



Assemblée générale

Distr. générale
2 juillet 2015
Français
Original : anglais

Soixante-dixième session

Point 130 de la liste préliminaire*

Enquête sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient

Lettre datée du 2 juillet 2015, adressée au Président de l'Assemblée générale par le Secrétaire général

J'ai l'honneur de me référer à la résolution 69/246 de l'Assemblée générale concernant l'enquête sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient. Conformément au paragraphe 1 de ladite résolution, j'ai désigné le 16 mars 2015 le Groupe d'experts indépendants chargé d'examiner les nouvelles informations concernant le décès de l'ancien Secrétaire général et des personnes qui l'accompagnaient, et d'en évaluer la valeur probante. En application de la même résolution, je rends compte dans la présente lettre des progrès accomplis.

Je tiens d'emblée à exprimer ma sincère gratitude à Mohamed Chande Othman (République-Unie de Tanzanie), qui a dirigé les travaux du Groupe, et aux autres experts, Kerry Macaulay (Australie) et Henrik Larsen (Danemark), pour leur contribution remarquable à la recherche de la vérité sur les événements des 17 et 18 septembre 1961. Avec leur rapport, ils ont contribué de façon indispensable à l'exercice de la responsabilité que nous avons tous d'établir les faits après toutes ces années. Vous trouverez ci-joint une copie de ce rapport ainsi qu'une lettre de transmission établie par le Président du Groupe d'experts. Je compte rendre publics la présente lettre et celle susvisée du Président du Groupe, ainsi que le rapport du Groupe et ses appendices, moyennant les modifications de détail nécessaires à la protection des dossiers médicaux relatifs aux victimes et de la vie privée des témoins oculaires interrogés par le Groupe.

Permettez-moi d'évoquer brièvement les traits saillants du rapport et ses principales constatations et conclusions. Conformément à ses attributions, le Groupe d'experts a examiné et récapitulé les nouvelles informations mises à sa disposition et en a évalué la valeur probante. Je suis heureux qu'il ait cherché à déterminer non seulement si cette information avait une valeur probante mais également quel degré d'importance pouvait avoir une telle valeur, en classant cette importance selon quatre catégories : nulle, faible, modérée et forte. J'estime que ces catégories

* A/70/50.



permettent de distinguer les nouveaux éléments d'information qui méritent d'être retenus pour continuer à rechercher la vérité de ceux qui ne le justifient pas.

Je suis reconnaissant au Président du Groupe et aux autres experts de s'être rendus à Lusaka et Ndola (Zambie). Je tiens également à remercier les 12 témoins oculaires survivants qu'ils ont interrogés et qui ont généreusement pris sur leur temps pour leur communiquer ce qu'ils se souvenaient des dernières étapes du vol SE-BDY. L'information transmise par la Commission Hammar skjöld dans le rapport annexé à ma note du 21 mars (A/68/800) a également facilité les travaux du Groupe. Tout ceci témoigne du fait que le Groupe a fait les efforts qui s'imposaient pour demander et obtenir de nouvelles informations auprès des archives nationales et privées pertinentes et d'autres sources essentielles, y compris les anciens membres de la Commission Hammar skjöld et divers chercheurs et experts techniques. Je salue également le dynamisme dont le Groupe d'experts a fait preuve en contactant tous les États Membres et en assurant le suivi des demandes de renseignements particuliers adressées à certains États Membres qui pouvaient avoir en leur possession des dossiers intéressants ou toute autre information pertinente. Il a ainsi pu axer son attention sur les éléments dont l'existence semblait attestée par les nouvelles informations mises à sa disposition et rétrécir l'éventail des causes possibles de décès à celles dont il a jugé que la plausibilité avait une valeur probante suffisante.

Je me félicite des dispositions prises par les États Membres pour coopérer avec le Groupe d'experts et tiens à exprimer ma gratitude à ceux d'entre eux qui ont consenti à fournir ou rendre disponibles toutes informations au Président ou aux membres du Groupe. Je constate cependant qu'il est arrivé parfois que des États Membres ne fournissent pas de réponse concrète, ne répondent pas du tout ou ne lèvent pas le caractère confidentiel des documents demandés malgré le temps qui s'est écoulé. Il est dans mon intention de suivre cette affaire avec les États intéressés. Le Groupe indique également dans son rapport que, « malgré les demandes d'autres informations précises [qu'il] a adressées à certains États Membres, ceux d'entre eux qui ont répondu ont indiqué qu'ils n'ont pas pu retrouver de documents répondant aux demandes ». Le Groupe conclut de façon explicite « qu'il faut poursuivre les investigations dans ce domaine ». J'en déduis qu'il est possible que des documents classés non divulgués concernant l'accident du vol SE-BDY puissent encore être consultés. J'engage donc vivement les États Membres intéressés à continuer de rechercher les documents et renseignements pertinents et à répondre sans tarder aux demandes d'informations précises laissées en suspens.

En ce qui concerne l'examen et l'appréciation par le Groupe d'experts de la valeur probante des nouvelles informations à sa disposition, il apparaît que les nouveaux éléments concernant la cause ou les causes des décès confirment la validité, les constatations et les conclusions des autopsies pratiquées en 1961. Cela confirmerait que les 15 passagers du vol SE-BDY ont succombé à de multiples blessures ou à des blessures multiples présumées résultant de l'accident et que le seizième passager est mort de causes analogues, mais cinq jours plus tard. L'absence de valeur probante des nouvelles informations relatives à la cause ou aux causes de la mort met effectivement fin aux allégations selon lesquelles Dag Hammar skjöld aurait été assassiné après avoir survécu à l'accident.

De la même manière, il semble que l'évaluation des nouvelles informations selon lesquelles l'accident pourrait être dû à un sabotage ou à un détournement permet d'écarter ces deux hypothèses, à moins que d'autres éléments apparaissent. Le Groupe a également établi que les affirmations de « plusieurs mercenaires ou leurs interlocuteurs et d'autres agents qui prétendaient avoir abattu le SE-BDY ou provoqué sa chute par une attaque aérienne » manquaient de crédibilité. Enfin, s'il n'a reçu aucune nouvelle information faisant précisément état d'une erreur de pilotage, je note qu'il estime que cette absence de nouvelles informations « ne porte en rien atteinte à la valeur probante des informations existantes concernant cette hypothèse ».

Le Groupe a attribué une valeur probante modérée aux nouvelles informations étayant l'hypothèse d'une attaque aérienne ou d'un fait d'origine extérieure qui suivent :

- a) Les récits de neufs nouveaux témoins oculaires, à savoir qu'il y avait un ou plusieurs avions autres que le SE-BDY dans le ciel au moment où celui-ci s'approchait de Ndola, que ce ou ces avions étaient des avions à réaction, que le SE-BDY avait pris feu avant de s'écraser ou qu'il s'était fait tirer dessus ou avait été pris en chasse par un ou plusieurs avions;
- b) Les assertions de deux personnes affirmant avoir entendu des transmissions radio interceptées ou lu des transcriptions de transmissions radio interceptées concernant une possible attaque aérienne ou terrestre contre le SE-BDY;
- c) Les informations supplémentaires apparues concernant la capacité aérienne du gouvernement provincial du Katanga en 1961 et son recours à du personnel militaire et paramilitaire étranger;
- d) La possibilité que les communications envoyées par la machine cryptographique CX-52 utilisée par Hammarskjöld aient été interceptées;
- e) Le rôle éventuel de la fatigue de l'équipage dans l'accident du SE-BDY au regard de l'une ou plusieurs des hypothèses concernant les causes éventuelles;
- f) Les nouvelles informations qui mettent en doute l'heure à laquelle le lieu de l'accident a été officiellement repéré et le comportement de divers fonctionnaires et autorités locales.

Ainsi, à l'issue de son analyse, le Groupe a jugé que nombre de nouvelles informations avaient une valeur probante suffisante pour faire de l'attaque aérienne ou d'un autre fait d'origine extérieure une hypothèse à prendre en compte pour expliquer l'accident. En particulier, le Groupe a conclu que les récits des nouveaux témoins oculaires, les présumées transmissions radio interceptées et les nouvelles informations concernant la capacité aérienne des forces katangaises, visés aux alinéas a) à c) ci-dessus, pouvaient « également ouvrir des pistes non négligeables dans la recherche de la vérité concernant la ou les causes probables de l'accident et des morts tragiques qui en ont résulté ».

Je suis d'avis qu'une nouvelle enquête serait nécessaire pour établir définitivement les faits. L'organe chargé d'une telle enquête serait toutefois mieux à même de se prononcer de façon concluante sur les événements tragiques survenus dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961 s'il disposait des informations précises que le Groupe a demandées aux États Membres concernés. En conséquence, j'exhorte de nouveau les États Membres à divulguer et déclasser les informations dont ils

pourraient disposer sur les circonstances et les conditions entourant la mort des passagers du SE-BDY, ou à y garantir un accès privilégié. Cela serait tout particulièrement utile s'agissant des nouvelles informations auxquelles le Groupe a attribué une valeur probante modérée.

À cette fin, j'ai demandé à mon Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques, le Conseiller juridique de l'ONU, de se mettre en rapport avec les États Membres concernés pour assurer le suivi des aspects non réglés des demandes d'informations précises liées à cet événement, de recevoir les nouvelles informations fournies par les États Membres ou par d'autres sources et d'établir, au moyen d'un « examen ciblé et concerté », si ces informations modifient la valeur probante des éléments dont nous disposons actuellement. Le Conseiller juridique me donnera également des avis sur les faits qui doivent retenir l'attention de l'Assemblée générale ou appellent une décision de celle-ci. Je rendrai compte à l'Assemblée de tout progrès accompli avant la fin de sa soixante-dixième session.

Par ailleurs, comme suite à la recommandation du Groupe tendant à maintenir le contact avec les diverses archives nationales et privées, j'ai également demandé au Conseiller juridique d'envisager « la possibilité de mettre en place une collection d'archives centrale ou tout autre dispositif d'approche globale permettant à l'ONU et à toutes autres parties autorisées d'accéder par voie électronique ou tout autre moyen approprié aux documents et archives, l'objectif étant d'en renforcer durablement la préservation et l'accès ».

Enfin, nous devons impérativement prêter attention à ce qu'a déclaré le Chef du Groupe dans sa lettre d'envoi du 11 juin 2015, à savoir que, « pour connaître toute la vérité sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient, il faudrait que l'Organisation des Nations Unies s'attache de façon suivie et prioritaire à continuer de tout faire pour compléter ses informations, notamment en accédant aux documents et renseignements classés confidentiels qui sont actuellement en possession des États Membres et de leurs services et pourraient jeter un nouvel éclairage sur cet événement tragique et sur sa ou ses causes probables ».

Il est donc de notre responsabilité à tous de faire la lumière sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient. À cette fin, je recommande à l'Assemblée générale de rester saisie de la question. Ceci pourrait bien être notre dernière chance de connaître la vérité. Conformément à notre engagement renouvelé à cet égard, je demande à l'Assemblée d'appeler de nouveau les États Membres, comme suite au paragraphe 2 de sa résolution 69/246, à faire en sorte que tous les documents qui sont toujours classés confidentiels plus de 50 ans après les faits soient déclassés ou communiqués d'une autre manière, aux fins d'examen, au Secrétariat de l'ONU ou à une ou plusieurs autres éminentes personnalités auxquelles l'Assemblée jugera bon de confier cette tâche.

Je considère que c'est là notre devoir solennel à l'égard de mon illustre prédécesseur, Dag Hammarskjöld, des personnes qui l'accompagnaient et de leur famille.

(Signé) **BAN** Ki-moon

Lettre d'envoi

Lettre datée du 11 juin 2015, adressée au Secrétaire général par le Chef du Groupe d'experts indépendants créé par la résolution 69/246 de l'Assemblée générale

En ma qualité de Chef du Groupe d'experts indépendants et au nom des autres membres du Groupe, Kerryyn Macaulay et Henrik Larsen, j'ai l'honneur de vous faire tenir notre rapport, qui rend compte de l'examen et de l'évaluation de la valeur probante des nouvelles informations concernant la mort tragique de M. Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient, et renferme nos principales constatations, conclusions et recommandations.

Honorés que vous nous ayez désignés pour donner suite à la demande formulée par l'Assemblée générale dans sa résolution 69/246, nous nous sommes acquittés de notre mandat en ayant conscience de l'importance historique que revêt cette résolution pour la recherche de la vérité sur les conditions et les circonstances de la mort de l'ancien Secrétaire général et des personnes qui l'accompagnaient.

En application du mandat que vous nous avez confié, nous avons commencé nos travaux le 30 mars 2015 et examiné, depuis lors, le rapport et les documents présentés par la Commission Hammarskjöld ainsi que toutes les autres informations que nous ont communiquées des États Membres et d'autres sources; nous nous sommes rendus en Zambie pour entendre de nouveaux témoins, ainsi qu'en Belgique, au Royaume-Uni et en Suède pour consulter différentes archives publiques et privées. Nous avons activement sollicité tous les États Membres et adressé des demandes d'informations précises à certains d'entre eux.

Dans le cadre du mandat et des activités susmentionnés, le Groupe a reçu une masse d'informations nouvelles venant s'ajouter à celles que le Secrétaire général a reçues de la Commission Hammarskjöld. Ayant examiné et récapitulé toutes les informations qui nous ont été communiquées, nous avons constaté que certaines avaient une valeur probante, d'autres non. En appliquant des critères tels que la pertinence, l'authenticité, la crédibilité ou la fiabilité des nouvelles informations en tenant compte du rapport de chaque élément d'information avec tous les autres, le Groupe a également évalué la valeur probante de chaque nouvel élément et établi un classement en fonction de cette valeur (nulle, faible, modérée ou forte).

Le Groupe conclut en dernière analyse que, pour connaître toute la vérité sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient, il faudrait que l'Organisation des Nations Unies s'attache de façon suivie et prioritaire à continuer de tout faire pour compléter ses informations, notamment en accédant aux documents et renseignements classés confidentiels qui sont actuellement en possession des États Membres et de leurs services et pourraient jeter un nouvel éclairage sur cet événement tragique et sur sa ou ses causes probables.

Sans préjudice de vos prérogatives et de la décision que prendra l'Assemblée générale en dernier ressort, le Groupe a également formulé, à votre intention, des recommandations concernant la conservation intégrée des archives, la poursuite de l'action que vous avez engagée auprès des États Membres concernés en vue d'obtenir les archives ou documents classifiés et la manière d'utiliser toutes nouvelles informations qui seraient reçues après l'expiration du mandat du Groupe.

C'est pour nous un grand privilège d'avoir pu vous aider dans cette importante entreprise. Nous tenons à exprimer notre gratitude au Vice-Secrétaire général pour son appui indéfectible. Nous avons également beaucoup apprécié le soutien du Bureau des affaires juridiques, en particulier de Stephen Mathias, Sous-Secrétaire général aux affaires juridiques, et de Mona Khalil, juriste hors classe. Par-dessus tout, nous nous félicitons de l'excellente qualité des services de secrétariat assurés par Matthew Willis, secrétaire du Groupe, et Leslyn Raphael, assistante du Groupe, ainsi que de l'appui fourni par Janet Rogan, Coordinatrice résidente des Nations Unies en Zambie, et par l'équipe de pays des Nations Unies en Zambie.

Nous tenons également à exprimer notre profonde reconnaissance aux États Membres pour leur coopération constructive et espérons qu'ils continueront, de leur côté, à mettre au jour des documents et autres éléments concernant la mort de l'ancien Secrétaire général et des personnes qui l'accompagnaient, conformément à la résolution 69/246 de l'Assemblée générale.

Nous remercions les témoins qui ont eu la bonté de nous donner de leur temps et de nous communiquer leur version des événements.

Nous sommes redevables aux nombreux experts et spécialistes qui ont généreusement mis leur temps et leurs précieuses compétences à la disposition du Groupe, sans contrepartie aucune. Nous tenons également à remercier Susan Williams et la Commission Hammarskjöld des efforts qu'elles ont déployés pour porter cette question à l'attention de la communauté internationale.

Enfin, nous exprimons notre profond respect aux familles des personnes qui ont péri lorsque l'avion s'est écrasé pour la patience dont elles font preuve en attendant que la vérité soit établie. Nous espérons que nos efforts contribueront à faire la lumière sur les événements de cette nuit fatidique.

Le Chef du Groupe d'experts indépendants
(Signé) Mohamed Chande **Othman**

Rapport du Groupe d'experts indépendants créé par la résolution 69/246 de l'Assemblée générale*

Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction	8
II. Nouvelles informations concernant les causes des décès	12
III. Nouvelles informations provenant de témoins oculaires de la dernière phase du vol du SE-BDY	18
IV. Nouvelles informations concernant une attaque air-air ou sol-air, ou autre menace extérieure	23
V. Nouvelles informations sur le sabotage	45
VI. Nouvelles informations au sujet d'un détournement aérien	51
VII. Nouvelles informations concernant des facteurs humains	52
VIII. Nouvelles informations concernant les activités des services officiels et des autorités locales	56
IX. Synthèse des principales constatations et conclusions	62
X. Recommandations	68
 Appendices	
1. General information request from the Panel to all Member States	70
2. Specific information request from the Panel to the Government of Belgium and the response thereto	71
3. Specific information request from the Panel to the Government of France and the response thereto	75
4. Specific information request from the Panel to the Government of Germany and the response thereto	79
5. Specific information request from the Panel to the Government of the Republic of South Africa	82
6. Specific information requests from the Panel to the Government of the United States and the response thereto	84
7. Specific information request from the Panel to the Government of the United Kingdom and the response thereto	93

* The present report is being issued without formal editing.

I. Introduction

Présentation générale

1. Le 21 mars 2014, le Secrétaire général a soumis à l'Assemblée générale le rapport de la Commission de juristes chargée d'enquêter sur la mort de Dag Hammarskjöld (Commission Hammarskjöld), dont il avait été saisi, ainsi qu'une note dans laquelle il disait estimer que ledit rapport contenait de nouveaux éléments de preuve touchant la mort tragique de l'ancien Secrétaire général et des personnes qui l'accompagnaient (voir [A/68/800](#) et [A/68/800/Add.1](#)). La Commission Hammarskjöld, entité indépendante, est composée de quatre éminents juristes qui ont accepté l'invitation d'un comité initiateur à examiner ces informations et à indiquer si, à leur sens, les éléments de preuve disponibles à ce stade justifieraient que l'Organisation des Nations Unies rouvre son enquête.

2. Après avoir pris note du rapport et examiné l'analyse faite par le Secrétaire général, dans sa résolution 69/246 du 29 décembre 2014, l'Assemblée générale a prié le Secrétaire général de désigner un groupe d'experts indépendants chargé d'examiner les nouvelles informations et d'évaluer leur valeur probante. Elle y a également encouragé les États Membres à divulguer tous les dossiers pertinents en leur possession et à communiquer au Secrétaire général toutes informations pertinentes sur la mort de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient. En application de ladite résolution, le Secrétaire général a annoncé la constitution, le 16 mars 2015, du Groupe d'experts indépendants chargé d'examiner les nouvelles informations touchant les conditions et les circonstances qui ont entouré la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient et d'en évaluer la valeur probante. Il a décidé que le Groupe serait présidé par Mohamed Chande Othman, Président de la Cour suprême de la République-Unie de Tanzanie, et compterait comme membres Kerry Macaulay (Australie), spécialiste de la sécurité aérienne, et Henrik Larsen (Danemark), expert en balistique. Le Groupe, qui a mené ses travaux du 30 mars au 12 juin 2015, propose, dans le présent rapport, un récapitulatif des nouvelles informations dont il a été saisi et une analyse de la valeur probante de celles-ci, et fait part de ses constatations, conclusions et recommandations.

Enquêtes officielles précédentes

3. Les événements que le Groupe a été chargé d'étudier ont tout d'abord été examinés par le Comité d'enquête du Département fédéral de l'aviation civile de Rhodésie et du Nyassaland (Comité d'enquête de l'aviation civile rhodésien), du 19 septembre au 2 novembre 1961, puis par une commission d'enquête fédérale créée en application de la loi de 1955 sur les commissions d'enquête fédérales (Commission d'enquête rhodésienne), dont le rapport a été rendu public le 19 février 1962. Par la suite, conformément à sa résolution 1628 du 26 octobre 1961, l'Assemblée générale a chargé une commission d'enquête (Commission des Nations Unies) de conduire une enquête de caractère international sur les conditions et les circonstances entourant cette tragédie. Après la publication du rapport de la Commission des Nations Unies ([A/5069](#)), dans sa résolution 1759 du 26 octobre 1962, l'Assemblée générale a pris acte dudit rapport et prié le Secrétaire général de lui communiquer tout nouvel élément de preuve dont il pourrait avoir connaissance.

Mandat et définitions

4. Conformément à la résolution 69/246 de l'Assemblée générale et au mandat qui lui a été confié par le Secrétaire général, le Groupe était chargé d'examiner les nouvelles informations touchant les conditions et circonstances entourant la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient et d'en évaluer la valeur probante. Il devait notamment : examiner le rapport de la Commission Hammarskjöld et les éléments sur lesquels elle s'est fondée pour établir son rapport, ainsi que tous les dossiers pertinents qui seraient divulgués par les États Membres ou toutes informations utiles que ceux-ci ou d'autres sources pourraient communiquer; interroger, selon que de besoin, les témoins et autres personnes qui fourniraient de nouvelles informations, ainsi que les experts qui seraient à même de certifier l'authenticité de ces informations ou d'en expliciter les aspects techniques; se transporter, selon que de besoin, sur le lieu de l'accident; et établir un rapport contenant ses conclusions ainsi que les nouvelles déclarations faites par les témoins qu'il aurait entendus et tous nouveaux dossiers ou éléments d'information communiqués par les États Membres ou d'autres sources.

5. En ce qui concerne la portée de son analyse, le Groupe a considéré comme « nouvelle » toute information concernant la tragédie que la Commission des Nations Unies avait en sa possession au moment de son enquête, ainsi que les éléments dont la Commission avait connaissance mais que les nouvelles pratiques optimales ou les progrès matériels, scientifiques ou techniques constatés depuis lors permettent aujourd'hui d'envisager différemment.

6. Pour déterminer la « valeur probante » des (nouvelles) informations, le Groupe a évalué dans quelle mesure celles-ci tendaient à confirmer ou à infirmer, par elles-mêmes ou en conjonction avec d'autres éléments, l'existence ou l'inexistence d'un ou plusieurs faits en rapport avec les conditions et les circonstances de la mort tragique de l'ancien Secrétaire général et des personnes qui l'accompagnaient. À cette fin, il a pris en compte un ou plusieurs des critères non exhaustifs ci-après : authenticité des informations considérées (cohérence et contemporanéité, notamment); nature des informations (information obtenue directement ou indirectement, ouï-dire ou présomption, par exemple); crédibilité des informations (cohérence avec d'autres renseignements ou faits établis, notamment); analyses techniques des informations réalisées par des experts; et mesure dans laquelle les informations sont corroborées par d'autres éléments.

7. Le Groupe a attribué à chaque nouvelle information une valeur probante nulle, faible, modérée ou forte en fonction de sa nature, de sa teneur, de sa source et de sa portée. Il convient de noter que lorsqu'un élément d'information a reçu une valeur probante faible et doit donc être complété par d'autres renseignements pour que l'existence ou l'inexistence d'un ou plusieurs faits puisse être confirmée, cet élément a également été envisagé et évalué au regard de l'ensemble des informations pertinentes. Cela étant posé, la valeur probante attribuée à un ou plusieurs éléments d'information n'est pas figée et peut être modifiée en fonction des informations complémentaires qui pourraient se faire jour ultérieurement.

8. Le Groupe n'avait pas pour mandat de procéder à une enquête ni de dégager des conclusions juridiques.

Méthode et activités

9. Le Groupe a mené ses travaux en trois phases. Dans un premier temps, il a procédé à une étude préliminaire des « anciennes » et nouvelles informations sur les conditions et les circonstances de la tragédie, notamment celles qui figuraient dans : les rapports issus des précédentes enquêtes officielles (menées par le Comité d'enquête de l'aviation civile rhodésien, la Commission d'enquête rhodésienne et la Commission des Nations Unies); le rapport de la Commission Hammarskjöld et les documents sur lesquels elle s'est appuyée; et les fichiers et dossiers pertinents des archives de l'ONU. Il a également tenu compte de la situation au Congo et dans la région au début des années 60. Par ailleurs, en application de la résolution 69/246, dans laquelle l'Assemblée générale a encouragé les États Membres à divulguer tous les dossiers pertinents en leur possession et à communiquer au Secrétaire général toutes informations pertinentes sur la catastrophe, il a adressé, le 8 avril, une demande générale à tous les États Membres pour les prier de lui fournir ces éventuels dossiers ou informations (voir appendice 1).

10. Pour pouvoir déterminer par la suite la valeur probante des nouveaux éléments d'information mis à sa disposition, le Groupe a adressé, le 23 avril 2015, des demandes d'informations précises aux Gouvernements allemand, américain, belge, britannique, français et sud-africain (voir appendices 2 à 7). Il s'est également entretenu, dans la mesure du possible, avec des représentants de ces États Membres pour expliciter les motifs de ces demandes. Enfin, il a collaboré étroitement avec le Gouvernement suédois dans le cadre de ses travaux.

