba entre el nor-noroeste y el oeste-suroeste, lo que indicaba que el momento era por la tarde. Por consiguiente, el análisis de Kainulainen indica que la fotografía en cuestión no fue tomada en la mañana del 18 de septiembre de 1961.

244. Como señala Williams, otras informaciones indican que Gaylor podría haber despegado por la mañana pero haber volado hasta la tarde, o haber volado tanto por la mañana como por la tarde el 18 de septiembre de 1961. En ese sentido, las memorias de Gaylor (*From Barnstorming to Bush Pilot*) afirman que estuvo “en el aire durante horas” desde que localizó el sitio del siniestro hasta que llegaron aeronaves de Rhodesia. Aunque imprecisa, la mención de que estuvo “en el aire durante horas” parece ser coherente con lo que Gaylor señaló en su carta a Rösiö, en la que afirmó que se había puesto “en contacto con la frecuencia de salvamento de Ndola y les [había dado] las coordenadas cartográficas del lugar”, después de lo cual “[había sobrevolado] el lugar durante un tiempo considerable para que el grupo [de tierra] tuviera un punto de referencia”. En su libro *Ndola*, Rösiö también señala que Gaylor comenzó la búsqueda aérea por la mañana, y que finalmente tomó la fotografía en cuestión “no ... demasiado tarde por la tarde”.

245. Williams también proporcionó una copia de un correo electrónico que Gaylor envió a Southall en 2010. En ese correo electrónico, Gaylor afirmaba que su tiempo total de vuelo de búsqueda desde el despegue hasta la llegada de la aeronave de Rhodesia fue de cuatro horas. Ese correo electrónico también afirma que Gaylor proporcionó a sus “superiores en el Pentágono” un informe de sus actividades, que “fue objeto de agradecimiento y de elogios”. Concluye haciendo referencia a las “operaciones de inteligencia únicas” que tanto Gaylor como Southall habían llevado a cabo.

246. Agradezco la nueva información y el análisis que han aportado Simensen, Williams y Kainulainen con respecto al relato y las fotografías de Gaylor. Sobre la base de un análisis de la sombra proyectada por el avión de Gaylor, esas fotografías no demuestran por sí mismas que Gaylor haya localizado los restos del siniestro en la mañana del 18 de septiembre de 1961. Sin embargo, el hecho de que es posible que la fotografía haya sido tomada en las primeras horas de la tarde podría indicar que el hallazgo se produjo antes de las 15.00 horas, hora indicada por las autoridades de Rhodesia. No se excluye la posibilidad de que Gaylor hubiese tomado la fotografía tiempo después de haber avistado los restos del siniestro y de haber informado las coordenadas del sitio, en particular habida cuenta del comentario relativo al tiempo que Gaylor estuvo en el aire. Sobre la base de este análisis, asignaría un valor probatorio moderado a la propuesta de que la fotografía tomada por Gaylor y los

registros de la correspondencia posterior establecen que localizó los restos e informó al respecto antes de la hora oficial del descubrimiento, es decir, antes de las 15.00 horas del 18 de septiembre de 1961.

247. Al margen de esta evaluación, considero que el relato de Gaylor tiene una importancia global. En particular, su referencia a “operaciones de inteligencia únicas” y su informe al Pentágono indican que es posible que haya creado otros registros pertinentes. A este respecto, y dado que el Cónsul Residente de los Estados Unidos había colaborado en las transmisiones a Elisabethville, Leopoldville y Washington y estaba en estrecha comunicación con el Cónsul General de los Estados Unidos en Salisbury, es posible que en registros no divulgados de esas fuentes también se haga referencia al momento del siniestro y a otras cuestiones. A pesar de haber solicitado a los Estados Unidos copias de dichos registros, esas copias no han sido recibidas. Lo señalo como una cuestión que debería ser objeto de seguimiento.

248. Williams también recuerda un informe de 22 de septiembre de 1961 elaborado por Matlick que fue enviado al Secretario de Estado de los Estados Unidos. Ese informe hace referencia, entre otras cosas, a las impresiones del autor “de que las comunicaciones y la búsqueda aérea por parte de las autoridades de Rhodesia se inició [sic] con un retraso inexcusable” y “de que la Real Fuerza Aérea de Rhodesia cooperó, pero las autoridades civiles de Rhodesia no cooperaron, ya sea por su actitud negativa hacia las operaciones de las Naciones Unidas en Katanga o para ocultar su propia ineficiencia”. Si Gaylor informó a las autoridades de Rhodesia de la ubicación del sitio del siniestro en la mañana del 18 de septiembre y luego pasaron “horas” antes de que aeronaves de Rhodesia se unieran a Gaylor, eso genera mayores interrogantes acerca del retraso por parte de las autoridades civiles de Rhodesia.

249. En un nuevo análisis, separado pero relacionado, proporcionado en 2024 en el que examinó información vinculada con este tema, Simensen observó que había diferencias entre la versión de Rhodesia y otras versiones en lo que respecta al momento en que se llevó a cabo la búsqueda. El informe de la Junta de Rhodesia indicó que “los africanos que presenciaron el siniestro o escucharon las explosiones” no informaron de ello hasta “alrededor de las 13.00 GMT” (15.00 horas, hora local), es decir, cuando la Real Fuerza Aérea de Rhodesia ya había avistado los restos desde el aire. Sin embargo, otras dos fuentes afirmaron que la Real Fuerza Aérea de Rhodesia había encontrado el lugar basándose en la información que testigos africanos sobre el terreno habían proporcionado al aeropuerto a través de la policía. Esas dos fuentes fueron el Inspector de Aviación Civil sueco Ake Landin, en sus comentarios de 22 de noviembre de 1961 acerca del proyecto de informe de la Junta, y el Cónsul General de los Estados Unidos en Salisbury, Sr. Emmerson, en su informe de 18 de septiembre de 1961 al Secretario de Estado de los Estados Unidos. Aunque este último informe describía “el paradero de los aviones” [en inglés, “*planes whereabouts*”], probablemente se trató de un error ortográfico al escribir “el paradero del avión” [en inglés, “*plane’s whereabouts*”], y no de una descripción de dos aeronaves.

250. Por otra parte, el Agregado Aéreo de los Estados Unidos, Coronel Ben Matlick, declaró ante la Junta de Rhodesia que mientras se encontraba en el aire cerca de Mufulira (a unas 40 millas de Ndola) “alrededor del mediodía” había oído que la policía local de Leopoldville había sido informada del siniestro, y que él mismo había visto un avión Canberra que sobrevolaba un incendio cerca de allí. Como observa Simensen, esa hora es anterior a la señalada por otros; al parecer, Matlick fue designado para coordinar las actividades de búsqueda de las Naciones Unidas y los Estados Unidos unas dos horas antes de que la Real Fuerza Aérea de Rhodesia designara un director de búsqueda a las 14.00 horas hora local. Como observa Simensen, algunos de los informes de Matlick, en particular su informe de 22 de

septiembre de 1961 al Secretario de Estado, parecen haber dependido en gran medida de la información proporcionada por el Director de Aviación Civil de Rhodesia, Teniente Coronel Barber. Sin embargo, el informe de Matlick acerca de sus propias actividades de búsqueda se basa en sus propias observaciones iniciales.

251. Si bien la información relativa a las acciones de búsqueda y salvamento no está directamente relacionada con una posible causa del siniestro, sigue siendo importante analizar el tema en busca de información contextual pertinente que quizás explique otras acciones emprendidas posteriormente e indique fuentes para posibles investigaciones ulteriores.

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

252. Entre 2017 y 2022, en sucesivos informes, analicé la información según la cual los representantes del Reino Unido y de Rhodesia del Norte se habían visto afectados por la parcialidad y habían intentado ejercer influencia en la Comisión de las Naciones Unidas de 1961 para que llegara a la conclusión de que la causa del siniestro había sido un error de los pilotos (véase el informe de 2017, sección V.A, y los informes de 2019 y 2022, secciones IV.A.2).

253. Como se señaló en esos informes, había documentos contemporáneos que mostraban que las autoridades de Rhodesia analizaron al más alto nivel la conveniencia de evitar que se creara una nueva Comisión de las Naciones Unidas y que, cuando quedó claro que se crearía una nueva Comisión, trataron de “congraciarse” con los Comisionados y de orientar el resultado hacia un error de los pilotos. Otra información demostró que funcionarios británicos, por medios similares, procuraron y lograron que se introdujeran modificaciones en el proyecto de informe de la Comisión de las Naciones Unidas antes de su publicación, con el objetivo similar de que se descartara la posibilidad de que un sabotaje o un ataque externo hubiesen sido la causa del siniestro. Sobre esa base, se estableció que el Reino Unido y Rhodesia del Norte trataron de asegurarse de que en 1961-1962 se llegara a la conclusión de que la causa del siniestro había sido un error de los pilotos, en lugar de limitarse a permitir que se llevara a cabo un análisis imparcial.