11. Au cours de la deuxième phase, les membres du Groupe ont effectué divers voyages entre le 28 avril et le 10 mai en vue de recueillir et d'analyser des éléments d'information intéressant l'évaluation. Ils se sont notamment rendus : à Londres pour y rencontrer le Président de l'ancienne Commission Hammarskjöld, Sir Stephen Sedley; à Oxford pour y examiner les documents de l'ex-Premier Ministre de la Fédération de Rhodésie et du Nyassaland, Roy Welensky, conservés dans les archives de la Bodleian Library de l'Université d'Oxford; à Lusaka et Ndola pour y interroger des témoins oculaires des derniers moments du vol de l'avion SE-BDY; à Bruxelles pour y examiner des documents conservés dans les Archives de l'État en Belgique; et à Stockholm pour y examiner des documents conservés dans les Archives nationales suédoises et la Bibliothèque royale de Suède et s'entretenir avec Hans Correl, ancien membre de la Commission Hammarskjöld, et Goran Björkdahl et Hans Kristian Simensen, chercheurs bénévoles suédois. Le Groupe a estimé que les réponses données par les Gouvernements allemand, britannique et américain à ses demandes d'information précises rendaient inutile toute recherche dans les archives nationales des pays concernés.

12. Au cours de cette phase également, le Groupe a rencontré, à New York, un ancien membre de la Commission Hammarskjöld, Richard Goldstone, et l'universitaire et historienne britannique Susan Williams, dont l'ouvrage intitulé *Who Killed Hammarskjöld?: The UN, the Cold War and White Supremacy in Africa* (2012) est à l'origine de la création de la Commission Hammarskjöld et a servi de source d'information à celle-ci.

13. Dans le cadre de la troisième phase, le Groupe a fait la synthèse des nouvelles informations, déterminé la valeur probante de celles-ci et rédigé un rapport sur ses conclusions. Pour analyser la valeur probante, il a recouru à diverses méthodes en fonction du type et de la nature des informations. Il s'est notamment appuyé sur les

analyses techniques réalisées par des experts. À cet égard, des rapports d'expertise médico-légale lui ont été communiqués par les personnes suivantes : le médecin légiste en chef adjoint de l'Institut de médecine légale de l'Université du Danemark du Sud, Peter Juel Thiis Knudsen; le médecin légiste en chef de l'Ontario et professeur de médecine de laboratoire et de pathobiologie à l'Université de Toronto, Michael S. Pollanen; et le Directeur du Centre de criminalistique et de médecine légale de l'Université de Dundee, Stewart Fleming. En ce qui concerne les informations balistiques, il a obtenu des évaluations d'Egon Poulsen, inspecteur et enquêteur en armes à feu au Centre danois de police scientifique, et du Bureau d'enquête fédéral des États-Unis, lequel avait consulté le Bureau américain pour la sécurité des transports.

Structure du rapport

14. Dans le présent rapport, le Groupe fait la synthèse des nouveaux éléments d'information mis à sa disposition concernant les conditions et les circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient, et indique la valeur probante qu'il a attribuée à chacun d'eux après analyse.

15. Plus précisément, le Groupe consacre la première partie du rapport au résumé et à l'analyse des nouvelles informations concernant la ou les causes des décès, qui sont classées dans deux grandes catégories : décès dû à des blessures multiples ou à des blessures multiples présumées résultant de l'accident et décès supposément dû à une ou plusieurs autres causes. Il passe ensuite en revue et évalue les nouvelles informations provenant de témoins oculaires de la dernière phase du vol du SE-BDY, en particulier celles faisant état d'un fait d'origine extérieure ayant causé l'accident. Il résume et analyse enfin la valeur probante de ces informations au regard de quatre hypothèses avancées pour expliquer l'accident du SE-BDY, à savoir l'erreur de pilotage, une attaque ou une menace venant de l'extérieur, le sabotage et le détournement. Le Groupe n'a reçu aucune nouvelle information sur une éventuelle erreur de pilotage ou « défaillance humaine », pour citer la Commission des Nations Unies, ce qui ne porte en rien atteinte à la valeur probante des informations existantes concernant cette hypothèse. Dans la partie suivante, le Groupe fait la synthèse et l'analyse des nouvelles informations quant au rôle éventuel de facteurs humains dans l'accident qui ont une valeur probante au regard des diverses hypothèses avancées pour expliquer l'accident. Dans l'avant-dernière partie, il examine et évalue les nouveaux éléments d'information concernant les activités des services officiels et des autorités locales. Enfin, la dernière partie du rapport contient une synthèse des principales constatations, conclusions et recommandations du Groupe.

16. Le Groupe tient à préciser qu'il a jugé nécessaire, afin d'aligner la présentation de son rapport sur celle des rapports issus des organes d'enquête officiels et de la Commission Hammarskjöld, et d'assurer la cohérence du présent rapport, d'organiser les nouvelles informations en fonction des questions ou groupes de questions concernant les causes ou les causes probables de l'accident qui sont examinés dans les précédents rapports d'enquête et au sujet desquels il a reçu de nouveaux éléments. Cela devrait permettre de faciliter l'analyse de la teneur et de la pertinence de ces nouvelles informations, et ne signifie nullement que le Groupe privilégie telle ou telle thèse concernant la cause ou les causes de l'accident ou des décès qu'il a entraînés.

17. Le Groupe souligne également qu'il a fait de son mieux pour résumer, de façon aussi précise et concise que possible, dans le court délai qui lui a été imparti, les nouveaux éléments figurant dans les très nombreuses informations qu'il a reçues du Secrétariat de l'ONU, notamment le rapport et les documents de base qui ont été communiqués au Secrétaire général par la Commission Hammarskjöld, ainsi que par des États Membres, des archives nationales et privées et diverses autres sources. En outre, le Groupe note que les synthèses qu'il propose rendent fidèlement compte des informations qui lui ont été transmises et que, bien que le manque de temps et de ressources ne lui aient pas permis de s'assurer de la véracité de tous les aspects de ces informations, il s'est efforcé, dans la mesure du possible, d'évaluer l'authenticité et la fiabilité de ces informations lorsqu'il en a analysé la valeur probante.

II. Nouvelles informations concernant les causes des décès

18. De nouvelles informations apparues depuis que la Commission des Nations Unies a achevé ses travaux en 1961 jettent le doute sur certaines causes de la mort des passagers de l'avion, établies à l'issue des autopsies effectuées par les autorités rhodésiennes. La question se pose également de savoir si les décès sont intervenus au moment de l'accident ou ultérieurement. Pour évaluer la valeur probante de ces nouveaux éléments, le Groupe les a classés dans deux catégories : a) décès dû à des blessures multiples ou à des blessures multiples présumées résultant de l'accident; b) décès supposément dû à une ou plusieurs causes. En ce qui concerne la première catégorie, les résultats des autopsies effectuées par des médecins légistes en Rhodésie du Nord entre le 21 et le 24 septembre 1962, conformément au Inquests Ordinance, indiquent qu'à l'exception d'un agent de sécurité des Nations Unies (AAA), décédé le 23 septembre 1961 probablement des suites d'une insuffisance rénale causée par d'importantes brûlures occasionnées par l'accident, tous les passagers avaient succombé à des blessures multiples ou à des blessures multiples présumées résultant de l'accident.

19. Les rapports d'autopsie doivent être lus en parallèle avec le rapport d'enquête médicale sur l'accident du DC6B Transair survenu dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, établi par H. Douglas Ross, P. J. Stevens et J. Hillsdon Smith à l'intention de la Commission d'enquête rhodésienne. S'agissant de la deuxième catégorie, de nouvelles informations tendent à affirmer que Dag Hammarskjöld aurait été tué d'une balle dans le front après l'accident aérien et que le corps – largement brûlé – d'un des soldats suédois qui l'accompagnait (BBB) présentait une blessure par balle à la jambe gauche.

Blessures par balle et autres lésions

20. Les nouvelles informations faisant état d'un trou circulaire dans le front de Dag Hammarskjöld sont parues dans un entretien publié le 28 juillet 2005 dans le journal suédois *Aftenposten*. Le général de division (ER) Björn Egge (Norvège) (aujourd'hui décédé), un officier de l'armée norvégienne déployé à l'Opération des Nations Unies au Congo (ONUC) au moment de la tragédie, que l'ONU avait dépêché à Ndola immédiatement après l'accident en vue de récupérer la machine cryptographique et la mallette d'Hammarskjöld, y affirmait que lorsqu'il avait vu le corps de l'ancien Secrétaire général (qui ne présentait aucune trace de brûlure) à l'hôpital de Ndola, il avait remarqué que son front était percé d'un trou circulaire.

La conclusion qu'on cherchait à en tirer était que l'ancien Secrétaire général n'était pas mort dans l'accident ou en raison de celui-ci, mais avait été abattu plus tard. Se fondant sur les informations tirées de l'ouvrage de Bodil Katarina Naevdal intitulé *Drommenes palass, Trygve Lie og Dag Hammarskjöld-en berating* [Le Palais des rêves : Trygve Lie et Dag Hammarskjöld] (2000), Egge affirmait également que l'une des photographies du corps avait été largement retouchée de sorte que ce trou n'était plus visible.

21. Ni la Commission d'enquête rhodésienne ni la Commission des Nations Unies n'ont indiqué dans leurs rapports si elles avaient connaissance de cette allégation ou l'avaient examinée au cours de leurs enquêtes. De la même manière, on ignore si Egge a informé, à ce moment-là ou immédiatement après, un fonctionnaire des Nations Unies de ce qu'il aurait constaté.

Assassinat par des mercenaires sur le lieu de l'accident

22. Cette information vient s'ajouter aux assertions de plusieurs anciens mercenaires, qui auraient dit ou reconnu avoir abattu, après l'accident, Hammarskjöld ou certaines des personnes qui l'accompagnaient. Le 12 août 2013, Keith Howard Osmond a déclaré qu'en juin 1999, après une réunion de classe à la Duke of York School, il avait rencontré Colin John Cooper, un ancien camarade, à l'Holiday Inn de Taunton (Royaume-Uni), lequel lui avait confié que l'accident avait été planifié, et que lui-même et un mercenaire sud-africain du nom de Swanepoel avaient été envoyés sur place pour s'assurer que Hammarskjöld avait bien péri dans l'accident. Il avait aussi affirmé qu'en entendant l'avion s'écraser, il avait sauté dans une Land Rover avec plusieurs collègues pour se rendre sur les lieux, où ils avaient été les premiers arrivés. Par la suite, Swanepoel avait déclaré qu'il avait constaté que Dag Hammarskjöld et deux de ses gardes du corps avaient survécu à la catastrophe et qu'il les aurait abattus. Swanepoel et ses collègues auraient ensuite criblé l'épave de balles. Cooper aurait également dit avoir reçu une bouteille de Coca-Cola remplie de diamants en reconnaissance de ses services.

23. En novembre 2005, lorsqu'il a été interrogé par des policiers norvégiens au Bureau de l'huissier d'Oppegard, Cooper a déclaré qu'étant devenu mercenaire dans le Katanga, il avait partagé, à Elisabethville, une chambre d'hôtel avec un mercenaire sud-africain du nom de Swanepoel, lequel avait servi dans la police ou l'armée. Un soir, alors que Swanepoel était ivre et impulsif, il s'était vanté d'avoir participé à l'assassinat d'Hammarskjöld après l'accident d'avion et d'avoir abattu son garde du corps alors que celui-ci essayait de quitter les lieux, et avait dit que tous les passagers de l'avion, y compris Hammarskjöld, avaient été criblés de balles. D'après les renseignements mis à la disposition du Groupe, quelque 500 mercenaires étaient au service des autorités katangaises à cette époque. Des mercenaires se trouvaient également à l'aéroport de Ndola le 17 septembre 1961.

24. Les documents fournis au Groupe par la Commission Hammarskjöld indiquent qu'un individu répondant au nom de John Benjamin Ebrnezar Swanepoel a été interrogé par un enquêteur des Nations Unies, le commandant A. Erikson, le 26 décembre 1962. J. B. E. Swanepoel a dit à l'enquêteur qu'il faisait partie de la gendarmerie katangaise, était retourné au Katanga à la mi-juillet 1961 et y était resté jusqu'en octobre 1961, avant d'être hospitalisé à Kolwezi après avoir été blessé au cours d'une partie de chasse. Ces documents confirment également que J. B. E. Swanepoel a été rapatrié d'Elisabethville par l'ONU le 21 mars 1963.

Le Groupe n'est pas en mesure de déterminer, à partir des éléments dont il dispose, si J. B. E Swanepoel est bien la personne dont Colin John Cooper ou Keith Howard Osmond ont fait mention.

25. Pour évaluer la valeur probante de ces nouvelles informations, le Groupe a demandé au Gouvernement de la République sud-africaine de l'aider à retrouver les informations mettant en cause Swanepoel et à en vérifier l'authenticité. Plus précisément, le 23 avril 2015, il a demandé aux autorités sud-africaines compétentes de faire des recherches et de lui communiquer toute information dont elles pourraient disposer sur la question, ainsi que tout autre renseignement pertinent sur l'existence et les activités d'un ou plusieurs Sud-Africains qui auraient travaillé comme mercenaires au Katanga en 1961 et porteraient le nom de Swanepoel (voir appendice 5). Au moment de la rédaction du présent rapport, le Groupe n'avait pas encore reçu de réponse.

26. Cela étant, compte tenu des profondes divergences, voire des contradictions, entre les récits d'Osmond et de Cooper, quant aux causes du décès, du manque de précisions s'agissant de l'identité d'un mercenaire appelé Swanepoel, un nom répandu en Afrique du Sud, et, comme nous le verrons plus loin, des résultats et des conclusions des autopsies, notamment de l'opinion des experts légistes, le Groupe a conclu que les nouvelles informations selon lesquelles des mercenaires répondant au nom de Swanepoel ou de Cooper auraient abattu Hammarskjöld sur le lieu de l'accident n'ont aucune valeur probante.

Dag Hammarskjöld a-t-il été retrouvé mort ou vivant?

27. En octobre 2010, John Ngongo, témoin oculaire de la catastrophe, a déclaré au chercheur suédois Goran Björkdahl que, la nuit de l'accident, il se trouvait dans la brousse avec un collègue aujourd'hui décédé pour apprendre à fabriquer du charbon de bois. Il a dit se souvenir que l'appareil s'était écrasé à 300 mètres de leur abri. À l'aube, ils s'étaient rendus sur le lieu de l'accident, où il avait vu un homme adossé à une termitière, les mains derrière la tête, qui lui avait paru vivant, bien qu'agonisant, et n'avait aucune blessure visible.

28. Plus d'un an plus tard, le 15 décembre 2011, Ngongo a déclaré aux chercheurs suédois H. K. Simensen et K. G. Hammer que la personne qu'il avait vue était morte. En outre, le 23 février 2011, il a dit à Björkdahl qu'il s'était trouvé à 500 mètres de l'épave et que l'homme qu'il avait vu n'était pas en vie. Dans une autre déclaration, faite à la Commission Hammarskjöld le 13 juin 2013, Ngongo a affirmé que la personne qu'il avait vue était allongée sur le dos avec une main derrière la tête et qu'il lui avait semblé, malgré la distance, qu'elle était morte.

29. Si l'on ne peut contester la présence de Ngongo sur le lieu de l'accident, étant donné qu'il s'y est rendu à environ 5 heures du matin, soit approximativement cinq heures après l'accident, que sa première déclaration contredit celles qu'il a faites ultérieurement quant à savoir si l'homme qu'il a vu était vivant ou mort, qu'il était dangereux de s'approcher de l'épave (qui a été dévorée par les flammes puis a explosé), qu'il ne savait probablement pas à ce moment-là qui était Dag Hammarskjöld et que les informations médicales indiquent que celui-ci est mort sur le coup, le Groupe a jugé que la déclaration initiale de Ngongo, selon laquelle la personne qu'il avait vue à l'aube sur le lieu de l'accident était en vie ou agonisante, n'avait aucune valeur probante.

Blessure par balle infligée à l'un des soldats

30. Le 25 janvier 2013, Adrian Eden Begg, qui était inspecteur adjoint de la police de Rhodésie du Nord au moment de la catastrophe, a informé la Commission Hammarskjöld qu'alors qu'il participait aux opérations de recherche sur le lieu de l'accident, le 19 septembre 1961, il avait découvert un corps dissimulé sous les décombres, qu'il avait pris pour celui d'un soldat suédois (BBB). Le corps présentait d'importantes brûlures et semblait avoir une trace de balle dans la cuisse gauche. Les restes d'un pistolet-mitrailleur 9 mm avaient été retrouvés dans l'épave, située à proximité. Selon lui, cette blessure était due soit à l'explosion soit aux munitions que le soldat portait sur lui.

31. Begg a également affirmé qu'il avait photographié le corps du soldat alors qu'il se trouvait sur le lieu de l'accident. De fait, l'homme en question était non le soldat suédois (BBB) mais une autre victime de l'accident (CCC), qui portait un brassard de l'ONU bleu et blanc au bras gauche.

32. L'autopsie de l'homme photographié par Begg (CCC) a révélé que celui-ci était mort de blessures multiples dues à l'accident. On a en effet constaté une fracture du fémur droit, une « très grande perte de tissu sur les parties interne, externe et postérieure de la partie inférieure du mollet droit » et une fracture-luxation de la cheville. La jambe gauche présentait en outre une plaie béante à mi-cuisse, sur la partie externe, mais le fémur était intact.

Autopsies

33. Lorsqu'il a analysé la valeur probante des nouvelles informations concernant la cause des décès, le Groupe a noté que la Commission d'enquête rhodésienne et Commission des Nations Unies avaient accordé une grande importance aux résultats des autopsies et aux conclusions du rapport d'enquête médicale établi par les docteurs Ross, Stevens et Smith. La Commission d'enquête rhodésienne a estimé que Dag Hammarskjöld, qui avait été projeté hors de l'avion pour tomber en dehors de la zone ravagée ensuite par l'incendie, ainsi que huit autres passagers avaient péri dans l'accident, et que les autres (mis à part AAA) avaient au moins perdu conscience dans la catastrophe et s'étaient trouvés dans l'incapacité de quitter les lieux. Elle a conclu qu'Hammarskjöld était mort sur le coup, et que les balles et autres projectiles retrouvés dans le corps de deux soldats suédois (BBB et DDD) s'y étaient logés lorsque les munitions que les soldats portaient sur eux avaient explosé dans l'incendie. Du reste, l'expertise balistique a également indiqué qu'aucune de ces munitions n'avait été tirée par une arme à âme rayée. La Commission des Nations Unies a exprimé des vues analogues sur la question.

34. Après avoir examiné les renseignements médicaux disponibles, le docteur Robert Ian Vanhegan a confirmé, dans un avis adressé le 11 mai 2011 au docteur Williams, membre du Royal College of Pathologists (Royaume-Uni), qu'aucun corps étranger n'avait été repéré sur les radiographies de Dag Hammarskjöld, lesquelles auraient mis en évidence des fragments métalliques tels des balles, et qu'il n'y avait aucune preuve médicale d'une blessure profonde à la tête. Selon le docteur Vanhegan, les balles trouvées dans les tissus des deux soldats (DDD et BBB) n'avaient probablement pas été tirées d'une arme à feu compte tenu de l'angle de pénétration et de l'absence de rainurage. Il a conclu que les résultats des autopsies ne permettaient nullement d'affirmer que l'un ou l'autre des soldats avait été délibérément abattu ou que des coups de feu avaient joué un rôle dans l'accident.

35. La Commission Hammarskjöld a également sollicité l'avis de trois éminents médecins légistes, les professeurs Lennart Rammer (Linköping) et Christer Busch (Uppsala) et le docteur Deryk James (Cardiff). Dans leur opinion collective, émise le 24 juillet 2013, ils ont jugé (après avoir examiné les renseignements, notamment médicaux, dont ils disposaient, sans toutefois avoir pu examiner les radiographies) que les rapports d'autopsie ne permettaient pas de conclure que Dag Hammarskjöld avait été abattu, tué par une explosion ou asphyxié par la fumée. Selon eux, il ressortait des autopsies qu'en toute probabilité, la mort était due à une « lésion par écrasement » de la cage thoracique, avec multiples fractures des côtes, du sternum et du rachis dorsal et hémorragie dans les cavités pleurales, autant d'éléments qui auraient entraîné une instabilité de la paroi thoracique (« volet costal ») et donc une défaillance respiratoire. L'aspect des blessures laissait fortement supposer qu'elles avaient été causées par la force de l'éjection et l'impact contre le sol et donnait également à penser que Dag Hammarskjöld était encore vivant au moment de l'accident. Faute de pouvoir donner une estimation précise, ils pensaient que Dag Hammarskjöld était probablement mort peu de temps après et n'avait sans doute pas repris connaissance après l'impact à cause de sa blessure à la tête.

36. Au vu des nouvelles informations dont il dispose sur la cause des décès, du lien entre la cause des décès et l'accident et des doutes soulevés quant à la régularité des autopsies réalisées initialement par les docteurs Ross, Stevens et Smith, le Groupe a jugé opportun de solliciter l'avis de trois éminents experts médico-légaux indépendants.

37. Le médecin légiste en chef adjoint de l'Institut de médecine légale de l'Université du Danemark du Sud, le professeur Peter Juel Thiis Knudsen, est arrivé à la conclusion qu'il existait des éléments convaincants, voire des preuves, permettant d'établir que Dag Hammarskjöld était en vie lorsqu'il a été blessé, et qu'il était très peu probable qu'il ait reçu une balle dans la tête, en particulier avant que l'avion ne s'écrase. Selon lui, à en juger par ses blessures, Hammarskjöld n'avait certainement pas survécu à l'accident plus d'une poignée de secondes, et la thèse d'une balle tirée alors qu'il était déjà mort était elle aussi extrêmement peu plausible et contredite par les résultats de l'autopsie. Il a estimé que cette thèse relevait de la pure spéculation et n'était en aucune façon étayée par l'autopsie. Il a toutefois conclu son avis en précisant que le fait que Dag Hammarskjöld et les autres personnes décédées ne présentaient aucune blessure par balle, à l'exception de celles causées par l'explosion de munitions, n'excluait pas la possibilité que l'avion ait été abattu.

38. Le médecin légiste en chef de l'Ontario et professeur de médecine de laboratoire et de pathobiologie à l'Université de Toronto, le professeur Michael S. Pollanen, a également estimé que la mort de tous les passagers de l'avion pouvait s'expliquer par les lésions occasionnées dans l'accident ou dans l'incendie qui a suivi, qu'il n'y avait aucune preuve médicale indiquant que Dag Hammarskjöld avait reçu une ou plusieurs balles dans la tête et que le fait que l'on ait retrouvé des débris métalliques (balles et fragments de douilles de cartouches) dans le corps des deux soldats s'expliquait par l'explosion, dans l'incendie qui avait suivi l'accident, de munitions chargées se trouvant à bord de l'avion, plutôt que par des tirs d'arme à feu. En outre, il a estimé que les passagers de l'avion n'étaient pas morts avant l'accident, étant donné que les blessures reçues dans l'accident expliquaient leur décès. Selon lui, les rapports d'autopsie ne fournissaient aucun élément permettant d'établir la cause de l'accident. Aucun motif d'ordre médical ou scientifique ne

justifiait d'exhumer le corps de Dag Hammarskjöld ou d'une autre victime. Pollanen a souscrit aux constatations et conclusions formulées par les docteurs Ross, Stevens et Smith après l'examen clinique des corps réalisé sur le lieu de l'accident, les examens radiologiques, les examens externes et internes et les analyses de laboratoire (histologiques et toxicologiques).

39. Les nouvelles informations communiquées par Egge tendent par ailleurs à mettre en doute la régularité des rapports d'autopsie, celui-ci affirmant qu'ils avaient été retirés du dossier de l'affaire lorsqu'il s'était rendu à l'hôpital de Ndola juste après l'accident. De l'avis du Groupe, la présence vérifiée des rapports d'autopsie dans les documents de Roy Welensky conservés dans les archives de la Bodleian Library, dans les archives du docteur J. Hillsdon Smith au Bureau du médecin légiste en chef de l'Ontario (à Toronto) et dans les archives du docteur Hugh Douglass Ross à l'Université de Dundee, ôte toute valeur probante à cette allégation. En ce qui concerne la disponibilité et l'accessibilité des archives médicales, le Groupe tient à saluer la décision du Gouvernement suédois de lever le secret du rapport médical conservé dans les Archives nationales suédoises. Il se félicite également que l'Université de Dundee ait décidé de mettre les dossiers médicaux concernés qui étaient conservés dans ses archives à la disposition du Groupe aux fins d'examen.

40. Chargé par le Groupe d'examiner les archives du docteur Ross, conservées au Service des archives de l'Université de Dundee, le Directeur du Centre de criminalistique et de médecine légale de l'Université de Dundee, le professeur Stewart Fleming, a découvert deux éléments de preuve médico-légale de prime importance, à savoir : un jeu complet de radiographies originales comprenant 200 radiographies des 15 victimes de l'accident et des radiographies de la fracture de la cheville du sergent Julien; et un épais dossier (« Analysis of Pathological Findings on Victims of Accident of UN Aircraft at Ndola on 17/18 September 1961 »), qui regroupe les notes prises par le médecin légiste lors de l'autopsie des 16 victimes.

41. Ayant examiné ces éléments, en particulier les 200 radiographies, et comparé les lésions traumatiques à celles dont il est fait état dans ledit dossier et le rapport d'enquête médicale, le professeur à Fleming a estimé que l'ensemble des lésions avaient été correctement enregistrées par les médecins légistes au moment des autopsies. En ce qui concerne Dag Hammarskjöld, il a jugé que les radiographies mettaient nettement en évidence la gravité du traumatisme thoracique, lequel était effectivement dû à l'accident. Sur la base de ces constatations et de la description post-mortem faite le docteur Ross des lésions que la victime présentait au thorax, aux vertèbres, à la nuque et à la tête, il a abouti à la conclusion que la mort était due à une défaillance respiratoire causée par une lésion par écrasement de la cage thoracique. Il a estimé que la victime était certainement morte peu de temps après l'accident et avait très probablement perdu connaissance en raison de la blessure à la tête décrite dans le rapport d'enquête médicale. Après avoir examiné les radiographies crâniennes de Dag Hammarskjöld, il s'est dit convaincu que, contrairement à ce qu'avait prétendu Egge, celui-ci ne présentait pas de trace de balle dans le front.