254. No se ha recibido nueva información sobre este tema durante el presente mandato. A pesar de que han existido oportunidades para hacerlo, ningún Estado Miembro intentó aclarar las constataciones incluidas en el informe de 2022, por lo cual considero que dichas constataciones se han visto fortalecidas.

## **B. Otros asuntos**

### **1. Harold Julien**

255. Cabe recordar que un solo pasajero del vuelo SE-BDY, el Oficial Jefe de Seguridad Interino de la ONUC, Sargento Harold Julien, fue hallado con vida cuando se descubrieron los restos del avión, pero sucumbió a sus heridas seis días después mientras era atendido en el hospital de Ndola. Julien había sufrido quemaduras y heridas pero estaba consciente y lúcido cuando los funcionarios llegaron al lugar del siniestro en la tarde del 18 de septiembre de 1961. Después de ser trasladado y luego ingresado en el Hospital de Ndola el 18 de septiembre de 1961, Julien formuló declaraciones ante el Inspector Superior y Oficial Encargado de la Comisaría Central de Ndola, Alfred Allen, en las que, entre otras cosas, dijo que “explotó [cuando sobrevolaba la pista de aterrizaje]”, que “iba a gran velocidad, gran velocidad”, que “después se estrelló”, que “había muchas pequeñas explosiones por todas partes”, que “tiré de la lengüeta de emergencia y simplemente salí corriendo” y que “[los demás] estaban atrapados”. Estas declaraciones, de las que Allen informó a la Junta de

Rhodesia, coinciden con las que Julien formuló ante otro testigo, la enfermera Hermana McGrath, que estaba de guardia en el Hospital de Ndola y atendió a Julien mientras se lo estaba ingresando. La Hermana McGrath 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”. A este respecto, la enfermera Hermana Kavanagh también había atendido a Julien en el Hospital de Ndola los días 18 y 19 de septiembre de 1961, y había declarado que Julien había dicho claramente, sin confusión: “Soy el Sargento Harry Julien, Oficial de Seguridad de las Naciones Unidas. Por favor, informe a Leopoldville del siniestro. Dígales a mi esposa y a mis hijos que estoy bien antes de que se publique la lista de víctimas”.

256. Esa misma noche, el 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 ante el investigador de las Naciones Unidas Blandori, tuvo lugar antes de que a Julien lo sedaran con analgésicos (petidina) en el hospital. El Dr. Lowenthal describió la forma de hablar de Julien como lúcida, clara y coherente y, según observó Williams, el Dr. Lowenthal participó en las audiencias de Rhodesia como testigo voluntario porque estaba convencido de que era necesario transmitir esa información. El Dr. Lowenthal dijo que le había preguntado por qué no habían aterrizado cuando se esperaba que lo hicieran, y que Julien le habían respondido que Hammarskjöld había cambiado de opinión o había dicho “Regresemos”. Julien dijo que había habido una explosión y después un choque, y poco después dijo que había habido un choque y luego una explosión, y que él (Julien) había saltado de la aeronave.

257. Julien, el único testigo directo del incidente, formuló declaraciones como estas. La caracterización y evaluación adecuadas de su testimonio deberían haber sido una cuestión de máxima prioridad para las primeras investigaciones. Sin embargo, la Junta de Rhodesia analizó su declaración sobre “chispas en el cielo” en un solo párrafo, y la descartó. El informe de la Comisión de Encuesta de Rhodesia no dedicó más de una página aproximadamente a las declaraciones de Julien y a los elementos de prueba aportados por otros sobre ellas. A pesar de la evidente importancia potencial de la información proporcionada por Julien, la Comisión de Rhodesia desestimó cada una de las declaraciones de Julien sin analizarlas, sosteniendo que “no es necesario prestarles atención”, ya que “o se refieren al incendio posterior al siniestro, o constituyen un síntoma del estado en que se encontraba en ese momento”. En última instancia, de los 27 testigos que estaban en condiciones de brindar testimonio acerca de Julien, la Comisión de Rhodesia escuchó solo a ocho, y en 1961 la Comisión de las Naciones Unidas escuchó solo a cinco de esos ocho. De ese modo, se perdió una importante oportunidad de examinar adecuadamente los elementos de prueba aportados por el único pasajero del SE-BDY que podía hablar del siniestro. Esto constituyó un importante incumplimiento del requisito de examinar elementos de prueba potencialmente pertinentes.

258. En los informes de 2019 y 2022, analicé información que indicaba que las autoridades de Rhodesia del Norte habían intentado limitar el acceso a Julien en general y habían brindado información incorrecta acerca de su estado de salud. Por ejemplo, en los días anteriores a la muerte de Julien, ocurrida el 23 de septiembre de 1961, habían afirmado ante representantes de las Naciones Unidas que estaba “resistiendo”, a pesar de que sabían que estaba “muy grave”. Por otra parte, como se examinó en el informe de 2019, el Coronel Archer, funcionario de Rhodesia, había tratado de asegurarse de que las declaraciones de Julien sobre una explosión a bordo del SE-BDY y sobre las chispas en el cielo no se hicieran públicas, inclusive haciendo que los médicos asistentes “se aseguraran de que ningún miembro del personal hablase” de ello.

259. En el informe de 2022 también analicé nueva información; por ejemplo, correspondencia de fecha 19 de septiembre de 1961 dirigida a la Casa Blanca por la Embajada de los Estados Unidos en Salisbury en la que se afirmaba que “el Sargento [sic], en momentos de lucidez, había declarado que era el Oficial Jefe de Seguridad de las Naciones Unidas en Leopoldville. Pidió que se informara a su esposa de que había sobrevivido”, lo cual contrastaba con lo que figuraba en las investigaciones realizadas por Rhodesia, en las que se lo caracterizaba el estado de Julien como incoherente o delirante. En relación con esta caracterización, en el informe de 2022 señalé que la nueva información que indicaba que era posible que hubiese habido una grabadora junto a la cama de Julien era una cuestión importante para una posible investigación futura, ya que, de existir, los registros de las declaraciones de Julien podrían permitir una evaluación independiente de su estado.

260. En 2024 Simensen proporcionó un análisis de la información relativa a Julien. Entre otras cosas, determinó que las instancias encargadas de las investigaciones de Rhodesia solo habían recibido un informe resumido de aproximadamente 1,5 páginas sobre el estado de salud de Julien y el tratamiento que estaba recibiendo, que había sido redactado por el Dr. McNab, no tenía fecha y había sido transmitido a la Junta de Rhodesia el 6 de diciembre de 1961. Ese informe resumido se basaba en la historia clínica de Julien, pero no incluía ni daba a conocer las notas clínicas reales acerca de su tratamiento. Simensen también observó que en sus comunicaciones a la Comisión de las Naciones Unidas de 1961, el Consejero de la Federación de Rhodesia ante la Comisión, Sr. Cook, había intentado minimizar la importancia de las declaraciones de Julien, si bien había reconocido que en algunas ocasiones Julien había hablado con claridad y sin confusión.

261. Simensen también indicó que un informe de 27 de septiembre de 1961 del Vicecónsul de Suecia en Salisbury, Sr. Forstenius, a Estocolmo hacía referencia a las conversaciones que Forstenius había mantenido con la esposa de Julien. La esposa de Julien había declarado que el 22 de septiembre de 1961, en un estado aparentemente lúcido antes de fallecer al día siguiente, 23 de septiembre de 1961, Julien había hecho nuevas declaraciones acerca de “otro destello” y de que “la tierra se acercaba demasiado deprisa”. Según la información conexas identificada previamente por Williams, aunque Julien estaba sedado y no hablaba mucho en esos momentos, la Sra. Julien consideró que estaba lúcido y dijo que también había mencionado tres explosiones en el avión.

262. Sin embargo, en las primeras investigaciones no se pidió a la Sra. Julien que prestara declaración sobre esas cuestiones.

263. La nueva información pone aún más de relieve que en las primeras investigaciones no se examinó el importante testimonio de Julien con suficiente atención ni se le brindó una consideración exhaustiva. Las descripciones de Julien con respecto a varias cuestiones son particularmente dignas de atención, por ejemplo, que antes del siniestro el avión se desplazaba a gran velocidad y que hubo explosiones. Esas observaciones, de ser correctas, sugerirían que el avión no estaba totalmente bajo el control de los pilotos en el momento del siniestro, y que no se había incendiado después de estrellarse, sino que estaba en llamas antes de chocar contra el suelo.

## **2. Otra información de carácter general**

264. Cabe recordar que, tras el siniestro, se encontraron balas o elementos relacionados con proyectiles, en particular vainas y casquillos percutidos, en los cuerpos de algunas de las víctimas. Inicialmente, esto llevó a especular con la posibilidad de que los ocupantes del avión hubiesen recibido disparos tras el siniestro.