42. Le rapport d'enquête médicale indique qu'Egge a officiellement identifié, à l'hôpital de Ndola, le corps de Dag Hammarskjöld, lequel a également été vu par Knutt Hammarskjöld, neveu du défunt. Compte tenu des informations sur la

question, du fait qu' Egge n'a pas immédiatement signalé aux autorités de l'ONU qui l'avaient expressément envoyé à Ndola, pas plus qu'à ses supérieurs hiérarchiques de l'armée norvégienne, ce qu'il aurait vu sur le front d'Hammar skjöld à l'hôpital de Ndola, du retard inexpliqué avec lequel ces nouveaux éléments d'information ont été divulgués, du fait que les experts en criminalistique consultés par la Commission médicale royale suédoise (les docteurs A. Frykholm et N. Ringertz) dans le cadre de l'enquête de la Commission des Nations Unies, les experts consultés par le docteur Susan Williams et les membres de la Commission Hammar skjöld et du Groupe conviennent tous de la justesse, de la régularité et de la validité des conclusions des rapports d'autopsie initialement établis par les docteurs Ross, Stevens et Smith, le Groupe est d'avis que l'affirmation d'Egge selon laquelle Dag Hammar skjöld présentait une trace de balle dans le front est dépourvue de toute valeur probante.

43. Par ailleurs, Begg s'étant trompé sur l'identité de l'homme découvert sous les décombres et ayant cru que celui-ci avait été blessé par balle, contrairement à ce qu'a révélé l'autopsie, le Groupe considère que les nouvelles informations qu'il a communiquées n'ont aucune valeur probante.

44. Dans un souci d'exhaustivité, il convient d'ajouter que, si les différents experts en criminalistique consultés par la Commission Hammar skjöld et par le Groupe se sont généralement accordés à dire que les rapports d'autopsie établis par les docteurs Ross, Stevens et Smith étaient sommaires et donnaient une description peu détaillée, au regard des normes actuelles, de l'aspect, de la taille et de la localisation de certaines des lésions, ils en ont également souligné la qualité et le caractère professionnel et ont jugé qu'ils décrivaient de manière précise et complète toutes les blessures qui étaient visibles sur leurs radiographies et qu'ils étaient probablement conformes aux normes en vigueur à l'époque.

45. En ce qui concerne l'autre affirmation d'Egge, à savoir qu'on avait largement retouché une des photographies de Dag Hammar skjöld pour dissimuler la trace de balle que celui-ci présentait au front, le Groupe n'a pas pu mettre la main sur les négatifs ou les clichés originaux (pris sur le lieu de l'accident ou à la morgue de l'hôpital de Ndola) qui auraient permis une évaluation technique. En outre, il n'a pas été en mesure, faute d'éléments d'identification suffisants, de s'assurer de l'autorité et des compétences de l'auteur mentionné dans l'article paru dans le journal *Aftenposten* et sur les propos duquel Egge a fondé sa déclaration. Le docteur Vanhegan, qui a visionné trois des photographies d'Hammar skjöld, a estimé qu'il était impossible de déterminer dans quelle position et à quelle distance du point d'impact le corps reposait au moment où il avait été trouvé. Compte tenu de ce qui précède, et de la nature de l'allégation non confirmée, le Groupe a attribué une valeur probante faible aux nouvelles informations selon lesquelles une des photographies d'Hammar skjöld avait été « fortement retouchée ».

III. Nouvelles informations provenant de témoins oculaires de la dernière phase du vol du SE-BDY

46. Depuis la fin des travaux de la Commission des Nations Unies, 12 personnes ayant assisté à la dernière phase du vol du SE-BDY qui ne s'étaient pas manifestées à l'époque de l'enquête, ni d'autres enquêtes officielles, sont venues témoigner de ce qu'elles avaient observé dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961.

Ces témoignages ont tout d'abord été recueillis dans le cadre d'entretiens avec des chercheurs privés et bénévoles, puis, pour sept témoins, au cours des auditions de la Commission Hammarskjöld, en mai 2013. Le Groupe a pu consulter les déclarations des 12 témoins et il s'est rendu en Zambie en mai pour interroger six d'entre eux. Le fait qu'il n'ait pas interrogé les six autres témoins tient au fait qu'ils étaient déjà décédés, que leur état de santé ne le permettait pas ou qu'ils n'avaient pas eu personnellement connaissance de faits. Ces nouveaux témoins ont expliqué que c'était parce qu'ils ignoraient que des appels à témoins avaient été lancés ou par peur de subir des représailles qu'ils avaient décidé à l'époque de ne pas témoigner devant la Commission des Nations Unies ou durant d'autres enquêtes officielles.

47. Sur les 12 nouveaux témoins, cinq (Custon Chipoya, Kankasa, Mwebe, Ngongo et Ngulube) ont déclaré avoir vu au moins un autre avion évoluer dans le ciel à l'heure où ils estimaient avoir vu un gros avion, que l'on pense être le SE-BDY, s'approcher de Ndola dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Sept témoins (Custon Chipoya, Kankasa, E. Mulenga, S. Mulenga, Mwebe, Ngongo et Ngulube) ont dit que le gros avion était en flammes avant de s'écraser. Deux témoins (Mwansa et Chimema) qui n'étaient qu'à deux ou trois kilomètres du lieu de l'accident ont dit ne pas avoir vu de deuxième avion (voire, en toute hypothèse, de troisième), ni de signes indiquant que l'avion qu'ils voyaient dans le ciel était en feu.

48. Ayant passé en revue l'ensemble des témoignages, y compris ceux recueillis durant les enquêtes officielles, en 1961 et 1962, le Groupe a constaté que bon nombre d'éléments se recoupaient entre les déclarations des nouveaux témoins et celles des témoins interrogés durant les enquêtes officielles, ceux-ci ayant été plusieurs à avoir aperçu un ou plusieurs autres avions que le SE-BDY évoluer dans le ciel au moment où celui-ci manœuvrait pour atterrir à Ndola. Certains ont également dit que ce qu'ils pensaient être le SE-BDY avait pris feu en plein vol. Le Groupe a néanmoins considéré comme nouvelles les informations fournies par les nouveaux témoins dans la mesure où elles provenaient de sources qui n'avaient pas été entendues durant l'enquête de la Commission des Nations Unies ou les enquêtes officielles l'ayant précédée.

49. En outre, le Groupe a réexaminé les déclarations des témoins « africains », d'après les termes de la Commission rhodésienne, car il estimait que leur témoignage n'avait pas été dûment pris en considération, ayant été parfois considéré peu crédible sans raison suffisante ou jugé extrêmement douteux du fait des opinions nationalistes ou politiques des témoins ou tout simplement parce que les témoins n'avaient pas immédiatement rapporté aux autorités ce qu'ils avaient vu, alors même qu'ils avaient été parfaitement en mesure d'expliquer pourquoi ils avaient agi ainsi. À cet égard, il abonde dans le sens de la Commission Hammarskjöld, qui a déclaré que la Commission des Nations Unies, avec tout le respect qui lui est dû, semblait avoir été circonspecte dans le choix des témoins qu'elle avait entendus et s'être trop fortement laissée influencer à cet égard par la Commission d'enquête rhodésienne, entité qu'elle a qualifiée d'« organe moins crédible ». Il a donc estimé que l'examen sous un nouvel angle des « vieilles » informations fournies par ces témoins pouvait s'avérer utile pour les besoins de son enquête.

Synthèse des observations faites par les nouveaux témoins

50. On trouvera ci-après une synthèse des observations faites par les 12 nouveaux témoins concernant la dernière phase du vol du SE-BDY, telles qu'elles ressortent

des déclarations recueillies par la Commission Hammar skjöld et des chercheurs privés et, pour six d'entre eux (Custon Chipya, Kankasa, E. Mulenga, S. Mulenga, Mwebe et Ngulube), par le Groupe lui-même. Les observations sont classées en fonction du lieu d'où les témoins ont observé les événements qui se sont déroulés dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961.

51. Quatre nouveaux témoins oculaires de la dernière phase du vol du SE-BDY étaient des charbonniers en train de travailler dans la forêt à proximité du lieu de l'accident la nuit où l'avion s'est écrasé. Le premier (Ngongo) a déclaré qu'il était 20 heures (heure locale) passées lorsqu'il a aperçu un gros avion dans le ciel à proximité duquel évoluait un deuxième avion, qui, à juger par le bruit qu'il faisait, devait être un petit avion à réaction. Il a vu que le plus gros était en flammes avant de s'écraser, en particulier le moteur et les ailes, et entendu le plus petit s'éloigner après l'impact au sol. Il s'est rendu sur le site de l'accident à l'aube et a dit qu'à son arrivée, il n'y avait personne sur les lieux et l'épave de l'avion était encore fumante. Il a vu le corps d'Hammar skjöld adossé contre une termitière.

52. Le deuxième (Custon Chipoya) a remarqué un gros avion décrivant des cercles dans le ciel aux alentours de minuit. Alors que l'avion décrivait sa troisième boucle, il a aperçu un petit avion, qui, à juger par sa vitesse de vol et le bruit qu'il faisait, devait être un avion à réaction, puis des flammes s'en échapper en direction du gros avion. Il a entendu une forte explosion et vu le gros avion prendre feu et s'écraser. S'étant rendu sur le site de la catastrophe à l'aube, il a constaté que des policiers et des soldats s'y trouvaient déjà et que le corps de nombreuses victimes, y compris celui d'Hammar skjöld, et des éléments de l'épave avaient déjà été emportés.

53. Le troisième nouveau témoin qui se trouvait en forêt la nuit en question (Moses Chimema) a vu un gros avion évoluer dans le ciel entre 19 heures et 22 heures. Il a dit que l'avion s'était écrasé lorsque l'une de ses ailes était venue heurter la cime des arbres pendant qu'il tournait. Il n'a toutefois jamais déclaré avoir vu l'avion en flammes pendant qu'il se trouvait en l'air. S'étant rendu sur le site de la catastrophe le 18 septembre, à 9 heures, il a constaté que l'avion brûlait encore et que la police était sur les lieux.

54. Le quatrième nouveau témoin à avoir été présent (Lumayi Chipoya) a dit qu'un hélicoptère à l'arrière duquel s'échappait de la fumée avait décrit deux ou trois boucles dans la zone avant de « tomber ». Elle s'est rendue sur le site peu après l'accident et a constaté que des policiers et des militaires s'y trouvaient déjà.

55. Deux des 12 nouveaux témoins oculaires (Kankasa et Margaret Ngulube) se trouvaient à Twapia (à 7 km au sud-est du lieu de l'accident), qui est situé sur la trajectoire de vol empruntée par les avions en phase d'approche pour atterrir sur la piste 10, celle utilisée à l'aérodrome de Ndola dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Le premier (Kankasa) a dit qu'entre 21 heures et 22 heures son mari l'avait appelée à l'extérieur de la maison pour voir ce qui était en train de se passer dans le ciel. Elle a alors vu ce qui ressemblait à « deux avions de chasse de l'armée » passer au-dessus de leur maison en direction de l'aéroport. Elle a vu des flammes s'élever au loin dans la direction de l'accident, mais n'a pas vu le gros avion pendant qu'il était en l'air. Elle ne s'est pas rendue sur le lieu de l'accident.

56. Le deuxième témoin oculaire qui se trouvait à Twapia (Margaret Ngulube) a vu deux avions dans la zone entre 18 heures et 21 heures, l'un plus petit que l'autre, qui venaient tous deux de l'ouest et se dirigeaient vers l'aéroport. Au moment où le petit

avion dépassait le plus gros, les ailes de ce dernier ont pris feu et il a commencé à « chuter ». Le témoin a dit qu'elle ignorait où le petit avion s'était rendu une fois le plus gros hors de vue. Elle ne s'est pas rendue sur le lieu de l'accident.

57. Trois des nouveaux témoins oculaires se trouvaient à Chifubu (à 10 km au nord-est du site de l'accident et 5 kilomètres au nord-est de la trajectoire d'éloignement déterminée par l'approche aux instruments). Le premier (Safeli Mulenga) a vu un avion plus gros que les avions habituels s'approcher « depuis le Congo » entre 20 heures et 21 heures. L'avion a décrit des cercles et à sa troisième boucle il s'est dirigé vers la piste d'atterrissage. Le haut de l'avion, mais pas les ailes, a alors pris feu. Le témoin a eu l'impression que le feu venait « d'ailleurs », comme s'il s'agissait d'un « éclair », mais il n'a pas vu d'autre avion dans le ciel ce soir-là. Il s'est rendu sur le site de l'accident un ou deux jours après l'accident et a remarqué qu'on pouvait encore voir les empreintes laissées par les corps.

58. Le deuxième témoin oculaire qui se trouvait à Chifubu (Emma Mulenga) a vu un avion arriver depuis l'ouest entre 19 heures et 20 heures et décrire des cercles dans le ciel, ce qui l'avait marquée. Alors que l'avion en était à la troisième boucle, elle a vu ce qui semblait être un éclair l'atteindre depuis le haut. Le haut de l'avion a alors pris feu. Le feu a gagné en intensité et l'avion s'est mis à chuter. Le témoin n'a pas entendu d'autre bruit ou vu d'autre avion à proximité. Elle ne s'est pas rendue sur le site de l'accident.

59. Le troisième témoin oculaire présent à Chifubu (Dickson Mwebe) a vu un avion s'approcher de l'aérodrome depuis l'est entre 19 heures et 20 heures et commencer à décrire des cercles dans le ciel. Durant sa deuxième boucle, il a été rejoint par un autre avion plus petit, qui, à juger par sa vitesse de vol et le bruit qu'il faisait, semblait être un avion à réaction. Peu après, un éclair émanant du petit avion a touché les ailes du gros avion, qui a alors pris feu. Le petit avion est ensuite reparti en direction du nord-ouest. Le témoin s'est rendu sur le site de l'accident le 18 septembre, vers 6 heures ou 7 heures, où il a constaté la présence de policiers et de soldats. Il a remarqué que le site avait été bouclé à l'aide d'un ruban de signalisation rouge et que de la peinture rouge avait été appliquée sur certains arbres. Un corps se trouvait à proximité d'une termitière.

60. Trois nouveaux témoins qui se trouvaient à d'autres endroits ont également fait des déclarations. Le premier (Joseph Kalupentala) a rapporté qu'en 1987 son patron de l'époque (Chikabouya) lui avait raconté que lorsqu'il s'était rendu sur le site de l'accident, dans la nuit du 17 au 18 septembre, il avait été arrêté et menacé par des « soldats blancs » armés. De ses propres aveux, le témoin se livrait à l'époque à de la contrebande. Son patron lui aurait dit que les soldats étaient des Belges et qu'ils avaient abattu l'avion.

61. Un autre témoin oculaire appartenant au même groupe (Douglas Mwansa) a dit qu'il était chez lui à Kamensho Mpanshi (à 3 km au sud-ouest du lieu de l'accident), dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, lorsqu'il avait entendu un avion s'approcher depuis l'ouest, puis s'éloigner brièvement avant de revenir et de se diriger dans la direction opposée. Il avait alors entendu une explosion et était immédiatement sorti de chez lui, trouvant sa femme pointant du doigt dans la direction de l'accident. Il n'a pas donné davantage de précisions sur le déroulement de l'accident car il se trouvait « relativement loin du site ». Il s'est rendu sur les lieux de l'accident le 18 septembre, vers 7 heures, et a constaté que des policiers

étaient présents. De plus, il a remarqué que le site avait été bouclé et que les corps avaient été enlevés.

62. Le troisième témoin du groupe (Abraham Kunda) a observé qu'un avion avait décrit trois cercles dans le ciel dans la nuit du 17 au 18 septembre et que peu après les lumières de l'aéroport s'étaient éteintes pour le reste de la soirée. L'avion volait à ce moment-là en direction du mont Ndola (à 12 km à l'ouest de l'aérodrome). Le témoin est ensuite retourné dans sa maison, qui se trouvait à Masala, soit « entre 200 et 300 yards » (l'équivalent de 180 à 270 m) de l'aérodrome. Il s'est rendu sur le site de l'accident dans le courant de l'après-midi du 18 septembre, sans toutefois donner de précisions sur ce qu'il y avait vu.

Éléments influant sur la valeur probante des déclarations des nouveaux témoins oculaires

63. Des événements graves comme ceux qui se sont produits dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961 peuvent profondément marquer ceux qui en sont témoins. La fiabilité des témoins oculaires, partant la valeur probante de leurs déclarations, dépend généralement des facteurs suivants : mesure dans laquelle le témoin a pu observer les événements ou identifier les protagonistes, conditions et circonstances dans lesquelles l'observation s'est faite et effets que le passage du temps peut avoir sur la mémoire humaine et le souvenir des événements passés. Même si un témoin est sincère et absolument convaincu de ce qu'il a cru voir ou reconnaître, la valeur probante des informations données par les nouveaux témoins doit être appréciée à la lumière de ces facteurs.

64. Les heures auxquelles les témoins disent avoir vu ou entendu les différents événements variant considérablement d'une personne et l'autre, et par rapport aux informations disponibles par ailleurs, le Groupe n'a pas accordé de grande valeur probante à cet aspect de leur témoignage. Ces écarts s'expliquent par le fait que bon nombre de témoins se sont fiés à des repères peu sûrs, comme leurs habitudes de travail ou de vie domestique, et non à des horloges ou des montres.

65. La Commission des Nations Unies a pu établir, essentiellement d'après l'heure à laquelle les montres des victimes s'étaient arrêtées, que l'accident s'était produit peu après minuit, quelques minutes avant que la lune ne disparaisse à l'horizon. D'après les données météorologiques et les déclarations de nombreux témoins, la nuit était claire et presque calme. Néanmoins, le Groupe estime possible qu'en raison de la distance, les témoins les plus éloignés du site de l'accident aient pu se méprendre sur certains détails. À l'inverse, les témoins plus proches du site, en particulier les charbonniers travaillant dans la forêt où l'avion s'est écrasé, bien que mieux placés pour entendre l'accident et en observer le déroulement, avaient probablement un champ de vision obstrué par le couvert forestier et étaient trop proches du SE-BDY pour suivre toute la séquence des événements.

66. Le Groupe estime que le fait que le nombre d'avions observés varie d'un témoin à l'autre ne signifie pas nécessairement que certains avaient raison et d'autres tort. Des facteurs comme l'heure à laquelle les témoins ont observé les événements et le lieu où ils se trouvaient peuvent avoir influé sur le nombre d'avions qu'ils pouvaient voir dans la zone à un moment donné. De plus, sans être particulièrement au fait des considérations techniques liées aux avions et à l'aviation, presque tous ont dit avoir régulièrement vu des avions manœuvrer à proximité de l'aéroport de Ndola. C'est donc sur la base de cette expérience que des

témoins ont dit que certains des avions évoluant dans le ciel la nuit en question étaient des avions à réaction.

67. Il convient donc, en raison des facteurs qui viennent d'être énoncés, de ne pas prendre pour argent comptant les informations données par les témoins oculaires. Cela étant, la majorité d'entre eux ont été les témoins directs des événements et ont décrit ce qu'ils pensaient en leur âme et conscience avoir observé la nuit en question; il importe donc d'éprouver la véracité de leurs observations au regard des informations disponibles.

68. De plus, dans certains cas, les observations des nouveaux témoins oculaires avaient trait à d'autres questions ou événements examinés par le Groupe, ce qui fait que celui-ci a apprécié la valeur probante plus ou moins élevée de certains aspects des informations données par rapport à d'autres aspects du même ensemble d'informations en se servant des critères énoncés plus haut.

69. Rappelant qu'il est chargé d'examiner et d'évaluer la valeur probante des nouvelles informations liées aux conditions et circonstances ayant abouti à la mort tragique de ceux qui se trouvaient à bord du SE-BDY, le Groupe a analysé la mesure dans laquelle les informations fournies par les nouveaux témoins permettaient d'établir : s'il y avait d'autres avions que le SE-BDY dans le ciel au moment où celui-ci s'approchait de Ndola, si ce ou ces avions étaient des avions à réaction, si le SE-BDY avait pris feu avant de s'écraser et si le SE-BDY s'était fait tirer dessus ou avait été pris en chasse par un ou plusieurs avions. À cet égard, le Groupe a estimé que la valeur probante des nouvelles informations fournies par neuf témoins était modérée et que celle des informations fournies par trois autres témoins (Lumayi Chipoya, Kalupentala et Kunda) était nulle car leurs prétendues observations ne correspondaient manifestement pas aux informations disponibles ou ne faisaient que reprendre des rumeurs.

70. Le Groupe reviendra sur les observations des témoins relatives au lieu de l'accident dans la section intitulée « Nouvelles informations concernant les activités des services officiels et des autorités locales ».

IV. Nouvelles informations concernant une attaque air-air ou sol-air, ou autre menace extérieure

71. La Commission des Nations Unies de 1962 a indiqué dans son rapport qu'elle avait « soigneusement cherché à établir si le SE-BDY avait pu être abattu par un autre appareil ou attaqué du sol » et s'était demandée « si l'accident ne s'était pas produit à la suite d'une manœuvre d'évitement ou par suite d'une distraction momentanée du pilote lors d'une attaque, ou d'un simulacre d'attaque, des airs ou du sol ». Sans pouvoir exclure la possibilité d'une attaque, elle a toutefois précisé qu'elle n'avait « pas découvert de preuve à l'appui de cette hypothèse ». Depuis, plusieurs nouveaux éléments d'information étayant l'hypothèse selon laquelle un autre avion aurait abattu le SE-BDY, ou l'aurait menacé d'une manière qui aurait provoqué l'accident, ont été découverts. Le Groupe a également relevé que la Commission avait été informée « qu'aucune veille radar n'a[vait] été maintenue dans la région de Ndola pendant la soirée et la nuit du 17 septembre et on ne p[ouvait] donc exclure tout à fait la possibilité qu'un "avion inconnu" s'y soit trouvé ».

Interception des communications radio I

72. Au nombre des nouvelles informations, on trouve les déclarations de l'ancien commandant des forces navales, Charles Southall, qui ont été recueillies en plusieurs fois par M^{me} Williams et la Commission Hammar skjöld entre 2009 et 2013. Southall a dit qu'il avait eu connaissance de communications radio, dont il aurait entendu un enregistrement ou lu la transcription, dans lesquelles un pilote aurait dit avoir repéré et abattu un avion, qu'on pense être le SE-BDY, dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Bien que son compte rendu de l'enregistrement varie légèrement d'une déclaration à l'autre, il est cité par la Commission Hammar skjöld comme ayant lu ou entendu ce qui suit :

« Je vois un avion de transport s'approcher en contrebas, tous feux allumés. Je vais descendre pour m'en assurer. Oui, c'est le DC6 Transair. C'est l'avion. Je l'ai touché. Il y a des flammes. Il tombe. Il va s'écraser. »

73. Southall explique que l'officier de quart, ou un autre officier présent au moment où il a pris connaissance des communications radio, lui aurait dit qu'un pilote belge, dit « Lone Ranger », pilotant un Fouga Magister des forces katangaises était à l'origine de la transmission et qu'il « attendait probablement l'avion d'Hammar skjöld ». Il ne savait toutefois plus s'il avait écouté un enregistrement sonore du message ou en avait lu une transcription, mais savait qu'environ sept minutes s'étaient écoulées entre le moment où il en avait pris connaissance et le moment où le message avait été transmis en raison du décalage dû au temps de transmission. Il n'était pas non plus en mesure de dire si le message était en français ou en anglais car il maîtrisait parfaitement les deux langues.

74. Southall a dit que lorsqu'il avait entendu l'enregistrement, il était stationné à un centre de communications navales de la National Security Agency (NSA) situé à Chypre, près de Nicosie (à environ 5 000 km au nord de Ndola). Il a dit qu'à l'époque il était agent de « traitement et de transmission », et précisé que la Central Intelligence Agency (CIA) était logée dans le même bâtiment, mais occupait des locaux séparés. Il ne travaillait habituellement qu'en journée, mais ce jour-là son officier de quart l'avait appelé à son domicile entre 19 heures et 21 heures (heure locale de Chypre) pour lui dire de venir sur place « vers minuit [parce que] quelque chose d'intéressant [allait] se passer ». C'est peu après minuit qu'il a entendu le message. Il a expliqué que le message avait été intercepté par la CIA, qui l'avait transmis au centre de la NSA, et qu'il se trouvait en compagnie de quatre ou cinq collègues, dont Tyler Wat, officier subalterne qui était l'un de ses amis, lorsqu'il avait entendu l'enregistrement du message ou en avait lu la transcription.

75. Il semble que Southall ne se soit mis à raconter ce qui s'était passé la nuit en question que lorsqu'il a été contacté par une analyste du Département d'État américain, Karen Engstrom, le 8 décembre 1992, en rapport avec une demande d'entraide des autorités suédoises, qui menaient une enquête sur les circonstances de la mort de Dag Hammar skjöld. L'enquête était dirigée par un diplomate suédois, Bengt Rosio.

Interception des communications radio II

76. De nouvelles informations d'un contenu très similaire ont été fournies par un ancien officier des Services de sécurité de l'armée de l'air américaine, Paul Abram, qui a déclaré lors d'un entretien avec le Groupe, le 26 mai 2015, qu'il avait entendu

des transmissions concernant un avion abattu au Congo, ou à proximité, dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Abram était stationné à un poste d'écoute de la NSA situé en Grèce, à Héraklion (à plus de 5 000 km au nord de Ndola), où il était généralement chargé de surveiller cinq à six fréquences simultanément, et que ses « cibles de choix » étaient les activités militaires au Congo, comme les mouvements de troupes et les ventes d'armes. Il a indiqué que quelques jours auparavant il avait eu connaissance du plan de vol prévisionnel du SE-BDY, où figuraient des informations sur le type et le « numéro » de l'appareil, ainsi que sur sa destination, qui était Ndola.

77. D'après les « conversations radio » de la nuit du 17 au 18 septembre, il pensait qu'il écoutait les activités d'une « force terrestre américaine ». Plus tard dans la soirée, il a entendu quelqu'un dire : « L'avion arrive [...] tous feux allumés », puis quelqu'un sur une autre fréquence, qui n'était pas un Américain à juger par son accent (il a par la suite précisé qu'il ne s'agissait ni d'un Français, ni d'un Espagnol) dire « les Américains viennent d'abattre un avion de l'ONU ». L'intensité des « conversations radio » a nettement augmenté après ces transmissions.

78. Abram ne pense pas avoir entendu de communications en provenance du SE-BDY durant la période en question. Il n'était pas certain de l'heure à laquelle il avait entendu les transmissions, mais indiqué qu'il assurait à l'époque le service de nuit. À son avis, l'avion de l'ONU, qu'il a estimé être celui dans lequel Hammarskjöld voyageait, avait été abattu par des tirs provenant du sol car il avait entendu les transmissions sur le réseau haute fréquence (HF).

79. Abram a déclaré qu'il était le seul officier du poste d'écoute à avoir entendu la communication en temps réel, mais qu'il en avait immédiatement informé les autres. Il a dit que d'autres officiers avaient ensuite écouté un enregistrement du message, avant de le traiter et de le transmettre aux destinataires concernés. Dans le livre « Trona Bloody Trona » qu'il a publié en 2013 au sujet d'un mouvement de grève, il fournit des informations d'ordre général sur les circonstances de la mort de Hammarskjöld, sans toutefois décrire en détail ce qu'il a expliqué au Groupe avoir entendu la nuit en question. Il semble qu'il n'ait fourni ces précisions que lorsqu'il a contacté la Commission Hammarskjöld, en 2014; à l'époque, celle-ci avait déjà achevé ses travaux.

Analyse de l'authenticité

80. Souhaitant en apprendre davantage sur certains aspects de ses déclarations et vérifier la cohérence et l'exactitude de ses souvenirs, le Groupe a contacté Southall pour s'entretenir avec lui, mais celui-ci a répondu que son état de santé l'empêchait d'y donner une suite favorable.

81. En outre, le Groupe a demandé aux autorités américaines compétentes de retrouver toute information pertinente qu'elles étaient susceptibles de posséder concernant des enregistrements ou transcriptions de transmissions radio interceptées ou reçues la nuit du 17 au 18 septembre 1961 au sujet de l'atterrissage ou de l'arrivée d'un avion à Ndola, en Rhodésie du Nord, et tout échange ou correspondance à ce sujet entre Washington et les ambassades américaines de Chypre et de Grèce aux alentours de l'heure en question (voir appendice 6), et de les lui communiquer. À l'appui de sa demande, il a invoqué une lettre de la NSA rejetant la demande formée le 16 juillet 2013 par la Commission Hammarskjöld sur le fondement de la loi sur la liberté d'information (*Freedom of Information Act*),

où il était précisé que l'Agence avait en sa possession deux documents « répondant » à la demande de la Commission (voir [A/68/800](#), par. 15.11). La NSA avait refusé de divulguer les documents au motif qu'il était « raisonnable de penser qu'ils causeraient un tort exceptionnellement grave à la sécurité nationale » et qu'elle était autorisée à protéger « certaines informations concernant ses activités » après avoir établi que de telles informations « existe[ai]nt dans ces documents ».

82. Par ailleurs, un article publié le 21 novembre 2014 dans le journal suédois *SvD Nyheter* rapporte qu'à la suite de contacts informels entre les deux pays, le Gouvernement américain avait autorisé le Ministre suédois des affaires étrangères de l'époque, Carl Bildt, à consulter les deux documents en question. D'après l'article, Bildt aurait dit que les informations qui y figuraient étaient banales et sans importance. Le Groupe a demandé à avoir accès aux mêmes informations et l'une de ses membres a pu consulter l'intégralité des deux documents au motif qu'elle était ressortissante de l'Australie, État ayant conclu un accord bilatéral de partage des informations en matière de sécurité avec le Gouvernement américain. Le membre du Groupe a consulté les deux documents et estimé que les informations qu'ils contenaient n'étaient d'aucune utilité pour établir les circonstances de l'accident ou de la mort de l'ancien Secrétaire général Hammar skjöld et des personnes qui l'accompagnaient. Elle a aussi précisé que rien n'y figurait quant à l'interception de communications concernant une attaque contre le vol SE-BDY.

83. En plus de pouvoir consulter les deux dossiers susmentionnés, le Groupe a demandé aux autorités américaines d'étendre leurs recherches aux registres des dossiers et documents, dits « master schedules », de la CIA, du FBI et de la NSA, tout en exprimant l'espoir que les documents confidentiels pertinents qui s'y trouveraient puissent désormais être déclassifiés, en tout ou partie, et lui être communiqués. Les autorités américaines ont fait savoir au Groupe, par lettre du 9 juin 2015, qu'aucun document correspondant à la recherche du Groupe n'avait été trouvé, que ce soit dans les fichiers de la NSA ou dans ceux de la CIA (voir appendice 6).

84. Toujours par souci de pouvoir établir l'authenticité des informations obtenues, le Groupe a demandé aux autorités américaines de lui communiquer les renseignements qu'il pourrait posséder permettant d'établir si Southall avait servi dans la marine américaine et Abram dans l'armée de l'air américaine et, dans l'affirmative, s'ils étaient respectivement stationnés aux centres d'écoute de Chypre et de Grèce à l'époque, travaillaient effectivement pour la NSA et occupaient les fonctions qu'ils avaient indiquées. Dans leur réponse du 9 juin 2015, les autorités américaines ont confirmé que, d'après les informations dont disposait le Département d'État, Southall était un membre actif de la marine américaine à l'époque, sans toutefois préciser s'il était stationné à Chypre ni le type de fonctions qu'il occupait. Au moment de la rédaction du présent rapport, le Département de la défense n'avait pas encore répondu à la demande d'informations du Groupe concernant Southall et Abram.

85. À la demande du Groupe, Abram lui a remis copie de son certificat de démobilisation, où il est indiqué qu'il servait dans l'armée de l'air américaine à l'époque visée en tant que spécialiste des interceptions vocales (« voice intercept procedure specialist ») et interprète. Le Groupe en a donc déduit que l'assertion d'Abram selon laquelle il était employé par l'armée de l'air américaine à l'époque de l'accident du SE-BDY et y remplissait les fonctions qu'il prétendait être valables.

Il ressort d'un deuxième document fourni par Abram intitulé « Programme des services éducatifs » que la dernière école civile qu'il eut fréquenté se trouvait à Héraklion, mais sans que soient précisées les dates auxquelles il l'a fréquentée. Le Groupe n'a donc pas été en mesure de confirmer si Abram était effectivement en poste à Héraklion au moment des événements qui se sont produits dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961.

Types d'informations

86. En ce qui concerne le type d'informations fournies par Southall et Abram, tous deux ont dit qu'ils n'étaient pas seuls au moment où ils ont entendu les communications radio dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961 (ou en ont éventuellement lu les transcriptions, dans le cas de Southall). Au cours des années 90, Southall a fait plusieurs tentatives pour convaincre un collègue également présent cette nuit-là, Tyler Wat, de donner sa version des événements. Dans une correspondance datée du 28 juillet 1993 entre Southall et Wat, qui était diplomate à l'ambassade des États-Unis à Rome à l'époque, ce dernier aurait raconté à un correspondant américain, Staffan Torsell, qu'il n'avait pas le souvenir que « quelque chose de particulier » se soit passé la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Il ne semble pas que Southall soit parvenu à entrer en contact avec d'autres collègues présents à l'époque ou à déterminer si certains d'entre eux se souvenaient de la même chose. Le Groupe a appris que Wat était malheureusement décédé. Les assertions de Southall selon lesquelles il aurait entendu une communication radio ou en aurait lu une transcription ne pouvant être corroborées par d'autres éléments, les nouvelles informations qu'il a fournies ne sont que celles d'un témoin isolé. Il en va de même pour les déclarations d'Abram tant qu'elles ne seront pas corroborées de manière indépendante par des collègues présents à la station d'écoute d'Héraklion ou par d'autres sources.

Crédibilité des informations

87. Pour ce qui est de la crédibilité des informations, le Groupe a relevé que Southall avait dit que son officier de quart l'avait appelé par téléphone à son domicile entre 19 heures et 21 heures (heure locale), soit entre 17 heures et 19 heures (heure Zulu), dans la nuit du 17 septembre, pour lui demander de revenir au centre de communications « aux environs de minuit » car « quelque chose d'intéressant » allait se passer. D'après les transcriptions des enregistrements du Centre d'information de vol de Salisbury, le SE-BDY a rompu le silence radio à 20 h 2 (heure Zulu), soit 22 h 2 (heure locale de Chypre et Ndola), pour se mettre en contact avec le Centre par radio HF et lui communiquer notamment sa position et son heure probable d'arrivée à Ndola. Rien n'indique dans les documents dont dispose le Groupe que l'équipage ou les passagers du SE-BDY aient préalablement informé qui que ce soit de l'heure probable d'arrivée de l'avion à Ndola. Au contraire, l'équipage a fait en sorte de dissimuler le trajet et l'heure d'arrivée de l'avion en déposant un plan de vol indiquant Luluabourg (à 1 200 km au nord-ouest de Ndola) comme destination au lieu de Ndola et en empruntant un itinéraire détourné, dont le détail était gardé secret par l'équipage. De plus, le personnel des Nations Unies présent à Léopoldville n'a pas signalé de communications entre leur station, ou toute autre station, et le SE-BDY durant le vol de ce dernier vers Ndola. Rien n'indique non plus qu'Hamarskjöld se soit servi de la machine cryptographique embarquée à bord de l'avion pour émettre ou recevoir des communications durant le vol. Le Groupe ne

s'explique donc pas comme l'officier de quart ait pu apprendre en milieu de soirée l'heure probable d'arrivée du SE-BDY à Ndola.

88. En ce qui concerne Abram, la description des événements qu'il a faite au Groupe correspond à celle qu'il avait déjà fournie, entre autres, aux médias et à la Commission Hammar skjöld (après que celle-ci eut achevé ses travaux). De plus, le fait que, comme il le dit, il assurait le service de nuit expliquerait qu'il ait été présent au poste d'écoute en pleine nuit à la date en question.

Évaluation technique par un expert

89. Pour lui permettre d'établir si, entre autres choses, ce que décrivait Southall était possible d'un point de vue technique, la Commission Hammar skjöld a eu recours aux services d'un enquêteur d'accidents aéronautiques et ancien pilote de chasse, Sven Hammarberg.

90. Hammarberg s'est penché sur le passage de la déclaration faite par Southall où il dit « ça fait froid dans le dos; on peut entendre les rafales du canon ». Faisant remarquer que dans les Fougas Magister le bouton d'émission radio et la détente pour le système d'armes se trouvent tous deux sur le manche de commande, il trouvait douteux que le pilote ait pu tout en même temps émettre sur la radio et tirer au canon. Il n'a toutefois pas exclu, même si c'était inhabituel, qu'un membre non navigant de l'équipage émette sur la radio en actionnant les boutons situés sur le manche. Le fait que Southall ait dit que la personne à l'origine des transmissions radio parlait à la première personne laisse à penser cependant que celle-ci et la personne qui tirait ne faisaient qu'un. Par ailleurs, si Southall avait pris connaissance des informations sur la base desquelles il fondait ses observations en lisant une transcription des enregistrements (et non en les écoutant), il lui était impossible d'*entendre* les tirs.

91. Hammarberg a aussi examiné la mesure dans laquelle il était possible, depuis Chypre, d'intercepter des transmissions radio émises à Ndola. Il a expliqué à cet égard que l'équipement radio du Fougas Magister katangais était limité à la très haute fréquence (VHF), c'est-à-dire des fréquences se propageant en vue directe (soit d'une portée d'environ 140 km entre une station au sol et un avion évoluant à 5 000 pieds). Capter ces transmissions à Chypre ou en Grèce supposerait l'existence d'une station relais qui reçoive puis réémette un enregistrement ou une transcription des communications aux stations d'écoute. Par contre, si les communications se faisaient en haute fréquence (HF), il était possible de les capter à Chypre ou en Grèce sans station relais.

92. De son côté, le Groupe a consulté Jeff Bollard, ingénieur agréé et membre de la Commission de navigation aérienne de l'Organisation de l'aviation civile internationale, pour savoir si une station d'écoute située à plus de 5 000 kilomètres pouvait intercepter des communications radio émises à Ndola, ou tout du moins recevoir un enregistrement des communications interceptées transmis sur cette distance. Il a abondé dans le sens de Hammarberg.

93. Pour ce qui est des moyens par lesquels les communications VHF auraient pu être réémises en direction des stations d'écoute, le Groupe a fait observer qu'un chef d'escadron de l'armée de l'air rhodésienne, John Mussel, avait indiqué à la Commission des Nations Unies que le soir du 17 septembre « des Dakota américains étaient sur l'aérodrome [de Ndola], moteurs en marche », et qu'ils auraient pu faire

office de station relais. Toutefois, l'attaché de l'armée de l'air américaine à Pretoria, le lieutenant-colonel Don Gaylor, a fourni au Comité d'enquête de l'aviation civile rhodésienne des éléments prouvant qu'aucune transmission n'avait émané de ces avions après 12 heures Zulu, soit 14 heures (heure de Ndola), le 17 septembre, jusqu'à ce qu'il participe aux recherches le lendemain, et qu'il n'était pas en contact avec le SE-BDY durant le vol. Cela étant, la Commission des Nations Unies a envisagé la possibilité qu'un autre avion se trouvant au sol à Ndola ou dans les airs à proximité de Ndola ait pu servir de relais pour les communications VHF afin de fournir des renseignements sur l'emplacement du SE-BDY, ou tout simplement pour intercepter des informations sur ce qui se passait ce soir-là. Elle n'a toutefois rien trouvé qui lui permette d'infirmer ou de confirmer cette hypothèse.

Valeur probante

94. Pour résumer, bien que certaines de leurs déclarations diffèrent sur des points de détail, Southall et Abram disent tous deux avoir entendu des transmissions radio (ou en avoir lu une transcription) dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961 concernant ce qu'ils pensent être une attaque ayant provoqué l'écrasement du SE-BDY. L'authenticité de certains aspects de leur récit doit encore être corroborée, en particulier le fait de savoir si à l'heure où se sont déroulés les événements ils étaient physiquement présents au lieu où ils disaient être et s'ils avaient un niveau de responsabilité qui leur permettait d'avoir accès à de telles informations. Ni la Commission Hammarskjöld ni le Groupe n'ont été en mesure de trouver des preuves corroborantes ou d'en obtenir de la part d'autres personnes présentes aux postes d'écoute la nuit en question. En outre, les autorités américaines n'ont pas fourni d'éléments permettant de corroborer l'existence d'enregistrements des transmissions radio ou de documents connexes. Pour ce qui est de la crédibilité des informations fournies par Southall, le Groupe continue également de se poser des questions d'ordre chronologique. Malgré tout, il est possible d'un point de vue technique que la nuit du 17 au 18 septembre 1961 des postes d'écoute à Chypre et en Grèce aient directement intercepté des transmissions HF ou indirectement intercepté des transmissions VHF retransmises par une station relais potentiellement située à Ndola.

95. Dans l'ensemble, le Groupe a jugé que la valeur probante des nouvelles informations fournies par Southall et Abram était modérée pour ce qui était d'établir si le SE-BDY avait subi une attaque aérienne ou terrestre.

Observations de témoins oculaires sur le lieu de l'accident

96. Plusieurs nouveaux récits de témoins oculaires qui indiquent s'être rendus sur le lieu de l'accident et avoir vu des impacts de balles ou d'autres trous inexplicables dans l'épave de l'avion SE-BDY viennent également s'ajouter aux nouveaux éléments d'information permettant d'évoquer la possibilité que l'avion ait fait l'objet d'une attaque aérienne. Dans une déposition écrite datée du 5 septembre 2012 qu'il a adressée à la Commission Hammarskjöld, un correspondant étranger de l'agence Associated Press de New York, Errol Friedmann, qui avait été dépêché à Ndola pour couvrir la réunion prévue entre Dag Hammarskjöld et Moïse Tshombe, déclare que dans la matinée du 19 septembre il s'était rendu sur le lieu de l'accident où il a constaté que de toute évidence un accident catastrophique s'était produit comme en témoignaient plusieurs larges pans d'avion éparpillés dans une plantation d'arbres et jonchant les espaces ouverts environnants. Il a constaté également que tous les corps avaient été enlevés du lieu de l'accident. Il a indiqué dans sa

déposition que « les journalistes présents [n'avaient] observé aucun signe de balle ou d'obus dans les pans de l'appareil qui jonchaient le sol ».

97. On ne saurait dire avec certitude si cette dernière observation était fondée sur ce que M. Friedmann avait vu lui-même ou sur les observations de ses collègues des médias. Le Groupe d'experts a noté en outre que la première fois que M. Friedmann voyait l'épave de l'avion, celle-ci avait déjà été officiellement identifiée et l'on savait qu'elle était déjà considérablement brûlée. Les informations fournies par M. Friedmann n'étant pas contemporaines et ayant, semble-t-il, été obtenues auprès de « journalistes » plutôt que par observation directe, le Groupe d'experts a estimé qu'elles avaient une faible valeur probante pour ce qui était de contribuer à établir qu'il n'y avait pas d'impacts de balle sur l'épave de l'avion SE-BDY.

98. Selon les nouvelles informations communiquées à Susan Williams le 12 janvier 2012 par un ancien agent chargé des relations publiques d'une société minière à Bancroft (aujourd'hui Kirilibombwe), Wren Mast-Ingle, celui-ci a entendu l'avion SE-BDY s'écraser alors qu'il se rendait à moto de Luanshya à Bancroft sur la route Ndola-Kitwe le 18 septembre 1961. Ayant décidé de se rendre sur le lieu de l'accident pour enquêter, M. Mast-Ingle aurait rencontré six à huit hommes en tenue militaire de combat à bord de deux véhicules Jeep qui lui auraient ordonné de quitter les lieux. À une vingtaine de mètres de l'épave, il aurait observé une rangée de perforation de balle de la taille d'un poing sur le fuselage de l'avion qui était attaché à l'aile de l'appareil. Dans sa déclaration, M. Mast-Ingle a décrit « des trous béants dans l'avion : des trous de la taille de mon poing. Je voyais de face le dessus de l'aile de l'appareil. J'étais tout juste derrière l'aile – à une vingtaine de mètres de l'appareil – et les perforations couraient du dessous de l'aile jusqu'au fuselage – un peu comme si l'avion avait été mitraillé et il y avait toute une rangée de perforations tout le long de l'appareil – plus de cinq ou six ». Il a indiqué qu'il n'avait pas alors communiqué l'information aux autorités car « il était conseillé d'éviter de se faire prendre dans le tourbillon politique de l'époque ». Il a déclaré également que l'appareil n'était pas brûlé.

99. En évaluant cette information, le Groupe d'experts a pris note du fait que M. Mast-Ingle prétend être arrivé sur le lieu de l'accident vers le crépuscule – bien qu'il ne soit pas tout à fait sûr de l'heure exacte de son arrivée sur les lieux – et qu'il a déclaré que ce n'était « certainement pas conforme à la version officielle », autrement dit, pas un peu après minuit comme le prétend la version officielle quant à l'heure à laquelle l'accident s'était produit. Le récit de M. Mast-Ingle, tout au moins cette partie de son récit, ne concorde pas avec les données officielles concernant l'heure de l'accident, bien que cela n'exclue pas nécessairement la possibilité que sa déclaration selon laquelle il se serait rendu sur le lieu de l'accident ne soit pas autrement crédible.

100. Par ailleurs, M. Mast-Ingle a indiqué que l'épave de l'appareil n'était pas brûlée lorsqu'il s'était rendu sur le lieu de l'accident. Le Groupe d'experts a noté toutefois qu'au moment où l'appareil SE-BDY s'était écrasé, il transportait une quantité importante de carburant et que l'accident avait entraîné une déstabilisation importante de la cellule et d'autres composantes majeures de l'appareil. Le Groupe a estimé qu'il était presque certain qu'à un moment ou à un autre de l'accident, un incendie intense alimenté par le carburant se serait déclenché. En outre, la plupart des témoins oculaires de l'accident, ceux qui l'ont vu se produire comme ceux qui se sont rendus sur les lieux avant l'heure officielle à laquelle l'épave a été identifiée

ou un peu après, ont indiqué d'une manière ou d'une autre avoir vu l'appareil en feu avant qu'il ne s'écrase, un éclair ou une explosion au moment de l'accident, ou une épave qui semblait avoir brûlé considérablement. Un nouveau témoin oculaire, Marta Paynter, journaliste du *Northern Star*, qui s'était rendue sur le lieu de l'accident un peu après 15 h 10 (heure locale) le 18 septembre a indiqué avoir vu que l'appareil était considérablement brûlé.

101. Le Groupe d'experts a estimé que la précision du récit de M. Mast-Ingle concernant certains aspects du lieu de l'accident, en particulier l'heure à laquelle il s'était rendu sur les lieux et le fait que l'appareil était brûlé ou brûlait, n'était pas compatible avec d'autres informations qui lui avaient été communiquées au sujet des circonstances de l'accident. Le Groupe a noté que le souvenir que l'intéressé avait des événements 50 ans après les faits n'était pas contemporain. Toutefois, il a accepté que les perforations, au moment où M. Mast-Ingle les avaient observées, se trouvaient sur une partie non encore brûlée de l'épave de l'appareil. Compte tenu de tous ces facteurs, le Groupe a jugé que l'information fournie par M. Mast-Ingle avait une faible valeur probante, en particulier pour ce qui était de contribuer à établir que certaines parties de l'appareil avaient été « criblées de balles ».

102. Une autre information nouvelle concernant l'état de l'épave a été fournie par Richard Martin Ridler qui, dans une déclaration faite à la Commission Hammar skjöld le 10 avril 2013, a prétendu que son oncle, feu James Ian Cunningham Waddicar lui avait dit qu'il avait vu l'épave de l'avion SE-BDY « criblé d'impacts de balles ». M. Waddicar était un officier de la Royal Air Force qui, au moment de l'accident, travaillait à Ndola pour le compte du Gouvernement britannique dans le cadre d'un programme de formation communautaire aux méthodes d'élevage. Le témoin n'a pas donné d'indication de la taille des impacts de balles ni de leur répartition, mais « a dit qu'il semblait que les munitions avaient été tirées par une mitrailleuse ».

103. Le Groupe d'experts a noté que l'information concernant les observations de l'oncle de M. Ridler se fondait sur ce que celui-ci avait ouï dire et était rapportée plusieurs années après les faits. En outre, il n'est pas précisé si M. Waddicar avait fait ses observations sur le lieu de l'accident ou peut-être plus tard dans le hangar de l'aéroport de Ndola où l'épave de l'appareil avait été déplacée pour examens ultérieurs, et il n'y a non plus aucune précision au sujet du moment auquel lesdites observations avaient eu lieu. M. Waddicar avait certes acquis une certaine expérience dans la Royal Air Force, mais on ne saurait dire avec certitude qu'il était en mesure de procéder à une évaluation solidement fondée de ce qui avait pu faire des trous dans l'épave de l'avion. Le Groupe d'experts a jugé que l'information fournie par M. Ridler n'avait aucune valeur probante pour ce qui était de contribuer à établir qu'il y avait des impacts de balles sur l'épave de l'avion.

Analyse balistique technique concernant une attaque aérienne

104. Le Groupe d'experts s'est également fondé sur des évaluations balistiques techniques pour déterminer la valeur probante des divers nouveaux éléments d'information figurant dans la présente section. Avant de tirer ses conclusions, la Commission de l'ONU a noté dans son rapport qu'on n'avait « trouvé dans les débris de l'avion aucune trace de roquette, ni aucun signe d'explosion survenue avant l'accident » et que les autres trous qui ressemblaient à des impacts de balles avaient été examinés et exclus à la satisfaction des experts. En outre, elle a estimé

que la configuration de l'appareil et la bande peu profonde que celui-ci avait tracée à travers les arbres correspondait bien à celle que pourrait faire un appareil en descente contrôlée se préparant à atterrir plutôt qu'un appareil faisant l'objet d'une attaque ou hors de contrôle en raison de dégâts causés par l'explosion d'une bombe ou par d'autres armes, ou effectuant des manœuvres d'évitement pour échapper à une menace aérienne.