265. Un examen de balística indicó que las balas no habían sido disparadas por un arma de fuego, conclusión a la que se llegó sobre la base de diversos factores, entre ellos la ausencia de marcas de estriado. Los elementos médicos de prueba, incluido el hecho de que las heridas eran superficiales y no parecían orientadas de un modo que sugiriese que las balas o los fragmentos habían procedido de una dirección coherente, también respaldaban esa conclusión. Sobre la base de ese análisis, la Comisión de Encuesta de Rhodesia y la Comisión de las Naciones Unidas de 1961 consideraron que las lesiones probablemente se debían a la explosión térmica de municiones durante el incendio que se produjo tras el siniestro. Los expertos en balística y los peritos médicos contratados por la Comisión Hammarskjöld y el Grupo Independiente de 2013 coincidieron con esta opinión y acordaron que los elementos médicos de prueba demostraban que las heridas de bala no habían sido una causa que había contribuido a la muerte de ninguno de los ocupantes del avión.

266. En 2023 y 2024 Simensen proporcionó información sobre este tema, que constaba de un análisis minucioso del material entonces disponible y fue preparada en relación con las primeras investigaciones. Entre otras cuestiones, Simensen señaló que había incoherencias entre los representantes que habían desempeñado un papel en los exámenes médicos en 1961 y los que habían presenciado esos exámenes como observadores en lo que respecta al material al que cada uno de ellos había tenido acceso y a las conclusiones de la investigación, en particular si había dos o tres cadáveres que presentaban heridas o fragmentos de bala.

267. Hago constar mi gratitud por el minucioso análisis realizado. Como ha quedado demostrado a través de diversos aspectos de la labor realizada en los últimos años, la reconsideración del material original a la luz de los avances modernos en lo que respecta al conocimiento puede hacer que resulte posible llegar a nuevas e importantes conclusiones.

268. En su análisis, Simensen también formuló las siguientes observaciones. El Inspector Superior Appleton, de la policía de Rhodesia del Norte, dio diferentes versiones de su testimonio, entre otras cosas en lo que respecta a los cadáveres de los que se habían extraído objetos extraños y a la cantidad de fragmentos extraídos. Simensen también observó que era posible que el Secretario General Adjunto de Asuntos de la Asamblea General, Sr. Cordier, no hubiese sido informado correctamente por el Secretario Principal de la Comisión de las Naciones Unidas de 1961, Sloan, sobre el número de cadáveres en los que se habían encontrado balas. Por otra parte, aparentemente los informes médicos no determinaron que había restos de casquillos percutidos en ninguno de los cadáveres.

269. El análisis realizado por Simensen tal vez corrobore la idea de que los exámenes médicos y su consideración por parte de los observadores, incluidos los de Rhodesia, Suecia y las Naciones Unidas, no se basaron necesariamente en un acceso a información uniforme en todas las fases, o de que quizás las partes relacionadas con el proceso de examen médico hayan formulado declaraciones que no eran congruentes entre sí.

270. No es necesario realizar en este momento una evaluación del valor probatorio del nuevo análisis relativo a los informes médicos. El motivo principal para no llevar a cabo esa evaluación es que las conclusiones a que llegaron la Comisión Hammarskjöld y el Grupo Independiente, que han sido confirmadas por la Persona Eminente, parecen excluir la posibilidad de que alguno de los pasajeros del avión haya muerto como consecuencia de un disparo recibido después del aterrizaje (véase, por ejemplo, el informe de 2017, sección VI.C.2). Los exámenes balísticos y médicos son los principales elementos de prueba de esta constatación y sus conclusiones han sido confirmadas por análisis ulteriores efectuados por expertos independientes. No dispongo actualmente de información que afecte a esas conclusiones.

### 3. Otros datos que requieren ulteriores investigaciones

271. Cierta información recibida entre 2023 y 2024 justificaría posibles investigaciones futuras, ya sea porque la información abre otras vías de investigación o porque la información fue recibida poco antes de que se ultimara el presente informe en julio de 2024 y no hubo tiempo suficiente para un mayor seguimiento. He destacado esos asuntos en el cuerpo del informe.

## V. Constataciones y conclusiones

272. En el párrafo 1 de su resolución [77/252](#), la Asamblea General me encomendó que, de ser posible, sacara conclusiones de las investigaciones ya realizadas. Si bien sobre la base de la información actualmente conocida no es posible llegar a una conclusión sobre la causa o causas últimas del siniestro, sí se puede llegar a ciertas constataciones. En esta sección ofrezco una sinopsis del estado de la información material conocida que puede influir en una evaluación de las hipótesis factibles sobre el trágico suceso.

### A. Causa o causas del siniestro

273. Como ya se ha señalado, sobre la base de la labor realizada a partir de 2013 se han descartado muchas hipótesis y especulaciones sobre la causa del siniestro.

274. Deseo señalar que no es posible excluir en forma absoluta la posibilidad de un desperfecto material, mecánico o estructural, ya que gran parte del avión fue destruida por el fuego. Sin embargo, la información disponible indica que el avión estaba realizando una aproximación normal para aterrizar en Ndola. El ángulo de descenso del avión, la velocidad, el despliegue del tren de aterrizaje, la configuración y el funcionamiento del motor en el momento del impacto no indican que el funcionamiento del avión haya estado fuera de control. También parece haber quedado excluida la posibilidad de que haya habido un desperfecto del equipo o de las comunicaciones, incluido un error del altímetro (ya sea un error mecánico o un error causado por el uso de un valor incorrecto de la presión atmosférica al nivel del mar (QNH)), o de que se hayan utilizado mapas de aterrizaje incorrectos.

275. Un elemento que no guarda relación con el siniestro en sí pero es pertinente para el destino de los ocupantes del avión es que la información examinada a partir de 2015 parece excluir la posibilidad de que los pasajeros hayan sido asesinados después del siniestro. Los registros médicos, incluido un nuevo examen de las radiografías médicas y de autopsia originales efectuado con tecnologías modernas, indican que los pasajeros murieron instantáneamente en el siniestro (con excepción de Julien, que sucumbió seis días después) y que el cuerpo de Hammarskjöld no presentaba heridas de bala.

276. Las hipótesis sobre las causas del siniestro que parecen seguir siendo factibles son que el SE-BDY se estrelló porque fue objeto de una interferencia deliberada antes del aterrizaje (ya fuera una interferencia externa, como un ataque o amenaza desde el exterior del avión, o una interferencia interna, como un sabotaje), o como resultado de un error humano no deliberado. Cada una de estas hipótesis se describe en las respectivas observaciones finales.

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

277. Sobre la base de un extenso análisis de los registros históricos, la nueva información y las opiniones de los expertos, en los informes de 2017, 2019 y 2022 llegué a la conclusión de que era verosímil que el avión se hubiese estrellado como consecuencia de un ataque o amenaza de carácter externo, que podría haber consistido en una acción directa o en una acción destinada a distraer a los pilotos. En la información analizada bajo el presente mandato no he encontrado pruebas que permitan descartar esta posibilidad, que sigue siendo una hipótesis verosímil. Entre los elementos de prueba que respaldan la hipótesis de una acción externa figuran los testimonios de testigos oculares y las alegaciones de personas que han afirmado que oyeron o leyeron una transcripción de comunicaciones relacionadas con un ataque aéreo o terrestre contra el avión.

278. Desde inmediatamente después del siniestro, en 1961, los Estados Unidos y otros países consideraron que era posible que el avión hubiese sido objeto de un ataque. En múltiples informes generados por el Embajador de los Estados Unidos en el Congo, Edmund A. Gullion, el 18 de septiembre de 1961 se señala que el avión “podría haber sido derribado” y que se había observado un “destello en el aire” antes de que el avión se estrellara. Aunque he solicitado a los Estados Unidos que se me proporcione la información en la que se basó ese análisis a fin de seguir evaluando las alegaciones, no he recibido una respuesta favorable.

279. La nueva información analizada en los últimos años sigue mostrando que existían capacidades adicionales para llevar a cabo un ataque contra el SE-BDY que en 1961 y 1962 se desconocían o se pasaron por alto. En las primeras investigaciones no se asignó importancia al violento contexto generado por las hostilidades que tenían lugar en ese momento. Los actores hostiles a las Naciones Unidas tenían tanto los motivos como la capacidad para llevar a cabo un ataque y, como se ha tornado cada vez más evidente, los planes de viaje de Hammarskjöld no eran secretos, con lo cual se acrecienta la probabilidad de una acción hostil premeditada. El hecho de que muchas personas importantes hayan confluído en Ndola la noche del 17 de septiembre de 1961 es un indicador de ello.

**a) Información de testigos oculares**

280. Múltiples testigos oculares han aportado importantes elementos de prueba sobre los últimos momentos del SE-BDY. Siete testigos informaron a las investigaciones de Rhodesia de que habían visto una segunda o tercera aeronave. La Comisión de las Naciones Unidas de 1961 escuchó al menos a 6 testigos que dijeron que habían visto más de un avión y al menos a 12 testigos que hablaron de un destello (o una luz similar) en el cielo. Sin embargo, las primeras investigaciones desestimaron muchos de esos testimonios, en muchos casos porque los testigos eran “africanos”.