105. Dans le cadre de l'enquête menée par la Commission de l'ONU, le criminologue suisse Max Frei-Shulzer a été retenu pour examiner l'épave de l'appareil SE-BDY et y rechercher des preuves de ce qui resterait de balles d'origine étrangère, ainsi que d'une bombe, d'une machine infernale ou d'un engin similaire. Pour ce faire, il a procédé à une inspection visuelle et fait fondre des pièces de l'épave afin de séparer l'aluminium de la cellule des autres métaux présents. M. Frei-Shulzer a signalé qu'après l'opération de fusion, il restait au total 1 446 kilos d'aluminium (3 189 livres) (le Groupe d'experts n'a pas pu déterminer quelle était la proportion que ce chiffre représentait du total de l'épave disponible). Ses essais n'ont révélé aucune trace de métaux relatifs à des balles d'origine étrangère, à l'explosion d'une bombe ou à un engin détonnant, ce qui l'a amené à postuler que l'on peut « exclure la possibilité d'une attaque provenant des airs ou du sol » et que les faits « ne laissent aucune place à la théorie du sabotage ».

106. Dans une autre analyse technique spécialisée, qui a été publiée peu après le rapport de la Commission de l'ONU, un expert de l'Institut médico-légal de l'État de Suède, Nils Landin, a remis en cause le caractère définitif de la conclusion de M. Frei-Shulzer. Dans une lettre datée du 25 mai 1962 qu'il a adressée au Ministère suédois des affaires étrangères, il a écrit notamment que M. Frei-Shulzer n'avait pas examiné absolument toutes les pièces de l'épave et ne pouvait pas l'avoir fait en raison du grand nombre de fragments et de leur dispersion sur le lieu de l'accident, laissant ainsi ouverte la possibilité qu'il y ait techniquement des traces non détectées de balles d'origine étrangère, de l'explosion d'une bombe, d'un engin détonnant ou d'autres preuves d'une attaque aérienne dans les pièces qui n'ont pas été examinées ou sur le lieu de l'accident.

107. En évaluant la valeur probante de l'information fournie par M. Landin, le Groupe d'experts a jugé crédible l'affirmation selon laquelle on ne pouvait pas tirer de conclusion définitive excluant la possibilité d'une attaque aérienne (voire d'un sabotage, possibilité qui sera examinée un peu plus loin dans le présent rapport) parce que toutes les pièces de l'épave n'avaient pas été examinées. Cette position se fonde sur le fait que le Groupe d'experts comprend parfaitement que pour tirer une conclusion définitive fondée sur une analyse technique, il faudrait absolument tester tous les matériaux disponibles. Appliquant ce principe à l'évaluation des affirmations des témoins qui auraient vu des impacts de balles sur l'épave de l'avion, le Groupe d'experts a jugé que l'information fournie par M. Landin avait une valeur probante modérée pour ce qui était de contribuer à établir que l'examen de l'épave de l'appareil auquel avait procédé M. Frei-Shulzer ne pouvait exclure entièrement la possibilité d'actes hostiles, tels qu'une attaque aérienne ou terrestre, comme l'a affirmé ce dernier.

Implication éventuelle de pilotes mercenaires ou d'autres agents

« Beukels »

108. Dans son rapport d'enquête intitulé « Ndola Disaster » (La catastrophe de Ndola), daté de février 1993, le diplomate suédois Bengt Rosio a fait état d'une affirmation selon laquelle un pilote mercenaire belge dénommé « Beukels » aurait abattu par inadvertance l'avion SE-BDY dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Vers la fin de 1992, le Gouvernement suédois a demandé à M. Rosio de procéder à des enquêtes complémentaires sur les circonstances de la mort de Dag Hammarskjöld, suite à la publication par le journal britannique *The Guardian*, le 11 septembre 1992, d'une lettre d'anciens hauts fonctionnaires de l'ONU, George Ivan Smith et Conor Cruise O'Brien, dans laquelle ceux-ci prétendaient avoir la preuve que l'avion de Dag Hammarskjöld avait été abattu par inadvertance par un pilote mercenaire qui essayait de le détourner ailleurs afin d'empêcher le Secrétaire général de s'entretenir avec Moïse Tshombe. Cette affirmation serait fondée sur des enregistrements d'entrevues de « Beukels » racontant son histoire à un diplomate français, Claude de Kemoularia. M. Ivan Smith serait en possession de ces enregistrements. Dans le cadre de son enquête, M. Rosio s'est entretenu à Paris avec M. de Kemoularia, qui lui a dit qu'il avait interviewé « Beukels » à Paris en 1967.

109. Il convient de rappeler que M. de Kemoularia a été l'assistant personnel de Dag Hammarskjöld au Secrétariat de l'ONU de 1957 à 1961 et Représentant permanent de la France auprès de l'Organisation de 1984 à 1987. Au moment de l'entretien qu'il aurait eu avec « Beukels » le 13 février 1967, il était un homme d'affaires et vivait à Paris. Il a évoqué son entretien avec « Beukels » dans ses mémoires intitulés « Une vie à tire-d'aile : mémoires » (2007). Le passage correspondant constitue essentiellement le même récit que celui figurant dans le rapport de M. Rosio.

110. Les enregistrements sonores de M. Ivan Smith et les mémoires de M. Kemoularia décrivent un scénario dans lequel « Beukels » était parti de l'aérodrome de Kolwezi (à 430 km environ au nord-ouest de Ndola) à bord d'un appareil Fouga Magister accompagné d'un autre appareil du même type (dont « Beukels » n'a pas révélé l'identité du pilote). Tous les deux auraient reçu de M. X, qui est censé être un haut commandant militaire, et du lieutenant-colonel Lamouline (commandant en chef des forces katangaises) l'ordre d'intercepter l'avion SE-BDY près de Ndola et de le détourner sur l'aérodrome de Kamina (à 620 km environ au nord-ouest de Ndola) pour que Dag Hammarskjöld y rencontre un « cadre influent d'une entreprise européenne ». Ils étaient autorisés à tirer un coup de semonce pour montrer qu'ils étaient sérieux au cas où les pilotes du SE-BDY refuseraient d'obtempérer.

111. « Beukels » a fait valoir que la position de l'appareil, y compris l'heure d'arrivée prévue à Ndola, était connue de manière précise, que certaines de ces informations lui avaient été fournies par le contrôleur du trafic aérien de Ndola et que le Fouga était équipé d'un matériel radio et d'un radar perfectionnés lui permettant d'intercepter un appareil de nuit. Il a fait valoir également que son Fouga était resté en vol pendant deux heures et que pour faciliter l'interception du SE-BDY, le contrôleur du trafic aérien de Ndola avait demandé au pilote de cet appareil d'effectuer une rotation supplémentaire, ce qui avait ajouté 30 kilomètres à sa trajectoire de vol. Le SE-BDY ne semblant pas suivre ses instructions, « Beukels » aurait tiré un coup de semonce de la mitrailleuse de son Fouga et atteint par inadvertance l'empennage du DC-6.

Il a dit que le pilote avait perdu le contrôle de son appareil qui commença à osciller et à zigzaguer avant de s'écraser et de s'embraser.

112. Plutôt qu'un enregistrement de « Beukels » racontant lui-même son histoire, les bandes dont faisaient état MM Smith et O'Brien dans l'article du *Guardian* étaient un enregistrement des notes de traduction de M. de Kemoularia, du français en anglais, de son entretien avec « Beukels », au cours d'une réunion qu'il avait tenue avec M. Ivan Smith le 17 septembre 1981. Malgré les nombreuses demandes de M. Rosio, M. de Kemoularia ne lui a pas communiqué une copie des notes en français, ni des bandes ou de leur transcription. C'est plutôt une version de l'histoire que M. Ivan Smith aurait établie qui lui a été remise après qu'il a fini sa mission. Le Groupe d'experts a également localisé une version précédente de l'histoire, établie par M. Ivan Smith, dans les papiers de Roy Welenksy à la bibliothèque Bodleian, dans laquelle M. Ivan Smith écrivait à M. de Kemoularia le 8 décembre 1981 et lui expliquait comment il avait préparé l'histoire suite à l'entretien qu'il avait eu avec M. de Kemoularia. Dans la même lettre, il semblait également que M. Smith indiquait des points qu'il fallait clarifier davantage et les étapes suivantes. Il semble que l'intéressé avait l'intention de mettre la dernière main à l'histoire pour en assurer la publication à l'occasion de vingtième anniversaire de l'accident du SE-BDY.

Évaluation de l'authenticité des faits

113. Pour évaluer la valeur probante de ce qui précède, le Groupe d'experts a demandé le concours du Gouvernement français par une requête en date du 23 avril 2015 demandant aux autorités françaises compétentes de rechercher et de lui communiquer tous les documents qui pourraient être en leur possession au sujet de l'interaction entre M. de Kemoularia et « Beukels » ainsi que toute autre documentation concernant le pilote belge dénommé « Beukels » (voir appendice 3). Le Groupe d'experts a exprimé l'espoir que, compte tenu du temps écoulé, lesdits documents pourraient, au besoin, être déclassifiés en tout ou en partie et lui être communiqués. De même, il a demandé aux autorités belges compétentes de rechercher et de lui communiquer toutes informations qui pourraient être en leur possession au sujet des activités d'un dénommé « Beukels », prétendument belge, qui pourrait avoir opéré en tant que pilote ou autrement soutenu les forces katangaises au Congo ou dans ses environs en 1961 (voir appendice 2).

114. Dans sa réponse datée du 2 juin 2015, le Gouvernement français a indiqué que « les recherches effectuées dans les archives du Ministère des affaires étrangères et du développement international [n'avaient] pas permis de trouver trace d'une conversation tenue entre M. [...] de Kemoularia et un pilote belge nommé "Beukels" relative à la mort de M. Dag Hammarskjöld », ajoutant que « ces archives [étaient] publiques et non classifiées ». Le Gouvernement français a indiqué par ailleurs que suite aux démarches effectuées pour savoir si M. de Kemoularia pouvait être interrogé, il était apparu que ce n'était pas possible « compte tenu de [son] âge et de [son] état de santé ». Si le Gouvernement belge a fourni des documents en réponse à plusieurs autres aspects des demandes d'information que le Groupe d'experts lui avait adressées, il n'a toujours pas, au moment de l'établissement du présent rapport, fourni d'information sur la question de savoir s'il détient dans ses archives des documents sur l'existence éventuelle d'un pilote dénommé « Beukels » (voir appendice 2).

Valeur probante

115. Le Groupe d'experts n'a pas pu déterminer si les enregistrements réalisés par M. Ivan Smith des notes dictées de l'entretien de M. de Kemoularia avec « Beukels » étaient toujours disponibles. De même, il n'a pas pu localiser les notes originales de cet entretien. Compte tenu de l'intérêt apparemment considérable que M. de Kemoularia portait aux circonstances de la mort de Dag Hammarskjöld, le Groupe d'experts a jugé inexplicable que l'intéressé n'eût pas communiqué plus tôt cette information dès qu'il en avait eu possession. Il convient de noter que M. Rosio a indiqué à la fin de son rapport de 1993 que M. de Kemoularia avait, en 1968, raconté l'histoire à Brian Urquhart, haut fonctionnaire de l'ONU, qui lui avait alors conseillé d'informer la police, ce qui apparemment n'a pas été fait.

116. Compte tenu de ce qui précède, le Groupe d'experts a jugé que l'information fournie par MM. de Kemoularia, Ivan Smith et O'Brien au sujet de la participation d'un pilote mercenaire belge dénommé « Beukels » à l'attaque par laquelle avait été abattu l'avion SE-BDY avait une faible valeur probante.

Van Risseghem

117. En février 2014, le Gouvernement des États-Unis d'Amérique a communiqué à la Commission Hammarskjöld un télégramme déclassifié en date du 18 septembre 1961, envoyé de Léopoldville à Washington, dans lequel l'ambassadeur des États-Unis à Léopoldville attirait l'attention sur un pilote belge qui aurait abattu l'avion SE-BDY. L'ambassadeur indiquait dans son message « qu'il était possible que l'appareil dans lequel se trouvaient Dag Hammarskjöld et les personnes qui l'accompagnaient ait été abattu par le même pilote qui harcelait les opérations des Nations Unies et qui était identifié par une source généralement fiable comme étant Vam (rpt VAK) Riesseghel, un ressortissant belge, qui donnait des cours de formation à l'armée de l'air du Katanga. On avait précédemment supposé qu'il s'agissait d'un Rhodésien inconnu. Tant qu'il serait opérationnel, il pourrait paralyser les opérations de secours aérien ».

118. Le Groupe d'experts a par la suite demandé au Gouvernement belge et au Gouvernement des États-Unis, les 21 et 25 avril 2015 respectivement, de faire rechercher par leurs services compétents toutes informations qui pourraient être en leur possession au sujet des activités de Van Risseghem et de les lui communiquer (voir appendices 2 et 6 respectivement).

119. Selon les informations fournies par le Gouvernement belge, Dag Hammarskjöld a envoyé un télégramme au Ministre belge des affaires étrangères, Henri Spaak, le 16 septembre, afin de solliciter l'aide de son gouvernement pour mettre un terme aux actes criminels de Van Risseghem contre l'ONU et ses biens, ainsi qu'aux attaques contre les civils. Le Gouvernement belge, avec le concours des services secrets belges, a mené une enquête qui a révélé que Van Risseghem était parti de Kamina et qu'il était retourné en Belgique, via Zaventhem, le 8 septembre, où son entrée à l'aéroport national était enregistrée par les services de l'immigration. Il a ensuite quitté Lindt (Belgique) le 16 septembre, indiquant qu'il retournait au Katanga pour reprendre ses services aériens, et a donc quitté la Belgique par avion pour Paris d'où il devait poursuivre son voyage vers le Katanga. L'enquête a conclu que Van Risseghem était en Belgique entre le 8 et le 16 septembre 1961 et ne pouvait donc pas être arrivé au Congo à temps pour piloter

un Fouga ou tout autre appareil au-dessus de Ndola ou aux alentours dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961.

120. Le Gouvernement des États-Unis a, pour sa part, communiqué au Groupe d'experts un télégramme daté du 22 septembre 1961, envoyé à Washington par son ambassade à Bruxelles, dans lequel il est noté que selon les responsables des services de sécurité et de renseignements belges, Van Risseghem était supposé avoir signé un reçu le 17 septembre pour la prime de démobilisation que lui avait versée la « Mission » du Katanga à Bruxelles. Le Gouvernement belge a toutefois noté que le document signé était une procuration pour qu'une autre personne retire l'argent en son nom auprès du « Sabina Solidarity Fund » et qu'il était possible qu'il fût encore à Bruxelles ou qu'il se fût déjà rendu à Paris.

121. Cela dit, les autorités belges ont été en mesure d'établir que Van Risseghem n'avait pas quitté Bruxelles avant le 16 septembre 1961, au plus tôt, et qu'elles pouvaient donc démontrer qu'il lui aurait été impossible d'atteindre le Katanga assez tôt pour effectuer plusieurs attaques aériennes contre le SE-BDY. De ce fait, le Groupe d'experts a jugé que l'information fournie par le Gouvernement des États-Unis dans son télégramme daté du 18 septembre 1961 concernant la participation d'un pilote mercenaire belge dénommé Van Risseghem à l'attaque aérienne contre l'avion SE-BDY avait une faible valeur probante.

Vacataire présumé de la CIA

122. Dans une déposition écrite à la Commission Dag Hammarskjöld en date de septembre 2012, Lisa Pease, chercheur et journaliste d'investigation, fait valoir qu'un agent présumé de la CIA, Roland « Bud » Culligan, était celui qui avait abattu l'avion SE-BDY. M^{me} Pease a fourni à l'appui divers documents, dont son article intitulé « Midnight in the Congo » qui avait été publié dans *Probe* en mars-avril 1999; la correspondance d'un certain Christopher Farrel, qui semble avoir aidé M. Culligan dans ses efforts pour obtenir sa libération d'une prison américaine en 1976 et à une date ultérieure; un article de Kenn Thomas publié dans le magazine *Steamshovel Press* en 1994; la correspondance de M. Culligan avec d'autres parties, dont le chef des services juridiques de la CIA et le Directeur de la CIA; un certain nombre de formulaires d'identification des données des archives nationales des États-Unis montrant que les dossiers de la CIA concernant M. Culligan n'ont pas encore été rendus publics.

123. Dans ce nouvel élément d'information, M. Culligan fait valoir qu'il a travaillé pour le compte de la CIA pendant plus de 25 ans comme « tueur à gages », y compris au moment de l'accident de l'avion SE-BDY. Dans une correspondance manuscrite, il décrit son vol de Tripoli dans un appareil P38 Lightning, via Abidjan et Brazzaville, jusqu'à Ndola où il a intercepté et abattu le SE-BDY. Les documents montrent que les informations concernant M. Culligan ont été communiquées par l'avocat Christopher Farrell au Procureur général de la Floride, Robert Shevin, qui, à son tour, les a transmises à la commission d'enquête du Sénat des États-Unis chargée d'examiner les opérations des services de renseignements (la Commission Church). M. Culligan prétend être en possession d'un journal de ses activités de l'époque, bien que cet élément d'information n'ait pas été confirmé par le Groupe d'experts qui n'a pas non plus pris connaissance de ce journal. M^{me} Pease pense que M. Culligan est décédé en 2010.

Évaluation de l'authenticité des faits

124. Pour l'aider dans son évaluation, le Groupe d'experts a demandé, le 28 mai 2015, que les autorités compétentes du Gouvernement des États-Unis recherchent et lui communiquent toutes les informations concernant les allégations de M. Culligan qui pourraient être en leur possession. En outre, il a demandé à savoir si M. Culligan faisait partie des effectifs de la CIA ou d'autres services du Gouvernement des États-Unis ou si ceux-ci faisaient appel à ses services à l'époque en question, et si l'intéressé avait mené des opérations ayant trait au travail de la CIA ou d'autres services du Gouvernement des États-Unis. Par ailleurs, le Groupe d'experts a demandé que lui soit communiquée toute information que le Gouvernement des États-Unis pourrait avoir en sa possession permettant de déterminer si M. Culligan avait les connaissances et les compétences nécessaires pour piloter un avion effectuant une mission du type qu'il décrivait.

125. Dans une lettre datée du 9 juin, le Gouvernement des États-Unis a indiqué qu'il avait « examiné ses archives concernant les activités de la CIA à l'époque en question et n'[avait] trouvé aucune référence à M. Culligan ». Le Groupe d'experts n'a pas été en mesure de localiser l'information qui lui permettrait de savoir si la Commission Church s'était penchée sur la question concernant M. Culligan et, dans l'affirmative, comment elle l'avait traitée.

Évaluation de la crédibilité

126. Le Groupe d'experts a noté que, dans ses allégations, M. Culligan ne donnait pas de détails sur la façon dont il avait abattu l'avion SE-BDY, notamment par quels moyens il avait pu acquérir l'appareil et les méthodes par lesquelles il avait réussi à intercepter le SE-BDY au-dessus de Ndola. En outre, il semble que M. Culligan n'ait pas fait état de ses allégations jusqu'en 1976, au moment où il cherchait à obtenir sa libération de prison. Dans une correspondance datée du 30 octobre 1978, adressée à l'amiral Stanfield Turner, qui était à l'époque le Directeur de la CIA, M. Culligan a fait valoir qu'il avait déjà remis son journal à l'amiral Turner mais menaçait de publier les informations, y compris une copie de son journal, à moins que les autorités ne se penchent sur ce qu'il considérait comme des poursuites injustes. Toutefois, dans une correspondance ultérieure datée du 6 décembre 1978 que M. Farrell a adressée « à l'agent Albergine, Service de protection du Président des États-Unis », il a fait valoir qu'il avait réuni suffisamment de preuves « même sans une copie du journal, pour convaincre quiconque de ce qui se passe depuis toutes ces années ». Il est noté qu'en mars 1997, une menace similaire avait déjà été proférée à l'encontre du Chef des services juridiques de la CIA, Anthony Lapham, un peu avant que M. Culligan ne soit libéré de prison. Le Groupe d'experts n'était pas sûr que l'information ait jamais été publiée dans son intégralité comme il était proposé et si elle comprenait le journal auquel M. Culligan faisait référence.

127. En l'absence d'informations complémentaires confirmant les qualifications de M. Culligan et sa version des faits, notamment telles qu'elles auraient été consignées dans un journal, le Groupe d'experts a jugé que l'information fournie par M^{me} Pease avait une faible valeur probante pour ce qui était de contribuer à établir la participation de l'agent présumé de la CIA Roland « Bud » Culligan à l'attaque contre l'avion SE-BDY.

L'employé de l'Union minière du Haut-Katanga

128. Un télégramme daté du 16 janvier 1963, adressé au Secrétaire général adjoint aux affaires politiques, Ralph Bunche, par Robert Gardiner qui était à l'époque le Responsable de l'Opération des Nations Unies au Congo (ONUC), a signalé qu'un certain nombre de témoins congolais et l'auteur d'une lettre anonyme adressée au consulat de Suède à Léopoldville prétendaient qu'André Gilson, un ressortissant belge employé de l'Union minière du Haut-Katanga, avait sur instructions abattu l'avion SE-BDY dans une attaque aérienne. M. Gibson aurait parlé de sa participation à l'attaque alors que les témoins et lui-même étaient au mess de l'Union minière à Lubumbashi. Le 28 août 1963, le personnel de l'ONUC a interrogé M. Gibson à Élisabethville, lequel a déclaré qu'il était employé comme comptable à l'Union minière à Élisabethville depuis le 10 juillet 1961 et rattaché à son bureau civil pour les biens et les approvisionnements du 13 au 27 septembre 1961. Il a ajouté qu'il n'était pas pilote et n'avait aucun rôle dans les forces aériennes du Katanga. La mission d'enquête de l'ONU a conclu que le témoignage de M. Gibson était véridique et vérifiable et que les allégations étaient sans fondement. Par ailleurs, elle a jugé que le lieu où il se trouvait dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961 pouvait être établi et qu'il n'avait ni la formation ni l'information nécessaires pour effectuer une telle attaque.

129. Les personnes qui ont participé à la mission d'enquête de l'ONU ayant pu vérifier de manière indépendante le lieu où se trouvait M. Gibson la nuit en question, le Groupe d'experts a jugé que la nouvelle information concernant sa participation à l'attaque contre l'avion SE-BDY n'avait aucune valeur probante.

Autres mercenaires ou agents

130. L'un des nouveaux éléments d'information que l'ancien journaliste d'Associated Press, Errol Friedmann, a fournis à la Commission Hammar skjöld le 5 septembre 2012 était que, alors qu'il séjournait à l'hôtel Edimbourg à Ndola les jours qui ont suivi l'accident, il se serait entretenu avec deux pilotes belges qui lui auraient dit qu'ils avaient « jeté de la poudre aux yeux de la Commission [rhodésienne] ». Ils auraient alors prétendu qu'ils avaient été en contact avec le DC-6 « peint en blanc » de Dag Hammar skjöld quand il était près de Ndola et qu'ils l'avaient « rasé », ce qui avait obligé le pilote du SE-BDY à effectuer une manœuvre pour les éviter. Ils ont prétendu l'avoir « rasé » une deuxième fois en volant juste au-dessus de son fuselage, le forçant ainsi à se diriger vers le sol. M. Friedmann a noté que les pilotes avaient bu beaucoup de bière et étaient très exubérants.

131. Le lendemain, à l'audition de la Commission rhodésienne, M. Friedmann a déclaré avoir écrit une courte note sur sa conversation avec les deux pilotes belges à un collègue, Adrien Porter, qui devait le remplacer à Ndola après son départ plus tard dans la journée. La note qui avait été laissée sur la chaise de M. Porter était parvenue entre les mains de l'avocat de la Fédération de la Rhodésie et du Nyasaland, Cecil Margo, qui a dit à M. Friedmann que si celui-ci ne fournissait pas volontairement de preuve de son allégation, il prendrait des dispositions pour le contraindre à ce faire. M. Friedmann a consulté son rédacteur en chef à New York, qui lui a donné pour instructions de quitter immédiatement Ndola pour l'Afrique du Sud. Pendant qu'il était à l'aéroport de Ndola, une station de radio locale a diffusé un communiqué lui demandant de prendre contact avec le poste de police le plus

proche ou de téléphoner à un certain numéro. M. Friedmann est parti pour Johannesburg le lendemain sans obtempérer.

132. Donnant une version partiellement différente de la rencontre dans son livre intitulé *Final Postponement: reminiscences of a crowded life* (1998), Cecil Margo a déclaré que M. Friedmann avait pris contact avec lui et lui avait indiqué que lorsqu'il était à l'hôtel Savoy, l'un des pilotes avait tenu les propos dont il fait état plus haut.

133. Le major Joseph Delin, un pilote des forces aériennes du Katanga, qui avait témoigné devant la Commission rhodésienne le 16 janvier 1962, a été rappelé et interrogé pour savoir s'il avait tenu ces propos ou des propos similaires à M. Friedmann. Il a répondu qu'il n'avait de toute sa vie jamais utilisé cette expression et se rappelait seulement avoir parlé à quelqu'un pendant quelques minutes au cours desquelles il prétendait n'avoir vraiment rien dit d'important. Il a souligné de nouveau que ni lui ni personne d'autre n'avait piloté le seul appareil Fouga Magister dont disposaient les forces katangaises dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961 et qui se trouvait à l'aérodrome de Kolwezi. Il a déclaré qu'il savait que Dag Hammarskjöld devait se rendre à Ndola, mais ne savait pas comment ni exactement quand.

Valeur probante

134. Compte tenu de tout ce qui précède, en particulier la gravité des allégations, le manque d'empressement de M. Friedmann à témoigner à l'audition de la Commission rhodésienne pour que sa version des faits soit dûment éprouvée alors qu'il savait pertinemment qu'il était invité à le faire, et le démenti catégorique que le major Delin a apporté devant la Commission rhodésienne aux propos que lui prêtait M. Friedmann, le Groupe d'experts a estimé que l'information fournie par M. Friedmann n'avait aucune valeur probante pour ce qui était de contribuer à établir que les deux pilotes belges à l'examen, dont l'un semble avoir été le major Delin, avaient participé à l'attaque aérienne contre l'avion SE-BDY.

Deux pilotes belges non identifiés

135. De même, dans une déposition écrite présentée à la Commission Hammarskjöld, Martin Hillebard a fourni des informations au sujet des enquêtes menées par sa partenaire, Eva Aminoff, sur les allégations selon lesquelles deux pilotes non identifiés de l'armée de l'air belge auraient reçu pour instructions d'abattre l'avion SE-BDY. M^{me} Aminoff, qui était à l'époque écrivain et journaliste, affirme avoir été à Ndola dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961 en compagnie d'autres membres du personnel des médias. Elle aurait dit à Hillebard quelques années plus tard qu'elle avait mené ses propres enquêtes et qu'elle avait à cette occasion parlé à deux pilotes qui lui avaient dit qu'ils avaient reçu pour instructions « d'abattre le DC-6 » et qu'ils avaient « tiré au sort [pour déterminer] qui ferait le sale boulot ».

136. Le Groupe d'experts a noté que si des ressortissants d'un certain nombre d'États, dont la Belgique, avaient apporté leur appui au gouvernement provincial du Katanga comme mercenaires, dont certains en tant que pilotes, il serait difficile d'éprouver l'authenticité et la crédibilité de l'information en l'absence de détails complémentaires, notamment les noms et autres données d'identification des individus concernés. En outre, le Groupe a noté que la déclaration de M. Hillebard

se fondait sur ce qu'il avait ouï dire, qu'elle n'était pas contemporaine et ne contenait pas d'éléments d'information pouvant être confrontés aux autres preuves. Il a estimé que la nouvelle information fournie par M. Hillebard n'avait aucune valeur probante pour ce qui était de contribuer à établir que deux pilotes non identifiés de l'armée de l'air belge avaient abattu l'avion SE-BDY.

Évaluation technique du type d'appareil et de l'aérodrome éventuellement utilisés

Fouga Magister

137. Dans l'enquête qu'elle a effectuée en 1961-62, la Commission de l'ONU a examiné la question du type d'appareil qui avait pu être utilisé pour procéder à l'attaque aérienne présumée ou exercer une menace contre l'avion SE-BDY. Elle a essentiellement axé son attention sur le Fouga Magister, un petit avion à réaction à deux places de fabrication française conçu pour l'entraînement et de petites missions d'attaque. La Commission a établi qu'un Fouga de l'armée de l'air du Katanga était opérationnel au moment des faits et noté que l'appareil harcelait les opérations des Nations Unies au Congo dans la période précédant l'accident, bien que ce harcèlement ait presque exclusivement ciblé des objectifs au sol. Si le Fouga était typiquement basé à la base aérienne de Kolwezi (à 430 km environ au nord-ouest de Ndola), qui de l'avis de la Commission était trop éloignée de Ndola pour lui permettre de faire un aller retour, la Commission a noté que le pilote du Fouga, le major Delin, avait indiqué dans son témoignage devant la Commission d'enquête rhodésienne « qu'au moins à une occasion, le Fouga avait décollé d'une piste non pavée ». La Commission de l'ONU a donc jugé que « rien ne semblait exclure l'utilisation [par le Fouga] d'une piste dans un rayon proche de Ndola ». Le major Delin avait également témoigné devant la Commission d'enquête rhodésienne qu'à une occasion près de Kamina il avait « tiré en rafale » sur un appareil DC-3 en plein vol.

138. Une autre information relative à la capacité du Fouga d'attaquer ou de menacer l'avion SE-BDY a été fournie par M. Hammarberg, spécialiste des accidents d'avion et ancien pilote de chasse, qui a exprimé de sérieux doutes sur la capacité de cet appareil d'avoir décollé de Kolwezi et d'y être retourné en une sortie du fait de la limitation de son autonomie de combat (fixé à 419 km, en volant à une altitude de 5 000 pieds). S'il était théoriquement possible de relier les deux points, le pilote n'aurait plus que cinq minutes environ pour des manœuvres de combat au-dessus de Ndola. Il lui faudrait donc disposer d'informations extrêmement précises sur l'itinéraire et l'heure d'arrivée du SE-BDY et synchroniser en conséquence son arrivée pour réussir l'interception.

139. Le Groupe d'experts a noté qu'il ressort des enregistrements du Centre d'information de vol de Salisbury qu'à 20 h 2 (UTC), le SE-BDY estimait son temps d'arrivée à Ndola à 22 h 35 (UTC). Lorsqu'il a pris contact pour la première fois avec la tour de contrôle de Ndola à 21 h 35 (UTC), l'heure prévue d'arrivée à Ndola était alors de 22 h 20 (UTC). L'heure d'arrivée effective au-dessus de l'aérodrome était de 22 h 10 (UTC) si l'on se fonde sur une communication du SE-BDY avec la tour de contrôle de Ndola sur la fréquence VHF 119.1 et, comme l'a noté M. Martin, le contrôleur de la tour de contrôle de Ndola, sur la fiche de progression du vol. Les témoignages d'un certain nombre de témoins des enquêtes officielles confirment l'heure d'arrivée ainsi enregistrée. Compte tenu de cet écart

de 35 minutes entre l'heure prévue d'arrivée et l'heure d'arrivée effective, et en l'absence de dispositions d'appui élaborées qui auraient pu fournir des renseignements plus précis, notamment l'utilisation de radar, le Groupe d'experts a du mal à accepter qu'un Fougar parti de Kolwezi aurait pu synchroniser en une sortie son arrivée à Ndola pour intercepter le SE-BDY tout en prévoyant suffisamment de carburant pour retourner à Kolwezi. Toutefois, à l'instar de la Commission de l'ONU, M. Hammarberg n'exclut pas entièrement la possibilité qu'un Fouga ait pu utiliser un autre aérodrome plus proche de Ndola comme base opérationnelle temporaire ou comme station de réapprovisionnement en carburant.

140. En recensant d'autres aérodromes qu'un Fouga aurait pu utiliser, M. Rosio a noté qu'avec une pleine charge de carburant, l'appareil aurait besoin d'une distance de décollage de 1 500 mètres environ. Il a été informé par le capitaine von Rosen, un pilote qui volait alors pour Transair et qui avait une très grande expérience de la navigation aérienne en Afrique, qu'en dehors de Kolwezi et de Kipushi (200 km au nord-ouest de Ndola), il y avait quatre autres aéroports d'où un Fougar aurait pu décoller et atteindre Ndola. Indépendamment, M. Hammarberg a évoqué un rapport de l'armée de l'air suédoise, en date de décembre 1961, dans lequel il est déclaré qu'il n'y avait probablement pas d'endroits appropriés au Katanga au sud d'Élisabethville d'où pourrait opérer un avion à réaction, mais que cela n'excluait pas la possibilité que ce type d'avion puisse utiliser des aérodromes de fortune.

141. Dans une correspondance non datée intitulée « Secret: Report by Neil Ritchie », le Premier Secrétaire au Haut-Commissariat britannique à Salisbury et agent du M16 Neil Richie évoque un voyage qu'il a effectué à Kipushi le 17 septembre 1961 et note qu'il a inspecté la piste et estimé qu'elle mesurait environ 730 mètres de long. Il l'a décrite comme étant grossière, envahie par les mauvaises herbes avec des fourmilières à un bout. Il a demandé au personnel de l'Union minière (société d'exploitation minière belge) d'y passer le rouleau compresseur et de commencer à détruire les fourmilières. Lors d'une autre visite à Kipushi, le 19 septembre, il a vu les agents de l'Union minière détruire les fourmilières. Si les observations de M. Richie étaient justes, la longueur de la piste et le piètre état de sa surface auraient probablement exclu la possibilité qu'un Fouga décolle de cet aérodrome, que M. Rosio avait identifié comme pouvant éventuellement être utilisé par le Fouga.

142. M. Hammarberg, l'expert en aviation, a analysé la capacité d'un Fouga d'effectuer une attaque la nuit, se fondant sur sa propre expérience de pilote de chasse. En ce qui concerne les limitations de l'équipement et d'autres limitations de l'appareil, son analyse repose sur l'information générique figurant dans les manuels du Fouga. M. Hammarberg a noté toutefois qu'il ne disposait pas d'informations de première main sur l'équipement particulier des Fougas utilisés par les forces aériennes du Katanga au moment des faits. Il n'en conclut pas moins que l'hypothèse selon laquelle un Fouga pouvait être utilisé pour effectuer une attaque de nuit dans les conditions qui prévalaient la nuit du 17 au 18 septembre 1961 manquait de crédibilité.

143. Bien que le Groupe d'experts ait noté qu'il aurait été extrêmement difficile pour un Fouga Magister d'effectuer une attaque aérienne de nuit contre le SE-BDY en raison des limitations opérationnelles susmentionnées, les nouvelles informations fournies par MM. Hammarberg et Rosio soutiennent la possibilité qu'un Fouga Magister puisse perpétrer une telle attaque ou menace et pourrait avoir utilisé

d'autres aérodromes que celui de Kolwezi, y compris des aérodromes non pavés dans un rayon proche de Ndola. Cela ne veut pas dire que leurs informations soutiennent la thèse selon laquelle un Fouga a effectivement été utilisé pour effectuer une attaque contre l'avion SE-BDY.

144. Le Groupe d'experts a estimé que les informations fournies par MM. Hammarberg et Rosio avaient une faible valeur probante pour ce qui était de contribuer à établir qu'un Fouga Magister pouvait avoir été utilisé pour abattre l'avion SE-BDY dans une attaque aérienne de nuit au-dessus de l'aérodrome de Ndola.

Havilland Dove

145. Dans un rapport daté du 23 janvier 1962, un responsable de Transair, Bo Irving, énonce sa thèse selon laquelle un Havilland Dove a abattu le SE-BDY en l'attaquant en vol par des tirs de roquettes partis de cet appareil en direction ou à proximité du DC6 au moment où il entrait dans sa phase d'approche pour atterrir sur l'aérodrome de Ndola. La section reposait presque entièrement sur son interprétation des observations recueillies auprès des témoins la nuit en question, notamment au sujet de la présence d'un second appareil dans les airs et d'un « feu » passant d'un appareil à l'autre. Étant donné que la lettre date d'avant la conclusion de l'enquête de la Commission des Nations Unies, et que la Commission a consulté Virving à divers stades de son enquête, y compris à propos de la question de son affirmation selon laquelle un Dove pourrait avoir été utilisé, le Groupe a estimé que l'élément d'information n'était pas nouveau tel qu'il l'entendait. Sans aller jusqu'à mentionner précisément l'utilisation d'un Havilland Dove, la Commission des Nations Unies a noté que Virving lui avait avancé comme théorie que le SE-BDY pourrait avoir été attaqué et abattu par un avion armé de roquettes, que des « preuves suffisantes n'avaient pas été présentées pour étayer cette théorie et qu'à son avis la plupart des phénomènes évoqués par Virving pouvaient s'expliquer autrement et de manière plus logique ».

146. Malgré cela, le Groupe a obtenu de nouvelles informations ayant trait à la question de savoir si un Dove aurait pu attaquer le SE-BDY en vol. Dans ses mémoires, « Mercenary Commander » (1986), rapportés par Brian Pottinger, l'ancien pilote mercenaire Jerry Puren indique que des Havilland Dove étaient utilisés par l'armée de l'air katangaise dès 1961 et qu'ils étaient capables de bombarder des cibles au sol. Puren définit en outre leurs caractéristiques techniques, en faisant remarquer qu'ils étaient modifiés par ladite armée de l'air pour pouvoir larguer des bombes fixées sur des barillets à partir d'un système de trappe aménagé au niveau du plancher de l'appareil. Il a également donné des indications sur des opérations de bombardement auxquelles il a dit avoir pris part, sauf que dans ses mémoires, il n'avait été fait mention d'aucune sortie effectuée la nuit du 17 au 18 septembre 1961.

147. Dans son analyse des moyens qu'avait un Havilland Dove de mener une attaque aérienne contre le SE-BDY, Hammarberg a reconnu qu'il y en avait qui étaient en usage dans l'aviation katangaise à l'époque sans pour autant être certain du nombre d'entre eux qui étaient opérationnels. La Commission d'enquête rhodésienne avait déterminé que deux Dove se trouvaient sous la garde des Nations Unies à Elisabethville, la nuit du 17 au 18 septembre, et que trois autres étaient en Afrique du Sud pour y subir un entretien. D'autres sources indiquaient que les Dove

étaient basés à Kolwezi ou Kapushi. En outre, Hammarberg a estimé que pour des raisons liées à des « difficultés d'ordre matériel et technique », la théorie selon laquelle un Dove pourrait avoir été utilisé pour mener une attaque à la bombe air-air à l'aide de roquettes ou d'une bombe est « pratiquement impossible » à admettre. Il a évoqué la difficulté qu'il y aurait à mener une opération de bombardement manuel (que ce soit afin de percuter l'appareil ou de faire exploser une bombe à proximité) contre une cible aérienne mobile la nuit.

148. Le Groupe a également fait remarquer que la vitesse de croisière maximale d'un Dove était d'environ 180 à 200 nœuds (333 à 370 km/h), d'où le fait que la seule possibilité qu'aurait eue un Dove d'intercepter le SE-BDY, un DC6B en phase de vol durant laquelle sa vitesse est nettement inférieure à sa vitesse de croisière normale d'à peu près 270 nœuds (500 km/h), aurait été au moment de sa phase d'approche et d'atterrissage à Ndola. Notant que la Commission d'enquête rhodésienne avait déterminé que le SE-BDY avait été trouvé dans une configuration d'atterrissage au moment de l'impact au sol, sa vitesse se serait donc située entre 130 et 160 nœuds (240 à 296 km/h).

149. Bien qu'il ait été relevé que dans ses mémoires, Puren n'a évoqué aucune sortie ayant pu donner lieu à des attaques air-air de la part d'un Dove, et que Hammarberg doute fort qu'une telle attaque ait pu avoir été menée à bien, cela ne suffirait juste pas à écarter la possibilité qu'un Dove ait été capable de mener une attaque de cette nature ou ait pu être utilisé pour menacer le SE-BDY en vol, notamment en tentant de le détourner ailleurs. Toutefois, sans preuve à l'appui, cela n'aide guère à accréditer la thèse selon laquelle un Dove avait été effectivement utilisé pour s'en prendre au SE-BDY. Le Groupe a jugé que les nouvelles informations fournies par Puren ont pu aider à établir qu'un Havilland Dove aurait pu, de par sa capacité aérienne offensive, attaquer ou menacer en vol le SE-BDY.

Dornier DO-27 et DO-28

150. Au nombre des nouvelles informations recueillies sur les types d'appareils qui auraient pu être utilisés pour attaquer ou menacer en vol le SE-BDY figurent celles fournies par le chercheur allemand, D^r Torben Gulstorff, au sujet de la possibilité que des Dornier DO-27 (un monomoteur utilitaire léger de quatre à six places) ou DO-28 (un bimoteur utilitaire) aient été utilisés par les forces katangaises à des fins offensives en septembre 1961.

151. Dans une communication émanant de New York, un responsable des Nations Unies, Knappstein, résume une rencontre avec un haut fonctionnaire de l'Organisation, Alexander Macfarquah, tenue le 7 juillet 1961, au cours de laquelle ce dernier évoque des informations reçues de sources proches des milieux de renseignements des Nations Unies au Congo, indiquant que « le gouvernement de la province du Katanga en République du Congo (Léopoldville) s'est arrangé pour acheter des appareils allemands de type Dornier dotés de matériel militaire dont des affûts, des barillets à bombes, des lance-roquettes, etc. ». Toujours selon les notes, « il est entendu qu'à leur arrivée, ces appareils seront exploités par des membres du personnel militaire au Katanga ». Les informations signalent que la livraison du premier appareil était prévue dans le courant du mois de juillet. L'auteur remet en cause la fiabilité de la source et doute que le Gouvernement allemand soutienne les forces katangaises. La communication est suivie d'autres dans lesquelles le Gouvernement allemand enquête sur la véracité des informations, notamment en

discutant avec le constructeur des appareils et en cherchant à obtenir confirmation que le DO-27 a les moyens de tirer des roquettes, comme la preuve en a été faite lors d'opérations militaires portugaises en Angola.

152. Le représentant de Dornier à Bonn, le colonel retraité Wien a indiqué au Ministère de l'économie de l'Allemagne de l'Ouest, le 5 octobre 1961, que dans le courant de l'été de 1960, un importateur belge, basé à Elisabethville, avait acheté six Dornier DO-28, dont un a été livré à Elisabethville le 21 août 1961. Il l'a en outre informé que les cinq autres attendaient d'être expédiés. Et le colonel Wien d'ajouter que le DO-28 n'était pas conçu pour qu'y soient installés des canons mais il ne pouvait pas écarter la possibilité que cela puisse être fait de manière improvisée.

153. Un article du *Daily Express*, daté du 6 novembre 1961, a annoncé que le Président de l'Inde d'alors, Jawaharlal Nehru, avait diffusé un appel pressant à toutes les nations, leur demandant de stopper la livraison d'armes au Katanga de Tshombe. Il cite également des soldats indiens au service des Nations Unies à Elisabethville, selon lesquels l'aviation katangaise avait, au cours des derniers jours, reçu livraison de cinq nouveaux DO-28 à la piste d'atterrissage de Kolwezi. Il était par ailleurs affirmé dans l'article que la livraison en provenance de Munich contenait notamment du matériel spécial permettant au DO-28 de transporter des bombes ou des roquettes air-sol.

154. Le groupe d'experts n'a aucune raison de douter de l'authenticité des documents fournis par le docteur Gulstorff qui tiraient leurs sources de diverses archives en Allemagne. Les documents indiquent, sur la base d'informations émanant des milieux de renseignements, que l'armée de l'air katangaise avait en sa possession au moins un Dornier le 17 septembre 1960 et que l'appareil pourrait avoir été modifié pour pouvoir procéder à des attaques et à des bombardements aériens. Dans son rapport de 1993, Rosio a fait remarquer que les Dornier n'étaient pas équipés de canons ou d'autres armes mais pouvaient être ainsi modifiés et que si les Fouga n'avaient prétendument pas effectué de missions de nuit, les Dornier s'étaient par contre livrés à des sorties, larguant des bombes sur des unités des Nations Unies à ces occasions.

155. Les DO-27 et DO-28 présentent l'un et l'autre la caractéristique de pouvoir décoller et atterrir sur de courtes distances, ce qui leur permet d'utiliser de petites pistes d'atterrissage dotées d'aires aux dimensions réduites qui autrement pourraient se révéler inadaptées à d'autres types d'appareils. La vitesse de croisière maximale du DO-27 et du DO-28 est de 130 nœuds (240 km/h) et de 145 nœuds (270 km/h), respectivement, cependant, ce qui serait quasiment impossible pour un DO-27 et très difficile pour un DO-28 d'intercepter et de manœuvrer effectivement pour perpétrer une attaque aérienne ou mener à exécution une menace contre un DC6, qui lors de sa phase d'approche et d'atterrissage, roule généralement à une vitesse de 130 à 160 nœuds.

156. Certes le Groupe d'experts a reconnu qu'il aurait été extrêmement difficile, du fait de ses caractéristiques, pour un DO-28 et plus encore pour un DO-27 d'avoir mené une attaque aérienne contre le SE-BDY, en raison de leur vitesse de déplacement plus lente, mais les nouvelles informations fournies par le docteur Gulstorff confortent l'idée qu'un DO-27 ou un DO-28 ait pu perpétrer cette attaque ou mener cette menace à exécution. Elles viennent également étayer un tant soit peu l'affirmation selon laquelle un ou plusieurs Dornier avaient déjà été livrés au Katanga avant les événements du 17-18 septembre. Seulement, sans pièces justificatives,

elles ne contribuent guère à soutenir l'idée qu'un DO-27 ou un DO-28 ait réellement servi à s'attaquer au SE-BDY. Le Groupe d'experts a analysé et jugé faible la valeur probante des nouvelles informations alléguant qu'un DO-27 ou un DO-28 ait pu avoir été utilisé pour mener une attaque aérienne contre le SE-BDY ou le menacer.

V. Nouvelles informations sur le sabotage

157. Parmi les causes de l'accident sur lesquelles elle a eu à enquêter, la Commission des Nations Unies s'est penchée sur la possibilité que le SE-BDY se soit écrasé à la suite d'un sabotage. Elle a déterminé à cet égard que même si cette éventualité n'était pas tout à fait à écarter, il n'y avait aucune preuve qu'une bombe ait explosé à bord de l'appareil, ni la preuve qu'une explosion quelconque se soit produite alors que l'appareil se trouvait en plein vol. Depuis lors, plusieurs nouveaux éléments d'information ont été communiqués au Groupe d'experts sur la possibilité que l'accident du vol du SE-BDY ait résulté d'un sabotage.

Le South African Institute for Maritime Research

158. Au cours des travaux menés par la Commission Vérité et réconciliation d'Afrique du Sud, en juillet 1998, la National Intelligence Agency a remis un dossier à cette commission concernant l'assassinat en 1993 du Secrétaire général du Parti communiste sud-africain, Chris Hani. Dans le dossier figuraient huit documents censés représenter la correspondance interne du South African Institute for Maritime Research (SAIMR), une organisation qui se serait livrée à des activités clandestines de mercenariat au Congo et alentour, entre autres endroits, au début des années 60. Sans avoir pu déterminer la véracité des documents et des allégations qui s'y trouvaient contenues avant l'expiration de son mandat, la Commission Vérité et réconciliation, dans un vif souci de transparence, a pris le parti, en sus de les remettre à l'ancien Ministre de la justice, Dullah Omar, de les rendre publics en août 1998.

159. Les documents renvoient à une opération dont le nom de code était « Céleste » et l'objectif prétendument d'écarter Dag Hammarskjöld. Les ordres donnés dans ce sens voulaient que cette opération soit gérée de manière plus efficace que pour Patrice (supposé être Patrice Lumumba, l'ancien et premier Premier Ministre démocratiquement élu du Congo, exécuté par la Gendarmerie katangaise avec la complicité d'autres personnes, le 17 janvier 1961). Le même document prétend que Allen Dulles (chef de la CIA) est d'accord et a promis l'entière coopération de ses gens et que [Dulles] a dit aux des États-Unis que Dag sera à Léopoldville le 12 septembre 1961. Le document indique également qu'il sera à bord d'un appareil DC6 de la compagnie « TRANSAIR » et insiste sur le fait que « l'aéroport de Léo [poldville] tout comme Elisabethville soient couverts par vos gens ».

160. Un autre des documents, non daté, mais apparemment envoyé après le premier qui demandait que Dag Hammarskjöld soit écarté, signale que l'Union minière (société minière belge) avait offert de fournir un soutien logistique ou autre. Il indique en outre ce qui suit : « il nous a été demandé de placer six livres de TNT à tous les endroits possibles, avec détonateurs, contacts et fils électriques, batteries, etc. » et « votre décision d'utiliser un contact plutôt que des appareils barométriques est sage ».

161. Dans une instruction manuscrite portant la même en-tête que le reste des documents, en date du 14 septembre 1961, « Capitaine » rend compte à

« Commodore » que le « DC6 de la compagnie “Transair” est garé à Léo [poldville] prêt à décoller pour le transport du sujet. Notre technicien a reçu ordre de placer six livres de TNT dans la trappe de la roue avec un détonat [*sic*] (eur) au contact devant se déclencher lorsque les roues se rétractent au décollage. Nous attendons l’heure de départ des sujets avant d’agir ».

162. Un autre des documents, dont la date n’est pas très lisible, qui semble rendre compte à « Commodore » et à « Capitaine » des événements, un « Congo Red » écrit :

1. L’engin n’a pas fonctionné au décollage;
2. Eagle dépêché [illisible...] à [illisible...];
3. [Illisible] activé [illisible...] avant atterrissage;
4. Comme annoncé O’Brien et McKeown n’étaient pas à bord;
5. Mission accomplie : satisfaisant.

Analyse de l’authenticité

163. Pour conférer une valeur probante aux documents, le Groupe est tenu d’en analyser l’auteur et l’authenticité, de manière à déterminer s’ils ont été rédigés par leur prétendu auteur, SAIMR ou ses responsables ou agents et qu’ils correspondent effectivement à ce qu’ils sont censés être ou représenter. À cet égard, le Groupe s’est d’abord attaché à établir leur authenticité. Il a ensuite noté une variation dans l’abréviation du nom de l’organisation dans un document, qui emploie SAIMAR plutôt que SAIMR. Les efforts faits par la Commission Hammarskjöld et le docteur Williams pour obtenir les originaux ou déterminer par une analyse technique d’experts l’authenticité des versions en leur possession se sont révélés infructueux. Pour sa part, le Groupe a adressé au Gouvernement de la République sud-africaine une requête par laquelle il l’invitait à consulter et à partager avec lui toutes archives ou autres pièces liées aux documents; toutes références à l’existence à l’époque en question du South African Institute for Maritime Research (SAIMR); ou tous autres éléments qui pourraient se trouver en sa possession et qui seraient de nature à démentir ou à corroborer les informations au sujet du prétendu plan (voir appendice 5). Au moment de la rédaction du présent document, le Gouvernement de la République sud-africaine n’avait toujours pas fait parvenir sa réponse.

164. En outre, le Groupe a pris contact avec l’ancien l’enquêteur principal de la Commission Vérité et réconciliation pour lui demander s’il avait de quelconques souvenirs qui pourraient aider à analyser l’authenticité des documents. À l’heure où étaient écrites ces lignes, le Groupe n’avait toujours pas obtenu de réaction à ce sujet. Le Groupe n’avait donc pu déterminer ni le poids ni l’authenticité des documents dont il n’avait que des copies de mauvaise qualité.