281. Desde las primeras investigaciones, otros 12 testigos oculares han aportado relatos similares, lo cual corrobora aún más la posibilidad de un ataque externo. El Grupo de Expertos Independiente escuchó a cinco nuevos testigos que observaron más de una aeronave y a siete que afirmaron que una aeronave grande que vieron estaba en llamas antes de estrellarse. Los relatos de los testigos oculares pueden ser erróneos como consecuencia de percepciones sensoriales equivocadas, deficiencias de la memoria, sesgos cognitivos u otras razones. Sin embargo, la coherencia y la independencia de los testimonios de los testigos oculares hacen que resulte difícil descartarlos categóricamente.

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

282. Es muy posible que existan registros no divulgados de comunicaciones de radio correspondientes a los momentos finales del SE-BDY. Cualquiera de esos registros reviste suma importancia habida cuenta de la sospechosa destrucción de notas que llevó a cabo el controlador del tráfico aéreo de Ndola, Arundel Campbell Martin, y de la falta de coherencia de las declaraciones que formuló ante las primeras investigaciones.

283. Varios testigos, entre ellos funcionarios británicos y de Rhodesia del Norte en Ndola, señalaron que era probable que aeronaves de los Estados Unidos dotadas de equipos sofisticados hubiesen estado vigilando las comunicaciones de radio desde Ndola y que en ese período se hubiesen comunicado con otras aeronaves que estaban en vuelo. El Alto Comisionado británico en Salisbury, 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. Se han solicitado los registros de esas aeronaves estadounidenses y los informes de su personal, pero esa información no ha sido divulgada. Es evidente que son elementos importantes.

284. El Grupo de Expertos Independiente asignó un valor probatorio moderado a las afirmaciones de Charles Southall y Paul Abram de que habían escuchado o leído en forma separada una transcripción de una interceptación de transmisiones de radio en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961. Desde 2017, han aparecido nuevos datos que respaldan esas afirmaciones. En particular, se ha recibido información relativa a las hojas de servicios de Abram y Southall en la Fuerza Aérea y la Marina de los Estados Unidos, respectivamente, que ha sido compartida con los Estados Unidos.

285. Desde 2017 he proporcionado información significativa a los Estados Unidos y les he brindado la oportunidad de aclarar, modificar o cuestionar las afirmaciones formuladas por Abram y Southall. El hecho de que esa oportunidad no haya sido aprovechada tiende a corroborar esas afirmaciones. Los relatos de ambos hombres, respaldados por los cargos y funciones confirmados que desempeñaban en el ámbito de las comunicaciones y la recopilación de inteligencia de señales, ponen de relieve que es probable que en los registros de los Estados Unidos existan comunicaciones pertinentes sobre el siniestro.

286. He considerado anteriormente que las alegaciones de Abram y Southall tenían un valor probatorio alto en lo que respecta a la posibilidad de que los Estados Unidos hubiesen estado vigilando las comunicaciones de radio, y que era sumamente probable que se hubiesen creado registros de las transcripciones pertinentes. He mantenido esa valoración en el presente informe.

287. La información analizada en informes recientes ha confirmado que en septiembre de 1961 algunos Estados Miembros estaban vigilando, interceptando y recibiendo interceptaciones de comunicaciones sensibles de las Naciones Unidas en Katanga y Ndola y en sus alrededores. A pesar de las solicitudes y preguntas específicas, los Estados Miembros consultados no han localizado información ni documentos que respondan a lo solicitado. Como se señaló en el informe de 2022, puede considerarse que la falta de cooperación de los Estados Miembros en este ámbito clave se acerca a una obstrucción deliberada de la verdad completa acerca de las circunstancias y los acontecimientos.

**c) Capacidad para llevar a cabo un ataque desde el exterior**

288. La ruta emprendida por el SE-BDY sobrevolaba una zona de conflicto en la que las Naciones Unidas participaban activamente en las hostilidades. Dentro de esa zona había diferentes aeronaves, armas y personas capaces de montar un ataque contra el avión. Si

bien las primeras investigaciones se centraron en un único reactor Fouga Magister, la información analizada en los últimos años ha demostrado que había muchas otras aeronaves y pistas de aterrizaje en operaciones en la zona, y que varias eran utilizadas con fines ofensivos contra las fuerzas de las Naciones Unidas. Múltiples tipos de aeronaves, entre ellas la Fouga Magister, las Dornier DO-27 y DO-28 y la De Havilland Dove, habían sido modificadas para el combate y estaban en condiciones de atacar al SE-BDY. La presencia de otras fuerzas, en particular unidades aéreas de Rhodesia del Norte con cazas a reacción y bombarderos, refuerza aún más el carácter militarizado de la zona. En particular, en la correspondencia de fecha 25 de septiembre de 1961 dirigida por Lord Alport al Secretario de Estado del Reino Unido para las Relaciones con el Commonwealth, Duncan Sandys, se hacía referencia a las fuerzas aéreas y terrestres de Rhodesia concentradas en la frontera de Katanga antes del siniestro y se afirmaba 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 inmediatamente a Rhodesia del Norte” alrededor del 13 de septiembre de 1961.

289. Asimismo, había muchas personas al servicio de las fuerzas de Katanga (incluida Avikat) que podían pilotar un avión de ataque, otra cuestión que no fue tenida en cuenta en 1961-1962. Si bien habría sido complicado llevar a cabo un ataque en condiciones nocturnas, se tiene constancia de que hubo ataques aire-aire y aire-tierra contra las Naciones Unidas y contra otros, incluso por la noche. Además, un simple acto de hostigamiento durante la fase crítica de aproximación podría haber tenido el efecto de provocar un accidente, incluso sin un ataque directo.

290. Como he indicado anteriormente, señalar que hubiera sido posible llevar a cabo un ataque aéreo o terrestre no es lo mismo que disponer de información concreta que indique que se llevó a cabo un ataque de esa índole. Sobre la base de lo que se sabe actualmente, no se puede descartar la posibilidad de que haya habido un ataque o una amenaza, que sigue siendo una hipótesis verosímil habida cuenta de los hechos que ya han quedado establecidos.

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

291. 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 que hubiese existido una aproximación no autorizada a la aeronave con fines de sabotaje. Si bien entre los restos del avión no se encontraron objetos extraños, esto no permitió excluir por completo la posibilidad de un sabotaje, dado que las llamas derritieron o fundieron entre el 75 % y el 80 % del fuselaje del avión.

292. La mayoría de las alegaciones sobre un posible sabotaje han sido descartadas, entre ellas la hipótesis planteada anteriormente acerca de la posible presencia de un pasajero adicional que podría haber secuestrado el avión. Sin embargo, no ha sido posible evaluar o descartar de forma concluyente la alegación de sabotaje presentada en los documentos de la Operación Celeste analizados en este informe. Como se analizó en 2019 y 2022, al parecer el SAIMR existía como organización, aunque no se hayan podido determinar de forma concluyente detalles pertinentes para esta investigación, tales como si en 1961 contaba con la capacidad necesaria para llevar a cabo un ataque.

293. La información disponible sugiere que es poco probable que en 1961 el SAIMR haya estado en condiciones de llevar a cabo la Operación Celeste. Sin embargo, para

poder realizar una evaluación completa sigue siendo necesario que Sudáfrica facilite el acceso a los documentos de la Operación Celeste, cualquiera sea la forma en que estén disponibles, y que Sudáfrica y otros Estados Miembros colaboren mediante la divulgación de cualquier información disponible sobre ese tema.

**3. Sigue siendo posible que el siniestro haya sido causado por un error humano (de los pilotos), sin que haya habido ninguna interferencia**

294. Habida cuenta de que al parecer la posibilidad de que haya habido desperfectos mecánicos, estructurales o materiales ha quedado excluida, si el vuelo no estuvo sometido a interferencias es casi seguro que el siniestro se haya debido a un problema de error humano, como el efecto combinado de que los pilotos hayan leído mal la aproximación por instrumentos y no hayan podido ver el suelo. Los accidentes aéreos son posibles incluso si la tripulación tiene experiencia y opera en condiciones de vuelo normales.

295. En el presente informe he considerado nuevas opiniones de expertos acerca de la posibilidad de que el SE-BDY hubiese estado tratando de realizar un aterrizaje forzoso voluntario. La opinión de Karlsson tiende a rechazar una constatación de esa índole.

296. Los elementos de prueba de que se dispone actualmente no permiten descartar de forma concluyente la posibilidad de que haya habido un error de los pilotos. Cualquier error de ese tipo podría ser la única explicación probable que quedaría en pie si toda la información con valor probatorio hubiese sido divulgada y examinada y no quedara ninguna otra hipótesis razonablemente coherente con los elementos de prueba. Sin embargo, como se estableció en el informe de 2022, no sería racional llegar a esa conclusión en la fase actual, cuando es casi seguro que no toda la información dotada de valor probatorio material ha sido divulgada. Sería prematuro llegar a una conclusión sabiendo que no se han visto todos los elementos de prueba potencialmente importantes.

297. El principal obstáculo para llegar a una conclusión definitiva sobre esta cuestión sigue residiendo en el hecho de que algunos Estados Miembros aparentemente no han divulgado información importante. Como he señalado previamente, es probable que la información no divulgada que reviste la mayor importancia guarde relación con la posibilidad de determinar, por ejemplo, si se crearon o aún existen presuntas interceptaciones de voz y si alguna entidad de seguridad, de inteligencia o de otro tipo creó o mantuvo registros de la existencia de un ataque aéreo o terrestre.