165. Une autre question qui se pose, toujours au sujet de l’authenticité des documents, est celle de savoir si le SAIMR existait en 1961. À ce propos, la Commission Hammarskjöld a appris que « ce qu’il était possible de savoir du South African Institute for Maritime Research revenait à très peu de choses » et « que la Commission n’avait réussi à retrouver trace d’aucune recherche scientifique qu’il avait publiée ».

166. L'absence d'originaux; le fait que l'existence du SAIMR en 1961 n'ait pas été établie; l'indisponibilité de l'auteur de tout ou partie de ces documents ou de quiconque en connaît personnellement la teneur ou s'en est familiarisé; l'emplacement et la chaîne de possession inexpliqués des documents entre le moment où ils auraient été établis en 1961 et leur remise à la Commission Vérité et réconciliation de l'Afrique du Sud par les services de renseignement sud-africains, en juillet 1998, et leur divulgation publique par la suite; et l'incertitude au sujet de la nature réelle des photocopies et les lacunes qu'elles présentent, notamment dans un cas, à propos du nom même du SAIMR, amènent le Groupe à douter fort de leur authenticité.

167. En sus d'avoir analysé la valeur probante, le Groupe a également examiné le contenu du document, autrement dit, la possibilité d'exécution du complot présumé. Il a noté ici que la Commission des Nations Unies avait indiqué dans son rapport que, comme aucune garde spéciale n'avait été montée auprès du SE-BDY alors qu'il était au sol à Léopoldville, la possibilité qu'une personne non autorisée ait pu s'approcher de l'appareil pour le saboter ne pouvait pas être exclue. Par ailleurs, dans leurs dépositions faites dans le cadre d'enquêtes officielles, les techniciens spécialistes des appareils suédois qui travaillaient sur le SE-BDY le 17 septembre ont signalé que l'appareil avait été laissé seul pendant une heure à une heure et demie, lors de leur pause-déjeuner et que de surcroît, l'un des mécaniciens (Nils Arne Ohlsson) a rappelé avoir constaté, lorsqu'il est allé charger les bagages dans l'appareil l'après-midi, que la porte de la soute avant, à laquelle il était possible d'accéder de l'extérieur de l'appareil, n'était pas verrouillée.

Analyses techniques (balistiques et médicales)

168. À l'aide des renseignements fournis des experts techniques, le Groupe a déterminé s'il y avait des preuves scientifiques pour étayer l'assertion selon laquelle le vol du SE-BDY s'était écrasé à la suite de la détonation d'une charge de TNT, ainsi qu'il ressortait des documents du SAIMR, ou plus généralement de divers types d'explosifs à bord de l'appareil. Un ingénieur spécialiste des explosifs du Royaume-Uni consulté par la Commission Hammarskjöld, le commandant Daniel Perkins, a estimé qu'« un engin explosif improvisé d'une charge principale de six livres de TNT serait plus que capable de neutraliser les commandes de vol du SE-BDY, s'il était correctement placé ». Après avoir évalué la possibilité qu'il y avait de faire détonner cet engin en ayant recours aux modalités suivantes : une transmission radio VHF à VHF, un déclencheur mécanique activé par le train d'atterrissage, un lancement de commande par projectile, un déclencheur barométrique et une minuterie, le commandant Perkins a déclaré qu'à son avis, un mode de transmission de VHF à VHF offrait à l'auteur le meilleur moyen de le placer là où il voulait.

169. Rappelant l'analyse balistique du docteur Max Frei-Shulzer et de Nils Landin sur laquelle le Groupe s'est appuyé pour déterminer la valeur probante des nouveaux éléments d'information liés à une attaque aérienne ou à une menace en vol contre le SE-BDY (voir par. 104 à 107), le Groupe a noté que cette analyse pouvait également s'appliquer à son évaluation des nouvelles informations se rapportant au sabotage. D'après cette analyse, le docteur Frei-Shulzer a conclu, après avoir examiné les débris de l'appareil en quête de traces de bombe, de machine infernale, de balles de fabrication étrangère, qu'il pouvait « écarter la possibilité d'actes hostiles aériens ou terrestres et toute idée de sabotage »

[non souligné dans le texte]. Cela dit, l'analyse des travaux du docteur Frei-Shulzer, effectuée par la suite par Landin et à laquelle le Groupe a conféré une valeur probante modeste, a remis en question le caractère définitif de cette conclusion. Examinées ensemble, les évaluations indiquent certes qu'aucune trace de bombe, de machine infernale ou de balles de fabrication étrangère n'a été détectée dans les débris du SE-BDY, mais qu'il n'est pas à exclure que les traces de ces éléments aient pu échapper à la détection.

170. Pour ce qui est de procéder à de nouveaux tests pour détecter des traces d'explosifs, selon le relevé des événements joint au rapport de la Commission d'enquête rhodésienne, l'épave du SE-BDY a été enlevée du hangar et enfouie à l'aéroport de Ndola les 22 et 23 août 1962, où elle se trouve encore aujourd'hui. De l'avis du Groupe, il n'est pas possible d'effectuer de nouveaux tests dans la mesure où l'examen de l'épave par le docteur Frei-Shulzer en fondant les débris et les parties métalliques aura ôté toute possibilité de mener à présent des analyses chimiques pour détecter des traces de matières explosives, ce qui aurait été la procédure préférée. Par ailleurs, le Groupe n'a pu trouver aucune indication d'exemples de débris ou de matériaux d'appareil de ce type soumis à des tests après avoir été enfouis pendant plus de 50 ans, et notamment après le découpage de ces matériaux en morceaux, ce qui est le cas de l'épave du SE-BDY), leur fonte et leur enfouissement dans le sable ou le sol.

171. Passant à l'analyse médico-légale disponible, le Groupe a relevé l'avis conjoint des éminents pathologistes, les docteurs Rammer, Busch et James, qui ont indiqué dans leur rapport à la Commission Hammarskjöld le 24 juillet 1963 qu'ils pouvaient conclure que les rapports d'autopsie ne contenaient aucune preuve selon laquelle Dag Hammarskjöld avait été victime d'une explosion ou exposé à de la fumée (voir par. 34).

Valeur probante

172. En termes d'analyse globale de la valeur probante des documents du SAIMR, compte tenu des aspects définis plus haut, notamment au sujet de leur authenticité; de l'emplacement inconnu des originaux ou de la non-localisation de quelqu'un qui les aurait jamais vus ou d'un autre substitut fiable; leur chaîne de possession, ainsi que la possibilité du placement d'une bombe de six livres à bord de l'appareil; des événements qui, en raison de la situation et des conditions qui prévalaient à l'époque, auraient pu se produire; du temps que le SE-BDY est resté sans garde; et des parties de l'appareil exposées au risque d'interférence alors qu'il se trouvait garé à l'aéroport de Léopoldville le 17 septembre 1961, le Groupe a conféré une faible valeur probante aux documents du SAIMR et à ce qu'ils prétendent affirmer.

Implication du personnel d'une ambassade étrangère à Léopoldville

173. Un ancien administrateur de l'ONU basé à Léopoldville en 1960 et 1961, George Wood, a communiqué au Groupe des renseignements d'où il ressort que l'accident du SE-BDY découlait d'un assassinat délibéré perpétré par le personnel de l'ambassade de Roumanie à Léopoldville sur instructions du KGB. Selon Wood, un ancien contrôleur aérien à l'aéroport de Ndjili à Léopoldville, Peter Brichant l'a informé que des agents de l'ambassade ont eu accès au SE-BDY le matin du 17 septembre, moment où ils ont installé un engin explosif dans le nez de l'appareil. L'engin était apparemment censé exploser à l'instant où le train d'atterrissage se

rétracterait. Toutefois, cela ne se serait pas produit au décollage mais plutôt lorsqu'il a été baissé en vue de l'atterrissage à Ndola. Wood cite le fait que le Gouvernement congolais a déclaré l'ensemble du contingent du personnel de l'ambassade roumaine *persona non grata* et l'aurait ensuite expulsé du Congo à l'appui de son allégation. Il a tenté de faire corroborer ses renseignements par ce qu'il a soutenu être d'anciens membres du KGB vivant à présent aux États-Unis après avoir fait défection. Il a informé le Groupe par une lettre datée du 23 avril 2015, cependant, qu'aucun des interlocuteurs n'avait réagi à ses communications.

174. Au sujet de l'analyse des informations, le Groupe a noté qu'en l'absence d'éléments justificatifs fournis par des membres du personnel qui ont une connaissance de première main des prétendus événements, les informations constituent des rumeurs véhiculées de Brichant à Wood. De surcroît, Brichant, qui avait été interrogé dans le cadre des enquêtes officielles qui avaient été menées, n'avait pourtant pas mentionné ce dont Wood avait fait état. Le Groupe a conféré une valeur probante faible aux informations communiquées par Wood tendant à prouver que le personnel de l'ambassade roumaine avait placé une bombe à bord du SE-BDY.

Prétendue pièce matérielle provenant de l'épave du SE-BDY

175. En 1975, un ancien fonctionnaire suédois de l'ONU au Congo, Hilfding Bjorkdahl, aurait trouvé une plaque métallique à l'endroit où le SE-BDY s'était écrasé et qui, lui avait-on dit, provenait du DC6. Après avoir rapporté la plaque en Suède, elle est devenue la possession de son fils, Goran Bjorkdahl. Bjorkdahl, qui a effectué des recherches poussées, à titre privé et bénévole, sur l'accident du SE-BDY et a, lors d'un entretien, remis la plaque au Groupe pour permettre d'en déterminer l'intérêt. La plaque correspond à une fine construction métallique ayant une taille d'environ 43 centimètres sur 25 et portant des trous que Bjorkdahl a soupçonné avoir été provoqués par des balles ou des fragments d'un engin explosif, dont quatre très proches les uns des autres et situés à proximité du centre de la pièce métallique.

176. En sus de sa propre analyse technique, le Groupe a sollicité le concours du FBI pour évaluer l'authenticité de la pièce matérielle et pour déterminer si les trous correspondent à des dégâts causés par une matière balistique ou explosive. Le FBI, en consultation avec le NTSB, a examiné des photographies à haute résolution de la pièce. Les deux organismes ont émis l'avis qu'elle ne provenait pas d'un appareil. Les principales conclusions du NTSB portent notamment sur le fait que tout en ressemblant à de l'aluminium, la pièce n'est pas un élément de la structure de manutention d'un appareil et qu'il est donc peu probable qu'elle ait servi de pièce d'avion. Les rangées de trous proches des extrémités gauche et droite sont inadaptées à un appareil en raison de leur espacement irrégulier, de leur alignement et de leur diamètre réduit. Elles semblent relever d'un usage industriel plutôt qu'aéronautique. L'aluminium a l'air épais et relativement souple et les déformations sont visibles. Ces matières pourraient trouver des applications dans des compartiments à bagages ou autres endroits non structurels de l'appareil mais l'usage de la pièce semble mieux adapté à un véhicule terrestre.

177. L'expert en balistique du Groupe a estimé que les trous dans la plaque métallique n'avaient pas été causés par des balles l'ayant transpercée. Il s'est fondé d'abord sur le fait que leur diamètre ne cadrerait pas avec celui d'un quelconque calibre

d'arme connu, disponible en 1961. S'il est vrai que certaines munitions militaires sont chargées de balles munies d'un « pénétrateur » durci d'un diamètre plus réduit logé dans le noyau de plomb de la balle, il n'en demeure pas moins qu'il est fort peu probable que les « pénétrateurs » de quatre balles puissent causer quatre trous aussi rapprochés sans que des dégâts provoqués par le reste de la balle ne soient visibles, alors que la balle aurait dû se fragmenter à l'impact. Deuxièmement, l'expert a jugé que le déplacement des trous et la distance qui les sépare ne semblent pas être conformes au mode de dispersion normale créé par une rafale d'arme automatique. Les trous eux-mêmes ne portent pas l'empreinte d'une pénétration de balle.

178. Un second expert en balistique, un inspecteur détective et expert en armes à feu au Centre national de services médico-légaux du Danemark, Egon Poilsen, a analysé les images à haute résolution et souscrit aux conclusions du membre du Groupe. Il a surtout déterminé que les trous dans la plaque (y compris les quatre très rapprochés les uns des autres) semblaient tous être « placés », autrement dit, situés dans des positions telles qu'ils avaient l'air d'avoir été mesurés. Aucun des trous ne présente l'apparence de trous de balle, même les quatre très proches les uns des autres. En termes de taille et d'apparence (tout comme en termes d'emplacement), les trous ne semblent pas avoir été provoqués par des balles.

179. Compte tenu de l'évaluation du NTSB, selon laquelle il est improbable que la pièce matérielle provienne d'un appareil, et des évaluations des experts danois d'après lesquelles les trous dans la plaque ne correspondent pas à des trous de balle, le Groupe a jugé que les nouvelles informations se rapportant à la plaque métallique et liées à l'éventuelle présence de trous de balle dans des débris de l'appareil étaient dépourvues de toute valeur probante.

Engin incendiaire

180. Au titre de nouvelles informations recueillies sur la possibilité que le SE-BDY se soit écrasé à la suite d'un sabotage, il est fait mention dans un compte rendu du *Washington Post*, en date du 3 juin 1978, d'un article d'investigation qui cite un rapport de la CIA qui aurait été soumis au Président Kennedy en 1962 et qui se lisait comme suit : « Les preuves recueillies par nos experts sur le terrain montrent que l'engin explosif à bord de l'appareil était un engin incendiaire du type de ceux utilisés par le KGB ». Aucun autre élément d'information n'était fourni, au-delà de ce bref passage.

181. Pour permettre une analyse de la valeur probante de l'information, le Groupe a demandé au Gouvernement des États-Unis de chercher à retrouver dans ses fichiers et archives toute information sur l'existence et le bien-fondé du prétendu rapport de la CIA, de tout autre rapport de la CIA ou renseignement y ayant trait, qui pourrait se trouver en sa possession et qui permettrait de faire la lumière sur les circonstances qui ont entouré l'accident du vol du SE-BDY. Le Gouvernement des États-Unis a répondu le 9 juin 2015 en indiquant que la CIA n'avait retrouvé ni ce rapport ni un dossier de ce rapport. Il a en outre fait savoir qu'une consultation des fichiers et archives de la bibliothèque John F Kennedy n'avait rien révélé non plus au sujet du prétendu rapport.

182. À propos de l'analyse technique réalisée par un expert sur la possibilité que l'action décrite dans l'information reçue ait pu être menée, le spécialiste des explosifs, le commandant Perkins, déclare dans son rapport à la Commission Hammarskjöld, qu'il serait techniquement possible de causer l'accident d'un

appareil en déclenchant un engin incendiaire (par opposition à des matières explosives). Il fait remarquer que la matière pyrophorique contenue dans un engin de ce type contribuerait à provoquer un incendie à bord de l'appareil, qui serait par la suite alimenté par l'alliage en aluminium de la carlingue et le carburant. Malgré cela, en l'absence d'éléments sur le bien-fondé de l'information publiée dans l'article du *Washington Post* ou de renseignements plus détaillés sur l'assertion permettant de mieux s'assurer de sa validité, le Groupe a jugé que le nouvel élément d'information sur l'engin incendiaire placé à bord de l'appareil, comme il ressort de ce qui précède, n'a aucune valeur probante.

VI. Nouvelles informations au sujet d'un détournement aérien

183. Dans le cadre de son enquête, la Commission des Nations Unies a noté la « nouvelle sensationnelle diffusée par plusieurs journaux de certains pays dans le courant du mois de janvier 1962 faisant état d'un dix-septième homme qui aurait embarqué à bord de l'appareil à Léopoldville dans le but de le détourner ». Tout en déclarant que la nouvelle « tombe manifestement dans la catégorie des rumeurs », la Commission des Nations Unies a néanmoins « procédé à une enquête soigneuse pour déterminer si cela était vrai ou pas ». La Commission a relevé à cet égard que le Chef des opérations civiles des Nations Unies au Congo, le docteur Sture Linner, et d'autres qui ont vu l'avion décoller de Léopoldville ont témoigné qu'ils connaissaient toutes les personnes qui sont montées à bord de l'appareil avant son départ ou qu'elles leur avaient été présentées. En outre, la Commission des Nations Unies a cité le docteur Ross, qui a qualifié la découverte d'un dix-septième corps dans l'épave de « fort improbable » et signalé que la police avait examiné le lieu de l'accident et n'avait trouvé trace d'aucun passager ayant erré dans la brousse.

184. Le Groupe a identifié deux nouveaux éléments d'information se rapportant à l'hypothèse selon laquelle l'accident du SE-BDY était le résultat d'un détournement aérien. Dans le premier élément, le journaliste David Pallister, se réfère dans un article de presse du *Guardian* du Royaume-Uni, publié le 11 septembre 1992, à une assertion contenue dans l'ouvrage d'un ancien officier de l'armée française et mercenaire, le colonel René Trinquier, intitulé « Notre guerre au Katanga » (1963), faisant état de l'introduction clandestine d'un pirate de l'air dans le SE-BDY (il n'est pas indiqué par qui), avant son départ de Léopoldville. Ce pirate de l'air avait prétendument reçu pour instructions de forcer le pilote à faire cap sur une autre destination (non spécifiée) afin d'empêcher la tenue des négociations de cessez-le-feu auxquelles Hammarskjöld allait prendre part.

185. Le Groupe a constaté, à propos de l'évaluation de la valeur probante de l'information, que le colonel Trinquier n'avait pas étayé son affirmation et que des indications détaillées pouvant être confrontées à d'autres éléments d'information étaient absentes. Compte tenu de cela, le Groupe a déterminé que l'information fournie n'avait nullement contribué à établir qu'un pirate de l'air avait été introduit clandestinement dans le vol du SE-BDY.

186. Dans le second élément, le même article du *Guardian* poursuit en indiquant une discussion entre d'anciens responsables des Nations Unies, George Smith, D^r Conner O'Brien et le Premier Ministre Welensky, peu de temps après l'accident, au cours de laquelle, en réponse à une question du docteur O'Brien au sujet du nombre de corps

recueillis de l'épave, Welensky aurait décoché un de ses larges sourires et juste dit « Était-ce 14 ou 15? ». En citant cette conversation immédiatement après l'affirmation du colonel Trinquier, l'auteur de l'article du *Guardian* semble en déduire que Welensky évoquait la possibilité d'un passager supplémentaire à bord du SE-BDY, qui aurait détourné ou tenté de détourner l'appareil.

187. À propos de l'analyse des remarques qu'aurait formulées Welensky, le Groupe a considéré qu'il s'agissait de rumeurs, qu'il n'y avait pas de nouvelles indications par rapport auxquelles les évaluer et que leur fondement était vague. Le Groupe a en outre fait observer que le nombre de passagers à bord, selon la Commission des Nations Unies et (toutes les autres informations officielles), était de 16 plutôt que « 14 ou 15 » comme indiqué par Welensky. Le Groupe a déterminé que l'information censée aider à établir la présence d'une personne « supplémentaire » à bord du SE-BDY qui l'avait détourné avait une valeur probante nulle.

VII. Nouvelles informations concernant des facteurs humains

188. La Commission des Nations Unies de 1962 a considéré, parmi les quatre catégories de causes probables de l'accident du SE-BDY, ce qu'elle décrit comme étant la possibilité d'une « défaillance humaine ». Cette catégorie prévoyait notamment l'ouverture d'enquêtes sur la base de l'hypothèse selon laquelle l'appareil s'était écrasé parce que les pilotes s'étaient trouvés hors d'état d'agir, qu'une mauvaise carte d'atterrissage aux instruments avait été utilisée, que les altimètres avaient fait l'objet d'une lecture erronée, que le pilote du SE-BDY avait été victime de distraction et que des renseignements erronés ou incomplets lui avaient été fournis. Certes le Groupe n'a pas découvert de nouvelles informations liées à ces questions en tant que telles, mais a recueilli un nouvel élément sur le rôle que la fatigue de l'équipage aurait pu avoir sur l'accident. Une synthèse et une analyse de la valeur probante de ce nouvel élément figurent ci-dessous. Le Groupe tient à souligner que le rôle que la fatigue de l'équipage aurait pu jouer n'explique pas à lui tout seul la cause de l'accident ni dans quelle mesure la fatigue a été un facteur qui a contribué aux diverses causes possibles de l'accident du SE-BDY. Néanmoins, la fatigue de l'équipage pourrait avoir eu un effet sur sa capacité d'apprécier une série de situations anormales et d'urgence, de réagir face à elles et de les gérer, y compris mais sans se limiter à une attaque aérienne ou une menace extérieure, un sabotage, un détournement aérien ou une défaillance technique.

Fatigue de l'équipage

189. Le fil conducteur qui reliait toutes les trois enquêtes officielles était sous-tendu par la conviction que le commandant de bord, Per Hallonquist, était apte à piloter le jour de l'incident et que les enquêtes pouvaient largement écarter la fatigue comme facteur dans l'accident. En même temps, les enquêtes semblaient avoir beaucoup fait fi des degrés de fatigue possibles des autres membres de l'équipage et des effets que cela aurait pu avoir sur leur comportement général. La Commission d'enquête rhodésienne, dans son examen des preuves, a noté que les pilotes du SE-BDY, Litton et Arheus, s'étaient rendus à Élisabethville la nuit du 16 septembre, tandis qu'Hallonquist avait l'air reposé et « pressé d'entreprendre le vol ». La Commission d'enquête rhodésienne a fait remarquer que lorsque Litton est

monté à bord de l'appareil, il « a indiqué qu'il était fatigué », alors qu'Hallonquist « avait l'air en forme et détendu ». La Commission des Nations Unies a signalé qu'ils étaient trois pilotes expérimentés à bord, dont un au moins avait eu 24 heures de repos avant le vol, qu'il y avait pour eux la possibilité de dormir à bord et qu'elle était donc « satisfaite que l'accident n'était dû à une fatigue du pilote ».

190. De nouvelles informations figurant dans un document établi par Ulf Strid en date du 18 décembre 1961 présentent une analyse des heures de vol et de travail de l'équipage du SE-BDY. L'analyse s'inspirait des données consignées dans le journal de vol de Transair pour les pilotes Hallonquist, Litton et Arheus et l'ingénieur de vol, Willhelmssen, et mises en concordance avec le Manuel des opérations aériennes de Transair et les accords collectifs pertinents. L'analyse servait d'appendice à un plus grand document signé par Ake Landin, L. Lindman et Torsen Nylen. Le Groupe a signalé que Landin et Lindman étaient respectivement le représentant accrédité et le conseiller technique auprès de la Commission d'enquête rhodésienne. Strid a relevé dans le document que : a) Hallonquist n'avait consigné aucune heure de vol du 13 au 16 septembre tandis que Litton et Arheus en avaient consigné 8,8, les 13 et 14 septembre et aucune les 15 et 16 septembre; et b) au cours des 24 heures qui avaient précédé l'accident du SE-BDY, aussi bien Litton qu'Arheus avaient effectué au moins 16,8 heures de vol sur ces 24 (toutes consignées comme des heures de vol de nuit) et Hallonquist 6,3 heures (toutes de nuit également).

191. Strid a estimé que, selon le Manuel des opérations aériennes de Transair, des dépassements de temps de vol s'étaient produits au cours de la période de 24 heures menant à l'accident. Il a déclaré qu'« il ne semblait pas possible que Litton et Arheus aient pu accumuler suffisamment d'heures de sommeil lors des dernières 24 heures ». Et de poursuivre en indiquant qu'Hallonquist, par contre, semblait avoir eu l'occasion de récupérer suffisamment au cours de la même période. L'ingénieur de vol, Willhelmssen, avaient également volé pas moins de 16,8 heures lors des 24 heures précédentes, pour avoir été sur le même vol que Litton et Arheus à destination d'Élisabethville la veille du 17 au 18 septembre. De surcroît, Strid a recensé un certain nombre d'occasions, lors de la période allant du 1^{er} août au 17 septembre, où au moins l'un des trois pilotes avait dépassé les limites fixées pour les temps de vol. Il a également fait remarquer que son analyse ne portait que sur les heures de vol par opposition au temps de travail de l'équipage (qui englobe à la fois des tâches avant, pendant et après le vol), ce qui, comme il l'a indiqué à l'Autorité suédoise de l'aviation civile, il n'était pas tenu d'analyser.

192. On s'attendrait à ce qu'une analyse de ce type soit menée à la suite de l'accident conformément à l'obligation qui incombe à la Suède en tant qu'État d'immatriculation en vertu de la Convention de Chicago de fournir toutes « informations pertinentes au sujet de l'appareil et l'équipage du vol concerné » à l'État d'occurrence (Rhodésie) (Convention de Chicago, appendice 13, par. 4.6).

193. Au titre d'autres nouvelles informations, un chirurgien rattaché à l'armée de l'air suédoise, D^r Ake Hassler, a informé le Groupe, dans une correspondance datée du 12 mai 2015, qu'il considérait que « l'accident de Ndola en septembre 1961 était dû à une erreur ordinaire de pilotage ». Le docteur Hassler était chargé par le Département suédois de la défense dans « les années 60 » d'effectuer des enquêtes sur tous les « accidents aériens suédois » parmi lesquels il avait inclus celui du SE-BDY. Et d'ajouter dans sa correspondance qu'il était convaincu que le principal facteur ayant contribué à l'accident du SE-BDY était qu'une large partie de

l'équipage était fatiguée, fatigue qu'il a attribuée à une insuffisance de repos dans les 36 heures qui avaient précédé le vol à destination de Ndola, allant jusqu'à indiquer que l'équipage n'était donc pas apte à effectuer leur mission dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961. D'autres renseignements fournis par Hassler comprenaient notamment un document établi par Bengt-Ake Bengs, en date du 29 septembre 1966, dans lequel, entre autres, Beng citait les mêmes informations qui avaient été présentées par Strid et formulait des observations à cet égard. Le docteur Hassler a soutenu que les autorités suédoises n'avaient pas suffisamment porté cette question à l'attention de la Commission d'enquête rhodésienne. Il a poursuivi en indiquant qu'il avait tenté à plusieurs reprises de porter cette question à l'attention de l'ONU par la voie des autorités suédoises mais que ses efforts avaient été « contrés » par ces mêmes autorités.