**B. Otros asuntos**

**1. Cooperación de los Estados Miembros clave e información que obra en su poder**

298. Al igual que en sucesivas resoluciones anteriores, en su resolución [77/252](#) la Asamblea General delineó un procedimiento para recabar la divulgación de toda la información contenida en los registros pertinentes y exhortó a los Estados Miembros a que brindaran su apoyo a ese procedimiento. Una creciente mayoría de los Estados Miembros de las Naciones Unidas ha instado a que se adopten medidas concretas en apoyo de la búsqueda colectiva de toda la verdad sobre el trágico incidente.

299. La mayoría de los Estados Miembros con los que he interactuado desde 2018 han cumplido con la letra y el espíritu de la solicitud de que realizaran un examen interno específico de los archivos de sus servicios de inteligencia, seguridad y defensa. Sin embargo, los tres Estados Miembros clave que tienen más probabilidades de poseer información significativa no divulgada, a saber, los Estados Unidos, el

Reino Unido y Sudáfrica, no han divulgado desde 2017 ninguna información nueva de importancia. (En 2021 los Estados Unidos habían señalado a mi atención dos documentos de acceso público, titulados “President’s Intelligence Checklist”, fechados los días 18 y 19 de septiembre de 1961, si bien según la definición incluida en el informe de 2022 esos registros no constituían información nueva).

300. Si bien es posible que los Estados Miembros consideren que han cumplido con las solicitudes de búsqueda anteriores, a fin de que la información esté completa y habida cuenta de los importantes avances registrados en cuanto al conocimiento es importante que se lleven a cabo nuevas búsquedas y que esas búsquedas sean efectuadas por personal que cuente con un conocimiento adecuado del contexto.

301. Como indica la correspondencia adjunta, en el marco del presente mandato hay preguntas concretas que se le han formulado a cada uno de los Estados Miembros clave y que no han recibido respuesta. De forma resumida, en virtud de las razones que se describen a continuación existe la probabilidad de que cada uno de estos Estados Miembros posea información no divulgada.

**a) Sudáfrica**

302. Existe la probabilidad de que Sudáfrica posea información no divulgada, ya que era un importante punto de tránsito de material y personal hacia las regiones de Katanga y Ndola. En aras de la exhaustividad, deseo señalar que en 1961 la administración de Sudáfrica no era la misma que la actual. No obstante, es probable que en septiembre de 1961 se hayan creado registros oficiales de inmigración, vuelos, policía, inteligencia y de otro tipo en relación con las personas de interés mencionadas, en particular las mencionadas en la sección III.A.2 de este informe, y es posible que aún se pueda acceder a esos registros. Por otra parte, en Sudáfrica se localizaron copias de documentos de la Operación Celeste, sobre los que subsisten varios interrogantes.

**b) Reino Unido**

303. Existe la probabilidad de que el Reino Unido posea información no divulgada, ya que en 1961 tenía una importante presencia diplomática y de inteligencia en el Congo y sus alrededores, y algunos funcionarios británicos desempeñaron un papel clave en los acontecimientos ocurridos antes y después del siniestro y durante su transcurso (véase, por ejemplo, el informe de 2022, sección IV.A.1). Entre otras cosas, desempeñaron un papel fundamental en la preparación y organización de la reunión a la que Hammarskjöld viajaba cuando el SE-BDY se estrelló. Ese papel no abarcó solamente el plano local: como se desprende claramente de la correspondencia, en particular de la carta de Lord Alport a Sandys de 25 de septiembre de 1961, Londres había dado autorización para que agentes locales coordinaran reuniones internacionales a través del agente Ritchie, del MI6, incluida la gestión de la reunión entre Tshombe y Hammarskjöld. Esto también se ve respaldado por la información obtenida de archivos privados, como los de Hunt, Loeb y Tshombe, que fue analizada en el informe de 2022. A pesar de ello, no se ha divulgado ninguna documentación generada por Ritchie o sus interlocutores o enviada a ellos.

304. Asimismo, es posible que representantes del Reino Unido hayan estado implicados en el retraso de la llegada de los reactores etíopes que iban a ser utilizados como escolta del SE-BDY. En cuanto a la información recibida de Simensen, los Estados Unidos y las Naciones Unidas que fue analizada previamente, se planteó una pregunta acerca de la posibilidad de que la retención de autorizaciones de sobrevuelo de los territorios británicos de África Oriental por parte de los británicos hubiese retrasado la llegada de los reactores etíopes al Congo, lo que provocó que el SE-BDY

volara a Ndola sin escolta y quedara expuesto a posibles ataques (véase el informe de 2017, sección IV.A.4).

305. La información analizada en el informe de 2022 incluía un mensaje enviado a las 7.45 horas del 19 de septiembre de 1961 en el que Ritchie informaba a Tshombe de que había pedido al Gobierno británico “que exija a las Naciones Unidas que no envíen los reactores”. Esto parecía demostrar que Ritchie había intentado lograr la intervención del Reino Unido con el fin de evitar que se enviaran reactores etíopes para apoyar a la ONU y que se lo había comunicado a Tshombe. Sin embargo, como se señala en la sección IV.A.4 del informe de 2022, no queda claro si, independientemente de cualquier intervención de Ritchie, los reactores habrían podido llegar a Katanga a tiempo para escoltar al SE-BDY.

306. Después del accidente aéreo, la participación británica siguió siendo fundamental. Ritchie fue el único representante extranjero en algunas negociaciones de alto el fuego entre las Naciones Unidas y Katanga, y Lord Alport asesoró directamente a Tshombe con respecto a esas negociaciones.

307. Además, el accidente aéreo se produjo en lo que era entonces el protectorado británico de la Federación de Rhodesia. Tanto el Reino Unido como Rhodesia del Norte habían recibido interceptaciones de comunicaciones de las Naciones Unidas. La labor del Encargado Independiente de Zimbabwe permitió descubrir que los documentos de Lord Alport confirmaban que importantes documentos habían sido retirados de la Federación de Rhodesia y transmitidos para su custodia a las autoridades británicas y que antes de la independencia de Zimbabwe las autoridades coloniales “retiraron meticulosamente casi todos los registros o archivos relacionados con el Siniestro de Dag Hammarskjöld”. Es probable que esos registros, en particular los que pertenecían a las autoridades policiales, de inteligencia, militares o migratorias, sean de una importancia fundamental. Es necesario seguir trabajando en lo que respecta al destino o la accesibilidad irrestricta de los registros de Rhodesia relacionados con el trágico incidente que fueron retirados.

308. Los representantes del Reino Unido también desempeñaron un papel clave a la hora de establecer y facilitar las comunicaciones oficiales y extraoficiales. En la época en cuestión las comunicaciones pasaban por Hunt y Ritchie y tenían como destinatarios a 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 extremo de que Ritchie, Loeb y Hunt permanecieron juntos en Kitwe la noche del accidente aéreo. Esta función de facilitación de las comunicaciones pone de relieve la probabilidad de que se hayan creado importantes registros no divulgados y de que esos registros aún existan.

### c) Estados Unidos

309. Existe la probabilidad de que los Estados Unidos posean información no divulgada, ya que en septiembre de 1961 contaban con una importante presencia diplomática, de inteligencia y de defensa en las regiones de Katanga y Ndola y en sus alrededores, así como con capacidad para interceptar y transmitir comunicaciones a larga distancia. Por otra parte, al menos dos miembros de su personal de servicio han confirmado que, en las dependencias en las que estaban destinados, oyeron hablar de un ataque contra el avión a través de las instalaciones de comunicación por radio.

310. Gracias a sus activos militares móviles, los Estados Unidos disponían de sofisticadas capacidades de comunicación entre Ndola y Washington D. C., que estaban en funcionamiento la noche del siniestro, posiblemente como estaciones de

interceptación, grabación y retransmisión. Esos activos incluían aeronaves tripuladas estacionadas en el aeropuerto de Ndola con los motores encendidos durante la noche, que en opinión de Lord Alport estaban en contacto con el SE-BDY (véase el informe de 2017, sección V.C.2). A pesar de ello, no se ha divulgado ninguna información recogida a través de esos activos, incluida la inteligencia de señales y comunicaciones.

311. Además, como se analiza en el informe de 2022, parece muy probable que en la noche del 17 al 18 de septiembre de 1961 distintos organismos estadounidenses, entre ellos la Agencia de Seguridad Nacional y posiblemente la CIA, hayan rastreado y grabado las comunicaciones de radio de Ndola a nivel local y regional. Se han recibido relatos específicos de personal de la Fuerza Aérea y la Marina de los Estados Unidos (Charles Southall y Paul Abram), que proporcionaron información no refutada según la cual la noche del siniestro estaban trabajando para la Agencia de Seguridad Nacional o en apoyo de sus actividades y oyeron o leyeron una transcripción de una grabación acerca de un ataque contra el SE-BDY.

312. En 1961 los organismos de inteligencia de los Estados Unidos también tenían una presencia significativa en el Congo en general, con dependencias en Leopoldville y Elisabethville. Algunos miembros del personal de esos organismos han declarado que el siniestro del SE-BDY no fue 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 conexas relacionadas con las operaciones de inteligencia llevadas a cabo por entidades como la CIA y la Agencia de Seguridad Nacional, habría afirmado que los Estados Unidos disponían de importante información no divulgada sobre el siniestro del SE-BDY.

313. Tras el siniestro, personal militar de los Estados Unidos participó en las primeras labores de búsqueda y es posible que haya localizado los restos antes de la hora oficial de su descubrimiento, como ya se ha comentado en la sección IV.A.

314. En cuanto a las cuestiones diplomáticas y de otro tipo, el Embajador de los Estados Unidos en el Congo, Sr. Gullion, y otros desempeñaron un papel clave en relación con Katanga en 1961. Inmediatamente después del siniestro el Embajador Gullion recibió información que indicaba que era posible que el avión hubiese sido derribado, pero no se ha revelado la fuente de esa información. Como ejemplos de otras cuestiones, una compañía estadounidense, Seven Seas Airlines, envió a Katanga los reactores Fouga, que fueron utilizados contra las Naciones Unidas. Esta información fue analizada en el informe de 2022 (sección IV.A.1).

315. Más allá de los motivos por los que es probable que los Estados Unidos posean información pertinente que no ha sido divulgada, cabe señalar también que es posible que los Estados Unidos tengan un interés particular en averiguar toda la verdad acerca de las circunstancias del siniestro. Como ha observado Williams, una cuarta parte de las 16 víctimas eran estadounidenses: Vladimir Fabry, Asesor Jurídico de la ONU; el Sargento Harold Julien, Oficial Jefe de Seguridad Interino; William Ranallo, guardaespaldas y ayudante personal de Hammarskjöld, y Heinrich Wieschhoff, un asesor clave de Hammarskjöld.

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

316. Las cuestiones abordadas en el apartado anterior son ejemplos de los motivos por los que existe la probabilidad de que los tres Estados Miembros clave posean información que no ha sido divulgada. Como ya se ha señalado, a pesar de no haber proporcionado nueva información ni haber respondido a preguntas específicas formuladas en el marco del presente mandato, en 2024 cada uno de estos Estados Miembros se ha comprometido a cooperar con esta investigación, por lo que les

expreso mi gratitud. Como ya se ha señalado con respecto a Sudáfrica, se ha propuesto una nueva metodología de trabajo que podría resultar provechosa. De ser así, los Estados Unidos y el Reino Unido también podrían considerar la posibilidad de adoptarla.

317. Asimismo, se ha invitado a Etiopía, Italia y la República del Congo a llevar a cabo búsquedas específicas de información pertinente y a transmitir cualquier descubrimiento ulterior relativo a las cuestiones que se abordan bajo los respectivos epígrafes temáticos que figuran en este informe. Cualquier información que responda a esas solicitudes de búsqueda nos ayudaría a comprender mejor el trágico suceso y debería ser objeto de un posible seguimiento.

318. A partir del informe de 2017, en cada mandato he mantenido el criterio de que incumbe a los Estados Miembros clave la carga de la prueba de demostrar que han llevado a cabo un examen completo de los registros y archivos que obran en su poder o están bajo su custodia. Si se divulgara suficiente información se cumpliría en forma adecuada con la obligación de divulgar toda la información potencialmente pertinente. Como se ha señalado en esta sección, los Estados Miembros clave no han divulgado ninguna documentación nueva de importancia desde mediados de 2017, a pesar de los avances en lo que respecta a los conocimientos y de las consiguientes modificaciones que se han incorporado en las solicitudes de búsqueda, por lo que sostengo respetuosamente que esa obligación aún no se ha cumplido plenamente.

### **3. Cuestiones con posibles implicaciones en materia de recursos**

319. Deseo señalar que la labor emprendida en cumplimiento de este mandato se ha llevado a cabo en consonancia con la decisión que la Asamblea General adoptó en su resolución [77/252](#) y con el presupuesto asignado a esta cuestión. Como ya se ha observado, el mandato no está estructurado como una investigación completa ni ha sido dotado de recursos para ello, lo cual significa que la mayor parte del material analizado en el presente informe ha sido proporcionada voluntariamente por Estados Miembros, particulares o expertos con conocimientos técnicos o especializados, y no es el resultado de una labor de investigación realizada por la Persona Eminente.

320. Varias personas han sugerido que quizás sería conveniente emprender tareas específicas de investigación, para lo cual sería necesario asignar recursos o proporcionarlos en forma voluntaria. Un ejemplo es una misión específica dedicada a llevar a cabo investigaciones en determinados archivos privados, como los de Sabena (una aerolínea que operaba en el Congo en 1960, para la que trabajaba van Risseghem), o Union Minière du Haut-Katanga (ahora Umicore), que estaba vinculada al movimiento secesionista de Katanga.

321. Otro ejemplo de posibles tareas de investigación se refiere a la posibilidad de llevar a cabo un nuevo examen de los restos del avión utilizando tecnología moderna. Algunos investigadores, entre ellos Poulgrain, promueven los beneficios que podría arrojar un nuevo examen del avión. En 2013 la Comisión Hammarskjöld y en 2015 el Grupo Independiente consideraron la posibilidad de llevar a cabo un nuevo examen de los restos del avión. Cabe recordar que el informe del Sr. Frei-Sulzer (anexo XII del Informe de la Comisión de las Naciones Unidas de 1962) no encontró en los restos del avión pruebas de sustancias o materiales extraños que hicieran pensar en la posibilidad de un sabotaje. Sin embargo, como observa Poulgrain, las tecnologías modernas, por ejemplo, la espectroscopia de fotoelectrones de rayos X (XPS), pueden servir para analizar cualquier resto de material con mejores resultados que los que proporcionó el análisis de fundición que Frei-Sulzer llevó a cabo en 1962.

322. El objetivo de un nuevo examen de cualquier resto del siniestro consistiría, entre otras cosas, en determinar si el metal adyacente a las partes clave del mecanismo de

aterrizaje (incluida la caja de conexiones hidráulicas) se vio afectado por sustancias extrañas que podrían indicar que hubo un sabotaje. Para llevar a cabo un análisis de ese tipo, sería necesario ante todo, antes de realizar cualquier prueba, determinar el lugar en que se puede encontrar algún resto material del siniestro (posiblemente en Zambia, cerca del lugar del siniestro, o en Suiza, donde Frei-Sulzer llevó a cabo su trabajo). Dado que gran parte del fuselaje se quemó en el siniestro y algunos de los restos que no se quemaron fueron fundidos en pruebas posteriores, y habida cuenta también del deterioro ocasionado por el tiempo transcurrido desde entonces, es posible que el material aún existente contenga pocos elementos que puedan ser sometidos a pruebas concluyentes. No obstante, señalo esta cuestión como un aspecto de potencial utilidad que, si se considerara necesario, probablemente requeriría recursos específicos o asistencia voluntaria.

#### 4. Colección especial en línea

323. Desde que las primeras investigaciones concluyeron su labor se ha generado información nueva y significativa. En consecuencia, y de conformidad con la recomendación del Grupo Independiente, desde que aprobó su resolución 70/11 la Asamblea General ha solicitado que se estudie la viabilidad de establecer un archivo central o algún otro mecanismo integral para los registros y archivos relativos a la investigación sobre Dag Hammarskjöld. Las Naciones Unidas han creado una colección en línea que está a cargo de la Sección de Gestión de Archivos y Expedientes, de la que he recibido una considerable asistencia a lo largo del tiempo. Actualmente se puede consultar en la siguiente dirección: <https://archives.un.org/content/death-dag-hammarskjold>.

324. En el marco del presente mandato, me he puesto en contacto con las Naciones Unidas para identificar otros registros que puedan ser incluidos en dicha colección. Al poner a disposición del público el mayor número posible de registros se contribuye a los objetivos de transparencia y equidad de acceso.

325. Por otra parte, no todas las comunicaciones que recibe la Persona Eminente son evaluadas para determinar su valor probatorio, pero de todos modos pueden ser útiles para los Estados Miembros, los investigadores privados y los particulares interesados. Cuando una comunicación puede resultar valiosa por motivos ajenos a su relación con las hipótesis clave que subsisten acerca de la causa o causas del siniestro, por razones de economía no necesariamente se hace referencia a ella de forma específica ni se la evalúa para determinar su valor probatorio. Algunas comunicaciones recibidas en el marco del presente mandato, por ejemplo, algunas de las que fueron proporcionadas por Simensen, pertenecen a esta categoría de la investigación que es importante desde un punto de vista histórico pero no es analizada en su totalidad en el presente informe. Podría resultar valioso que esas comunicaciones estuviesen a disposición del público, en caso de que se cuente con el consentimiento para ello.

326. En este sentido, una de las recomendaciones que se analizan a continuación es que la información relacionada con el objeto de esta investigación, incluidos los registros y archivos pertinentes de las Naciones Unidas y otros materiales que la Persona Eminente haya individualizado por su importancia, se pongan a disposición del público a través de una colección especial en línea. Reconozco que esto puede tener implicaciones en términos de recursos.

## VI. Recomendaciones

### A. Fundamentación de las recomendaciones

327. En cada una de sus resoluciones recientes sobre esta cuestión, la Asamblea General ha dispuesto en términos cada vez más enérgicos que continúe la investigación de los trágicos sucesos. Al tiempo que con cada mandato los conocimientos de que se dispone han aumentado, también se han vuelto más concretos. A este respecto, se ha reducido metódicamente el número de teorías y alegaciones que persistían desde 1961, y se han descartado las afirmaciones que carecían de fundamento. Sigue habiendo un número limitado de hipótesis sobre lo que ocurrió en los trágicos momentos finales del SE-BDY. En mi opinión, mediante un esfuerzo adicional quizás resultaría posible descartar una o varias de esas hipótesis, lo que permitiría seguir reduciendo el número de explicaciones posibles.

328. La vigorosa labor de particulares y los esfuerzos de buena fe de los Estados Miembros nos han seguido ayudando a comprender mejor cuestiones que resultan directa o contextualmente pertinentes. Sin embargo, aún no se ha logrado que toda la información sea divulgada. El historial existente indica que en los archivos de los servicios de inteligencia, seguridad y defensa de un pequeño número de Estados Miembros aún se conserva importante información que no ha sido divulgada. La Asamblea General ha expresado claramente el deseo de que se establezcan los mecanismos adecuados para que resulte posible acceder a esa información.

329. Hammarskjöld y las personas que lo acompañaban son recordados merecidamente por su labor y por haber dado la vida al servicio de los nobles objetivos de las Naciones Unidas. El tiempo no ha reducido la importancia que el conocimiento de la verdad acerca de lo ocurrido reviste para las familias de las víctimas del SE-BDY, para la comunidad mundial y para la propia Organización. Tantos años después del trágico suceso, la búsqueda de la verdad necesita de la cooperación de buena fe de todos los Estados Miembros.

330. Sigo considerando que casi con seguridad existe información pertinente y específica que no ha sido divulgada por un pequeño número de Estados Miembros. La falta de divulgación sigue siendo el principal obstáculo para llegar a una conclusión firme, y, habida cuenta de las lagunas que se han detectado en lo que respecta a la divulgación, resulta difícil recomendar que la cuestión se considere resuelta. Una vez que se hayan cerrado todas las vías de investigación razonablemente disponibles, tal vez resulte razonable llegar a una conclusión acerca de la hipótesis más probable. Sin embargo, aún no hemos llegado a ese punto.

331. A este respecto, las preocupaciones que cualquier Estado Miembro pueda tener acerca de la divulgación de información sensible no son tratadas con frivolidad. Me permito señalar que he puesto en conocimiento de los Estados Miembros clave que es posible acordar modalidades en virtud de las cuales ellos podrían describir o comunicar registros bajo condiciones de confidencialidad. Hasta el momento no se ha presentado ninguna solicitud para establecer un mecanismo de esa índole, pero no se debería descartar esa posibilidad como opción futura.

### B. Recomendaciones

332. Habida cuenta del contenido del presente informe, formulo seis recomendaciones que son compatibles entre sí.

**333. En primer lugar, recomiendo que las Naciones Unidas nombren a una persona independiente para que continúe la labor emprendida en cumplimiento**

**del mandato actual de la Persona Eminente.** A pesar de los esfuerzos desplegados para agotar todas las líneas de investigación razonables y llegar a una conclusión sobre la causa o causas del trágico suceso, sigue siendo cierto que casi con seguridad existe más información pertinente. El principal obstáculo que impide llegar a una conclusión es la reticencia de algunos Estados Miembros clave a proporcionar toda la información pertinente. Sin una persona independiente que desempeñe un papel de coordinación y fomenta la divulgación de toda la información pertinente, esta investigación corre el riesgo de perder impulso y conocimiento institucional y de desaprovechar la oportunidad de llegar a la mejor conclusión disponible. 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.

**334. En segundo lugar, recomiendo que se inste a los Estados Miembros clave a designar puntos de contacto específicos que puedan colaborar con respecto a cualquier consulta pendiente, en particular para determinar si existe información pertinente en los archivos de los servicios de seguridad, inteligencia y defensa de los Estados Miembros. Esto podría consistir, entre otras cosas, en el nombramiento o la renovación del nombramiento de funcionarios independientes y de alto rango (Encargados Independientes) u otros puntos de contacto específicos en los organismos o departamentos pertinentes, que cuenten con toda la independencia, el acceso, las autorizaciones y los recursos que necesiten para facilitar sus tareas y agilizar las búsquedas.** De manera similar a lo descrito en el informe de 2022, bajo el mandato actual la mayor parte de la nueva información ha sido localizada y proporcionada por particulares y no por Estados Miembros. No obstante, en algunas ocasiones esa información debe ser autenticada o verificada con los registros gubernamentales. Como se ha señalado, casi con seguridad existe información importante que aún no ha sido divulgada por unos pocos Estados Miembros clave, y es necesario acceder a esa información para comprender plenamente los acontecimientos. En particular, y sin que esta enumeración sea exhaustiva, los Estados Unidos, el Reino Unido y Sudáfrica han nombrado anteriormente Encargados Independientes pero no han divulgado ningún documento nuevo e importante. En ese sentido, y mediante la utilización del marco sugerido por Sudáfrica, se podría alentar a estos Estados Miembros y a cualquier otro Estado Miembro pertinente a que designen en los organismos o departamentos pertinentes puntos de contacto específicos que puedan colaborar con respecto a cualquier consulta pendiente. Las personas designadas para esas funciones deberían contar con toda la independencia, las autorizaciones y los recursos que necesiten, y como parte de su preparación deberían adquirir un conocimiento exhaustivo de la información actual, en particular mediante un examen de los informes presentados a la Asamblea General desde que el Grupo Independiente llevó a cabo su labor en 2015 (que se mencionan en la sección I.C de este informe), y deberían recibir exposiciones informativas por parte de una persona independiente nombrada por el Secretario General. Esto serviría para facilitar sus tareas y agilizar las búsquedas.

335. Como se señala en el informe de 2022 y en el presente informe, en 1961 había una presencia significativa de organismos y personal de inteligencia extranjeros en la región. Sin embargo, no se ha obtenido ninguna información procedente de los registros de esos organismos y de ese personal, a pesar de que constituyen una fuente potencial de información particularmente importante. Como se ha recomendado previamente, los Estados Miembros clave deberían tener la posibilidad de solicitar, antes de que el documento final sea transmitido al Secretario General, que la información específica no sea divulgada públicamente. Incluso si se identificasen registros pertinentes pero no resultase posible divulgarlos en ese momento, de todos modos la confirmación de la existencia de dichos registros sería una contribución significativa al registro histórico sobre el trágico suceso.

336. **En tercer lugar, recomiendo que se exhorte a todos los Estados Miembros a que proporcionen la información pertinente y garanticen pleno acceso a todos los archivos, más de 60 años después del siniestro.** Por los motivos señalados en el presente informe, algunos Estados Miembros han sido el principal objeto de mis solicitudes de nuevas búsquedas. No obstante, es importante que todos los Estados Miembros sigan colaborando y renueven sus esfuerzos para buscar cualquier información pertinente en relación con el accidente aéreo, en particular teniendo en cuenta los avances logrados en cuanto al estado de los conocimientos que compartimos desde que concluyeron los trabajos del Grupo Independiente en 2015 y la experiencia adquirida en el descubrimiento de nueva información que se encontraba en numerosos lugares.

337. **En cuarto lugar, recomiendo que, según proceda, se aliente a todos los Estados Miembros a que, en caso de que la labor continúe, brinden la asistencia necesaria a la persona independiente y a quienes colaboren de forma voluntaria con la persona independiente.** Una vez más, la labor de la Persona Eminente se ha visto considerablemente favorecida por la decisión de algunos Estados Miembros de poner voluntariamente a su disposición recursos, en particular expertos, para que colaboraran en las tareas específicas descritas en el presente informe. Como se ha señalado, esa labor también se ha visto sumamente favorecida por los esfuerzos vigorosos y voluntarios de particulares. La tendencia emergente es que han sido la fuente de la mayor parte de la información nueva y pertinente. En mi opinión, los Estados Miembros deberían seguir alentando a los particulares y a las entidades privadas a que divulguen cualquier registro pertinente y, de forma complementaria, se debería alentar a los Estados Miembros a que brinden su asistencia a fin de que las personas que estén llevando a cabo investigaciones tengan el mayor grado posible de acceso a la información.

338. **En quinto lugar, recomiendo que cualquier mandato ulterior incluya la presentación de una conclusión que indique si los Estados Miembros han cumplido con el proceso establecido por la Asamblea General.** En el informe de 2022 señalé que aún no era apropiado llegar a una conclusión con respecto a si la falta de cooperación o la cooperación parcial de algunos Estados Miembros permitían hacer alguna inferencia. Teniendo en cuenta la naturaleza, los objetivos y el desarrollo actual de la investigación, las cuestiones específicas señaladas en el presente informe como posible objeto de una investigación ulterior y las gestiones que se siguen llevando a cabo, no sería oportuno en la fase actual llegar a una conclusión formal sobre las consecuencias o implicaciones de cualquier falta de cooperación o cooperación parcial. No obstante, esta situación cobra mayor importancia con el paso del tiempo. El examen de la cuestión por parte de la Asamblea General podría proporcionar un marco para garantizar que este proceso tenga un punto final concreto.

339. **En sexto lugar, recomiendo 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 especial en línea.** Las Naciones Unidas ya han creado, por su propia iniciativa, una colección especial en línea sobre este tema. Como prioridad para el futuro, los registros y archivos de las Naciones Unidas relacionados con esta investigación, incluido el material original examinado por la Comisión Hammarskjöld, el Grupo Independiente y la Persona Eminente, así como otros materiales que la Persona Eminente haya señalado debido a su importancia, deberían ponerse a disposición del público en aras de la transparencia. En relación con mi tercera recomendación, esta puede ser una esfera en que la asistencia procedente de fuentes ajenas a las Naciones Unidas podría proporcionar un beneficio adicional.

**Anexo I****Carta de fecha 9 de enero de 2024 dirigida al Representante Permanente de Sudáfrica ante las Naciones Unidas por la Persona Eminente**

I have the honour to refer to previous correspondence, including Minister of International Relations and Cooperation Dr GNM Pandor's letter to me of 3 June 2022 indicating the full support of South Africa regarding the investigation into the circumstances surrounding the death of Secretary-General Hammarskjöld.

This year will mark the 63<sup>rd</sup> anniversary of the crash of flight SE-BDY, which was carrying the Secretary-General and those accompanying on a mission for peace in the Congo. Despite the passing of over six decades since, the General Assembly, the families of the victims, and the global community remain resolute that no effort should be spared in the full search for the truth of the tragic event. It is in this spirit that I renew my request for your assistance.

Informed by General Assembly resolution 77/252, I am now writing to key Member States to request responses to a number of queries. An annexure is enclosed with this correspondence. I would be very grateful for (a) specific responses to the questions contained in the annexure; and (b) confirmation regarding a list of sources. Regarding the latter request, it is of particular utility to be able to confirm with precision which archives and sources have been reviewed, in order that future searches may be better focused. In this regard, I seek your continuing assistance with clarifying whether the other sources described in (b), as listed in part B of the annexure, have been included or excluded for the purposes of responding to the queries asked.

I reiterate that I would be prepared to discuss any measures regarding the maintenance of confidentiality of information that would give South Africa comfort in its response. I would of course also be glad to provide any further information or documents, should it be of assistance in this task.

In order that I can report to the Secretary-General within the timeframes required of me, I would be grateful for your response to the matters contained in the annexure to this letter by 15 April 2024.

*(Firmado)* Mohamed Chande **Othman**

**Anexo II****Carta de fecha 9 de enero de 2024 dirigida a la Representante Permanente del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte ante las Naciones Unidas por la Persona Eminente**

I have the honour to refer to previous correspondence, including your letter to me of 18 July 2022. On receipt of that letter, I expressed my appreciation for your efforts in requesting searches for information regarding the circumstances surrounding the death of Secretary-General Hammarskjöld. I remain grateful for your continuing assistance.

This year will mark the 63<sup>rd</sup> anniversary of the crash of flight SE-BDY, which was carrying the Secretary-General and those accompanying on a mission for peace in the Congo. Despite the passing of over six decades since, the General Assembly, the families of the victims, and the global community remain resolute that no effort should be spared in the full search for the truth of the tragic event. It is in this spirit that I renew my request for your assistance.

Informed by General Assembly resolution 77/252, I am now writing to key Member States to request responses to a number of queries. An annexure is enclosed with this correspondence. I would be very grateful for (a) specific responses to the questions contained in the annexure; and (b) confirmation regarding a list of sources. Regarding the latter request, it is of particular utility to be able to confirm with precision which archives and sources have been reviewed, in order that future searches may be better focused. In this regard, I was assisted by your previous confirmation that the archives of the 1961 records of the Foreign Office Permanent Under-Secretary's department had been searched. I seek your continuing assistance with clarifying whether the other sources described in (b), as listed in part B of the annexure, have been included or excluded for the purposes of responding to the queries asked.

I reiterate that I would be prepared to discuss any measures regarding the maintenance of confidentiality of information that would give the United Kingdom comfort in its response. I would of course also be glad to provide any further information or documents, should it be of assistance in this task.

In order that I can report to the Secretary-General within the timeframes required of me, I would be grateful for your response to the matters contained in the annexure to this letter by 15 April 2024.

*(Firmado)* Mohamed Chande **Othman**

**Anexo III****Carta de fecha 9 de enero de 2024 dirigida al Subsecretario de Estado Adjunto para Asuntos de Organizaciones Internacionales de los Estados Unidos de América por la Persona Eminente**

I have the honour to refer to previous correspondence, including your letters to me of 6 October 2023 (undated but received on that date), and 28 July 2022. I express my continuing gratitude for your outreach efforts to relevant United States agencies and for requesting that they conduct searches for information regarding the circumstances surrounding the death of Secretary-General Hammarskjöld.

This year will mark the 63<sup>rd</sup> anniversary of the crash of flight SE-BDY, which was carrying the Secretary-General and those accompanying on a mission for peace in the Congo. Despite the passing of over six decades since, the General Assembly, the families of the victims, and the global community remain resolute that no effort should be spared in the full search for the truth of the tragic event. It is in this spirit that I renew my request for your assistance.

Informed by General Assembly resolution 77/252, I am now writing to key Member States to request responses to a number of queries. An annexure is enclosed with this correspondence. I would be very grateful for (a) specific responses to the questions contained in the annexure; and (b) confirmation of whether the sources listed in the annexure have been included or excluded for the purposes of responding to the queries asked.

I reiterate that I would be prepared to discuss any measures regarding the maintenance of confidentiality of information that would give the United States comfort in its response. I would of course also be glad to provide any further information or documents, should it be of assistance in this task.

In order that I can report to the Secretary-General within the timeframes required of me, I would be grateful for your response to the matters contained in the annexure to this letter by 15 April 2024.

*(Firmado)* Mohamed Chande **Othman**

## Anexo IV

### **Carta de fecha 13 de mayo de 2024 dirigida a la Persona Eminente por el Director General del Departamento de Relaciones Internacionales y Cooperación de Sudáfrica**

Your letter of 9 January 2024 refers. South Africa has received the United Nations' request for South Africa to provide:

- a) specific responses to the questions contained in the annexures of your letter; and
- b) confirmation regarding a list of sources.

Please note that South Africa remains seized with the matter and continues to work within its government departments, to follow-up on your request.

I wish to reiterate South Africa's support for, and cooperation with the UN on this matter, as well as efforts in contributing to this investigation. I would be grateful for the contact details for your team which DIRCO could transmit to the various Departments within the South African government to liaise with you and your team directly. Likewise, we hope to provide you with a contact list shortly, which will assist you in your investigations.

It would be appreciated if the correspondence from your department could be shared with   


*(Firmado)* Z. Dangor

**Anexo V****Carta de fecha 15 de abril de 2024 dirigida a la Persona Eminente por el Jefe del Departamento de Asuntos de las Naciones Unidas y Asuntos Multilaterales del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte**

Thank you for your letter dated 9 January 2024. We welcome and support efforts to understand the circumstances surrounding the tragic death of UN Secretary-General Dag Hammarskjöld and his party in 1961.

To this end we have, on multiple occasions, undertaken extensive searches of our archives across all relevant UK departments at the behest of the UN Inquiry and then shared the outcomes with you. In order to provide reassurance of the United Kingdom's full co-operation with the Inquiry, we previously appointed an independent reviewer, Mr Graham Hand.

With regards the points in your Annexure, I note that previous correspondence, including between you and Mr Hand as well as our letter to you of 18 July 2022, already address some of these matters at length. In respect of your request for a full list of records, our firm assessment (independently confirmed by Mr Hand) remains that all information of value to the Inquiry has already been provided to the Inquiry itself or has been released to The National Archives at Kew and is available to the public there.

*(Firmado)* Phil **Dixon**

**Anexo VI**

**Carta de fecha 13 de marzo de 2024 dirigida a la Persona  
Eminente por el Subsecretario Adjunto Principal de Asuntos de  
Organizaciones Internacionales de los Estados Unidos de América**

Thank you for your letter of January 25, 2024, regarding the investigation into the death of Dag Hammarskjöld. The United States has cooperated extensively with the Independent Panel of Experts. It has been my great pleasure to continue that cooperation with you since your appointment as Eminent Person.

I am not aware of any additional information pertaining to the specific questions in your request, but I will reconfirm with relevant agencies.

*(Firmado)* David **McFarland**

---