Analyse probante

194. Même aujourd'hui, alors qu'on dispose d'un corpus beaucoup plus vaste de connaissances qu'en 1961-1962, la question des effets de la fatigue sur le rendement de l'équipage de conduite demeure complexe. L'étude des facteurs humains et organisationnels et leur contribution aux accidents d'avion s'est considérablement accélérée vers la fin des années 70 suite à des accidents de gros-porteurs commerciaux qui ont causé d'importantes pertes en vies humaines et qui ont ouvert la voie à une nouvelle période de recherche axée sur la gestion des ressources en équipe et la formation au commandement. Néanmoins, il était déjà reconnu en 1961 que l'équipage doit être apte au service pour garantir qu'il puisse exploiter l'aéronef en toute sécurité dans diverses conditions, notamment par la mise en œuvre de pratiques de gestion de la fatigue.

195. Selon la définition de l'OACI, la fatigue est « un état physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental et/ou physique), qui peut réduire la vigilance d'un membre d'équipage et sa capacité à faire fonctionner un aéronef en toute sécurité ou à s'acquitter de fonctions liées à la sécurité ». Le SE-BDY, un DC6B, était, à l'époque, un appareil complexe et très exigeant nécessitant au minimum trois membres d'équipage (deux pilotes et un mécanicien de bord). Lorsque l'équipage comprend plusieurs membres, tous doivent travailler en équipe, avec des tâches clairement définies et des communications sans équivoque pour garantir qu'ils ont conscience de la situation à tout moment et qu'ils sont en mesure de réagir face à des situations inhabituelles et d'urgence et les gérer. Si le rendement de l'équipage était compromis par la fatigue, il s'exposerait à un plus grand risque de faire des erreurs simples comme les glissements, les relâchements et les fautes ou d'avoir des illusions visuelles ou une perte de conscience de la situation. De même, la fatigue pourrait entamer l'aptitude de l'équipage à réagir face à une situation anormale ou d'urgence, comme une attaque aérienne ou une menace externe, ou à faire face aux conséquences d'un sabotage ou à une défaillance technique.

196. Le Groupe n'a pas jugé surprenant qu'une analyse comme celle effectuée par Strid l'ait été à la suite de l'accident, étant donné l'obligation que la Convention de Chicago met à la charge de l'État d'immatriculation, dans ce cas la Suède, de fournir tous « renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de l'équipage de conduite impliqués » à l'État d'occurrence (Rhodésie) (Convention de Chicago, annexe 13, par. 4.6). En conséquence, et pour évaluer l'authenticité et la

crédibilité des nouvelles informations à l'effet d'en déterminer la valeur probante, le Groupe a demandé au Gouvernement suédois d'indiquer si le rapport entériné par Landin, Lindman et Nylen a été établi pour un usage interne exclusif des autorités de l'aviation suédoise ou s'il avait été communiqué à la Commission des Nations Unies ou à l'une quelconque des autres enquêtes officielles. Un représentant du Gouvernement suédois a indiqué officieusement que celui-ci « n'avait pas été en mesure de répondre à cette question ». Le Groupe a noté, cependant, que lorsqu'il a été interrogé par la Commission, Landin avait admis que Litton et Aerheus n'avaient pas eu suffisamment de possibilités de se reposer durant les 24 heures qui ont précédé l'accident du SE-BDY et que « cela a dû [affecter le vol lui-même et la vigilance des deux hommes], mais dans quelle mesure, là était toute la question », ce qui donnait à penser que les autorités de l'aviation suédoise avaient examiné la question d'une façon ou d'une autre, sans doute en se fondant sur l'analyse de Strid.

197. Le Groupe a pu déterminer, à partir d'autres informations fournies par le Gouvernement suédois, que l'auteur du document, Strid, était un employé de l'Autorité de l'aviation civile suédoise au moment des faits et qu'il était pilote qualifié et mécanicien. Le docteur Hassler a fourni des documents contenant la transcription d'une audition tenue le 20 avril 1967. Dans cette transcription, il était indiqué que le 1^{er} février 1963, D^r Hassler a été nommé à temps partiel médecin de l'air spécial auprès de l'armée de l'air suédoise et affecté à l'escadron F21. Il était également indiqué qu'à partir du 1^{er} mars 1965, Hassler a pris fonction au Centre de recherche sur le pilotage à Malmslaet (Suède).

198. Le Groupe a noté que le nombre d'heures de vol de l'équipage indiqué dans le rapport de Strid pour les 24 heures précédentes correspondait à celui indiqué pour la même période par le Comité d'enquête de l'Aviation civile rhodésienne pour Hollonquist, Litton et Wilhelmsson, mais pas pour Arheus, pour lequel le Comité d'enquête rhodésien indiquait 10 h 40 minutes alors que Strid indiquait 16,8 heures. Le Groupe ne peut s'expliquer cette différence, d'autant que le Comité d'enquête de l'Aviation civile rhodésienne avait déterminé qu'Arheus avait également effectué le vol sur Elisabethville la veille et qu'il aurait dû comptabiliser le même nombre d'heures que Litton.

199. Strid avait déclaré que son rapport ne contenait pas d'analyse des heures de service de vol, élément que l'Autorité de l'aviation civile suédoise « n'était pas obligée de surveiller ». Il semble que la Commission des Nations Unies ait mené des enquêtes sur les effets éventuels de la fatigue sur le rendement de l'équipage compte tenu du nombre effectif d'heures de vol comptabilisé; toutefois, les informations dont le Groupe est saisi semblent indiquer qu'il y eu peu ou pas d'analyse du temps de repos et des autres activités des membres d'équipage en dehors des heures de vol pour établir la qualité et la quantité du repos que ceux-ci ont pris pendant les jours et les heures précédant le départ du SE-BDY, et d'autres facteurs personnels qui auraient pu avoir des effets préjudiciables sur leur rendement. Une analyse supplémentaire aurait permis d'avoir une idée plus précise de l'aptitude des membres de l'équipage à entreprendre la mission qui leur avait été confiée cette nuit-là. Il est à noter que les pratiques actuelles de gestion de la fatigue de l'équipage font une large place à une approche plus globale et axée sur les risques, comprenant notamment un contrôle institutionnel et personnel de l'aptitude au service des membres d'équipage.

Valeur probante

200. Le Groupe a jugé modérée la valeur probante des informations fournies par Strid s'agissant d'offrir un nouvel éclairage sur la question de savoir si la fatigue a été un facteur ayant contribué à l'accident du SE-BDY. Séparément, les informations fournies par Hassler, pour autant qu'elles ont trait à l'analyse et aux observations concernant les heures de vol de l'équipage, constituaient une source secondaire. En l'absence d'autres documents justificatifs mis à la disposition du Groupe, notamment un compte rendu contemporain de l'analyse de l'accident du SE-BDY qu'il a effectuée dans le cadre de la mission qui lui aurait été confiée, le Groupe juge faible la valeur probante des informations fournies par Hassler pour ce qui est d'offrir un nouvel éclairage sur la question de savoir si la fatigue a contribué à l'accident.

201. Toutefois, en l'absence d'autres preuves susceptibles de faire la lumière sur cette question, il sera difficile de lier la fatigue, dans la mesure où elle a pu être un facteur ayant contribué à l'accident, aux conditions et circonstances de la mort tragique de l'ancien Secrétaire général Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient, et de l'avancer comme explication. Le SD-BDY n'était pas équipé d'un enregistreur de conversations de poste de pilotage. Selon les normes et pratiques recommandées de l'OACI en vigueur à l'époque, l'installation d'un enregistreur de conversations de poste de pilotage n'était pas requise. En ce qui concerne les enregistreurs de données de vol, qui enregistrent plusieurs paramètres de l'aéronef comme la vitesse, l'altitude et le rythme de montée ou de descente, au cours d'une période définie immédiatement avant un accident, il était recommandé que les avions à moteur à piston comme le SD-BDY ne soient équipés que des enregistreurs exigés par l'État d'immatriculation (OACI, annexe 6, Pratique recommandée 6.3.2). Il n'était pas non plus obligatoire d'avoir des systèmes d'enregistrement sur toutes les voies de communications air-sol du service de contrôle d'aérodrome comme la tour de Ndola (OACI, annexe 11, Pratique recommandée 6.1.4.3). Enfin, à l'exception de Harold Julien, qui, au cours de la période qui s'est écoulée entre l'accident et sa mort tragique, n'a fourni aucune information concernant la situation de l'équipage avant ou pendant le vol, il n'y a aucun survivant témoin qui était à bord de l'appareil et il est peu probable qu'un autre témoin puisse être maintenant identifié, lequel pourrait fournir des informations précises concernant les périodes de repos des membres d'équipage et leurs autres activités en dehors de leur service de vol avant le vol dans la nuit du 17 au 18 septembre.

VIII. Nouvelles informations concernant les activités des services officiels et des autorités locales

202. La Commission des Nations Unies a examiné et analysé les activités de recherches et de sauvetage menées par les autorités locales après l'accident et a conclu notamment que « le fait que le SE-BDY s'était écrasé n'avait pas été formellement établi avant l'arrivée sur les lieux d'une équipe au sol, peu après 1500B [15 heures locales à Ndola] ». Pour le Groupe, cela signifiait qu'il s'agissait d'une équipe composée des autorités locales ou des forces de sécurité au lieu de l'un ou de plusieurs des nombreux civils qui ont témoigné pendant les enquêtes officielles qu'ils s'étaient rendus sur les lieux le matin du 18 septembre. Depuis la

fin de cette enquête, de nouvelles informations ont surgi concernant l'heure à laquelle l'appareil a été repéré pour la première fois par les services de sécurité; le Groupe les examine dans cette section en même temps que des questions liées à d'autres mesures prises par les autorités en rapport avec l'accident.

Communications radio entre SE-BDY et la tour de Ndola

203. Le Groupe a relevé parmi les documents qu'il a examinés un télégramme du Haut-Commissaire britannique à Salisbury, Lord Alport, daté du 18 septembre 1961, dans lequel celui-ci indiquait que « l'avion en provenance de Léopoldville censé transporter Hammarskjöld est passé sans atterrir *ni établir le contact* (c'est nous qui soulignons). Dans une nouvelle information parue dans ses mémoires, intitulés « To Katanga and On » (1976), que l'ancien Consul britannique à Élisabethville, Denzil Dunnett, a communiquée à la Commission Hammarskjöld, le 24 janvier 2013, Dunnett déclare que la nuit du 17 au 18 septembre, il avait entendu un appel radio entre SE-BDY et la tour de contrôle de Ndola (l'heure n'est pas précisée) dans lequel SE-BDY indiquait qu'il atterrirait à Ndola dans un quart d'heure. Le Groupe a examiné le degré auquel la nouvelle information contribue à établir que les autorités ont cherché à dissimuler le fait qu'il y ait eu des communications radio entre SE-BDY et la tour de contrôle de Ndola la nuit du 17 septembre 1961. Il a jugé modérée la valeur probante de cette nouvelle information.

Calage incorrect de l'altimètre

204. D'après les renseignements fournis dans ses mémoires (non datés) par le sergent de l'armée suédoise, Ingemar Uddgren, qui était en poste à la base aérienne de Kamina au Katanga la nuit du 17 au 18 septembre 1961, le QNH (calage de l'altimètre) que la tour de contrôle de Ndola a transmis à SE-BDY lorsqu'il a établi pour la première fois les communications était tel que l'avion aurait eu à descendre à une altitude dangereusement basse pendant l'approche à l'atterrissage. Le sergent Uddgren se trouvait dans la tour de contrôle de Kamina vers minuit la nuit en question et dit avoir entendu les communications entre l'opérateur radio de l'avion, Carl Erik Gabriel Rosén, et son collègue de la tour de contrôle de Kamina, au cours desquelles SE-BDY a demandé à Kamina de vérifier le QNH qui lui avait été transmis par la tour de contrôle de Ndola. Le contrôleur de la tour de Kamina était sûr que le QNH transmis était incorrect et a essayé de transmettre ce message à SE-BDY mais n'a pu rétablir la communication. Il a ensuite indiqué au sergent Uddgren avec une profonde préoccupation que si SE-BDY utilisait ce QNH, il descendrait trop bas.

205. L'aérodrome de Kamina, qui était sous le contrôle des forces de l'ONUC, avait été désigné comme l'un des aérodromes de rechange en cas de déroutement d'urgence. C'était pour cette raison que l'opérateur radio suédois, Rosén, était à bord du SE-BDY. Son rôle était d'établir le contact radio avec l'aérodrome de Kamina, où le contrôleur aérien était également suédois, de sorte que les deux stations puissent échanger des informations sans que d'autres opérateurs ne parlant pas suédois les comprennent. Le contrôleur de Kamina aurait été au courant de la procédure d'approche de l'appareil pour l'aérodrome de Ndola.

206. Dans son évaluation, le Groupe s'est demandé pourquoi cette information ne semble pas avoir été communiquée aux responsables de l'ONU dès que les personnes se trouvant à Kamina se sont rendu compte de l'erreur ou, à défaut, aux autres enquêtes officielles ou à la Commission des Nations Unies. Le Groupe juge nulle la

valeur probante de l'information pour ce qui est de permettre d'établir que le calage altimétrique transmis à l'équipage par la tour de contrôle de Ndola était erroné.

Livraison d'avions à réaction Fouga Magister au Katanga

207. Dans un entretien avec la Commission Hammarskjöld, le 27 juin 2013, l'ancien agent de la CIA, David Doyle, a déclaré qu'il était un agent de la CIA opérant au Katanga au début des années 60. Lors d'un contrôle de routine à l'aéroport, il a observé un KC97 commercial américain dont l'équipage américain déchargeait trois Fouga Magister destinés au Katanga (le lieu exact n'est pas précisé) en pleine la nuit, dans le courant de juillet 1961. Il a indiqué qu'un certain colonel Delotervang, dont la filiation n'est pas précisée, avait signé pour la livraison. Il a ajouté que les Fouga, que la France aurait donnés à la CIA pour contrecarrer des opérations de l'ONU au Katanga, avaient par la suite été armés. Se livrant à des conjectures, il a indiqué qu'il ne savait pas si Moïse Tshombé, la France ou la Belgique avait financé ses avions ou s'ils étaient pilotés par des Français ou des Belges. La Commission Hammarskjöld a trouvé qu'une partie des souvenirs de Doyle était « fragmentaire » par moment pendant l'entretien; c'est, note le Groupe, ce qui transparaît dans les souvenirs parfois incohérents relatés dans la déclaration qui lui a été fournie.

208. Le Groupe note que rien dans l'information ne fonde l'affirmation selon laquelle les avions ont été livrés par « les Français », la CIA ou toute autre source identifiée. Cela étant, tout en tenant compte du manque d'éléments pouvant corroborer cette information, ce qui en fait une information provenant d'un témoin unique, le Groupe juge modéré le degré auquel l'information permet d'établir que trois avions à réaction Fouga ont été livrés aux forces katangaises avant l'accident du SE-BDY.

Machine cryptographique compromise

209. Sixten Svensson, le beau-frère de feu Boris Hagelin, le fondateur de Crypto AG, la société suisse qui a fabriqué la machine cryptographique CX-52 utilisée par Hammarskjöld durant sa visite au Congo, a expliqué à la Commission Hammarskjöld, le 6 mars 2013, que Hagelin lui avait dit que cette machine faisait partie de celles qui avaient été intentionnellement conçues de sorte que leurs transmissions puissent être subrepticement interceptées par la NSA et d'autres services de renseignement choisis, à l'insu de toute autre personne que le fabricant et les services de renseignement. Svensson a expliqué à la Commission que l'appareil était conçu de sorte que « les communications entre le Secrétaire général de l'ONU, Dag Hammarskjöld, et le Siège de l'ONU à New York, en septembre 1961, soient pleinement lisibles pour la NSA, la CIA et le GCHQ au moment où le document est déchiffré à l'ONU. Cela faisait partie, semble-t-il, du « Borisprojekt », un projet par lequel les machines cryptographiques vendues étaient équipées d'un dispositif qui, à l'insu de l'utilisateur, permettait à la NSA et au GCHQ, et peut-être d'autres agences, de recevoir l'information non cryptée. Hagelin en aurait parlé dans ses mémoires, dont la publication n'est prévue qu'en 2033, soit 50 ans après sa mort.

210. Ce dispositif d'interception a peut-être existé, mais les recherches effectuées à ce jour dans les archives de l'ONU et d'autres archives n'ont pas révélé l'existence de messages télégraphiques envoyés ou reçus pendant le vol. Toutefois, si des communications entre l'ONU au Katanga et le Siège de l'ONU envoyées pendant

les jours qui ont précédé ou suivi les événements survenus la nuit du 17 au 18 septembre avaient été interceptées, elles auraient pu fournir des renseignements concernant le voyage et d'autres dispositions prises pour les rencontres entre Hammarskjöld et Tshombé. Puisqu'il est possible que des communications envoyées par la machine cryptographique CX-52 utilisée par Hammarskjöld lors de sa visite aient été interceptées par la NSA et probablement d'autres services de renseignement comme il est allégué, le Groupe juge modérée la valeur probante de cette information.

Heure à laquelle les autorités ont repéré le lieu de l'accident I

211. Les autorités rhodésiennes ont indiqué avoir repéré l'épave pour la première fois à 15 h 10 (heure locale) le 18 septembre 1961. Cependant, de nouvelles informations viennent battre en brèche ce récit : six des nouveaux témoins (Chimema, Custon Chipoya, Lumiya Chipoya, Mast-Ingle, Mwebe et Mwansa) ont indiqué qu'ils se sont rendus sur le lieu de l'accident aux premières heures du 18 septembre et qu'ils y avaient observé la présence de policiers et de soldats ou des deux, ce qui est en contradiction avec le compte rendu que les fonctionnaires rhodésiens ont fait plus tard le même jour, selon lequel les forces de sécurité ont repéré pour la première fois l'épave à 15 h 10 (heure locale) le 18 septembre.

212. On trouvera ci-après un résumé des observations de cinq des témoins qui se sont rendus sur les lieux. L'un d'eux (Custon Chipoya) a déclaré qu'il était arrivé sur le lieu de l'accident à l'aube et que des policiers et des soldats étaient présents. Il a ajouté que le corps de Hammarskjöld avait été retiré, avec des pièces d'avion. Un autre témoin (Mwebe) a déclaré qu'il était arrivé sur les lieux entre 6 heures et 7 heures le matin du 18 septembre et qu'il avait observé la présence de policiers et de soldats. Il a également indiqué que le corps de Hammarskjöld se trouvait près d'une termitière. Un troisième témoin (Mwansa) a déclaré qu'il était arrivé sur les lieux vers 7 heures et qu'il y avait vu des policiers. Il a indiqué que le lieu de l'accident avait été bouclé et que les victimes avaient été retirées. Le quatrième témoin (Chimema) a déclaré qu'il était arrivé sur les lieux à 9 heures et y a vu des policiers. Il a indiqué que l'épave brûlait toujours. Le cinquième témoin (Lumiya Chipoya) se rappelait s'être rendue sur les lieux peu après l'accident et qu'elle y avait observé la présence de policiers et de soldats.

213. Le sixième nouveau témoin (Wren Mast-Ingle) a fait un compte rendu plus complet de sa visite sur le lieu de l'accident à Williams. Il a déclaré qu'il s'y était rendu peu après avoir entendu le SE-BDY s'écraser alors qu'il était à moto non loin de là (voir également par. 94). Il a indiqué à Williams qu'il était arrivé sur le lieu au même moment que six à huit hommes en treillis à bord de deux jeeps, lesquels lui auraient ordonné de quitter les lieux. Le témoin a également déclaré que l'épave n'était pas brûlée.

214. Bien que l'heure de leur arrivée sur le lieu de l'accident varie, certains de ces témoins ont indiqué qu'ils n'avaient pas pu se rapprocher de l'épave car les policiers ou d'autres agents de sécurité les en avaient empêchés (Custon Chipoya, Mast-Ingle et Mwansa), il était trop dangereux de s'approcher de l'épave parce qu'elle brûlait toujours (Ngongo, Mwebe et Chimema) ou il y avait une épaisse fumée.

215. Toutefois, certaines observations de trois des six nouveaux témoins concernant l'heure à laquelle les corps des victimes ont été retirés ainsi que la manière dont le lieu de l'accident a été bouclé et l'heure correspondante étaient en contradiction

avec d'autres faits connus au sujet de l'état du lieu de l'accident au moment où ils affirmaient s'y être rendus. Cela laisse à penser que certains des témoins ne se sont rendus en fait sur les lieux qu'après 15 h 10, à une période où les activités de récupération et d'enquête étaient déjà en cours. Les « pièces d'avion » qui, selon un témoin (Custon Chipoya), ont été retirées pourraient s'expliquer par le fait qu'une si grande partie de l'avion a été totalement détruite par l'impact et la conflagration qu'on avait l'impression que des pièces de l'avion avaient été retirées.

216. Par définition, les récits des nouveaux témoins ne sont pas contemporains. En outre, les facteurs d'ordre général affectant la valeur probante des informations émanant de témoins, que le Groupe a présentés aux paragraphes 62 à 66 ci-dessus, s'appliquent aux informations fournies par les nouveaux témoins ici. Le Groupe juge modéré, dans le cas de deux témoins (Chimema et Lumayi Chipoya), et faible, dans le cas de quatre témoins (Custon Chipoya, Mast-Ingle, Mwebwe et Ngongo), le degré auquel les informations fournies par les nouveaux témoins permettent d'établir que l'épave a été retrouvée par les autorités avant 15 h 10, heure indiquée dans leur compte rendu officiel.

Heure à laquelle les autorités ont repéré le lieu de l'accident II

217. Dans un entretien avec la Commission Hammar skjöld, le 12 décembre 2012, l'ancien diplomate britannique Brian Unwin, qui était l'assistant de Lord Alport au moment de l'accident, déclare que Lord Alport et lui-même avaient été informés par Lord Landsdowne à leur arrivée à Salisbury par un vol en provenance de Ndola qu'« il y avait eu un accident et qu'ils l'avaient retrouvé et que Hammar skjöld était mort. » Unwin, qui avait accompagné Lord Alport à Ndola les 17 et 18 septembre, a estimé que Lord Alport et lui-même étaient arrivés à Salisbury entre 13 h 30 et 15 heures (heure locale) (ses souvenirs de l'heure varient d'un récit à l'autre, les plus récents étant plus proches de l'heure à laquelle l'épave a été officiellement repérée). Ainsi, il ressort de ses observations que Lord Alport et lui-même ont été informés de la découverte du lieu de l'accident avant le compte rendu officiel selon lequel le lieu a été découvert par les autorités à 15 h 10. Dans son livre intitulé *The Sudden Assignment* (1965), Lord Alport se rappelle aussi que c'est à son arrivée à Salisbury qu'il a appris pour la première fois que le lieu de l'accident avait été repéré. Il indique que l'heure d'arrivée était 14 heures (heure locale de Salisbury, la même qu'à Ndola), bien que le Groupe n'ait pas été en mesure d'identifier la source auprès de laquelle il a appris l'heure. Un rapport de l'administrateur chargé de l'ONUC auprès du Secrétaire général, daté du 17 septembre 1961, indique que « l'ambassade des États-Unis à Léopoldville a appris directement par son attaché de l'air à Ndola qu'on avait repéré l'épave d'un avion 11 kilomètres environ au nord-est de l'aéroport et qu'une équipe au sol se dirigeait vers les lieux » ([S/4940/Add.4](#)). Le Groupe n'a pas pu retrouver d'éléments confirmant l'information selon laquelle les autorités ont repéré le lieu de l'accident à 14 heures.

218. L'heure à laquelle Lord Alport et Unwin disent avoir été informés que le lieu de l'accident avait été retrouvé et que Hammar skjöld était mort ne correspond pas à celle à laquelle, selon le compte rendu officiel, l'épave a été repérée pour la première fois par les autorités, c'est-à-dire 15 h 10 (heure locale). Cela donnerait à penser que Lord Landsdowne savait que l'avion s'était écrasé et que Hammar skjöld était mort avant le compte rendu officiel indiquant l'heure à laquelle l'épave a été découverte par les autorités rhodésiennes (ou autres). Analysant la valeur probante de l'information, le Groupe a constaté que les personnes concernées avaient un rang

et un niveau de responsabilité tels qu'elles auraient probablement été tenues informées des efforts de recherches et de sauvetage. Toutefois, l'information n'est pas contemporaine et, quant à la question d'une éventuelle collusion officielle, elle ne fait que suggérer que les autorités ont dissimulé le fait que le lieu de l'accident a été découvert avant 15 h 10 (heure locale). Le Groupe juge par conséquent modérée la valeur probante de l'information.

Heure à laquelle les autorités ont repéré le lieu de l'accident III

219. Dans son livre intitulé *The Rise and Fall of Moïse Tshombe* (1968), Ian Colvin, qui était correspondant étranger à Ndola au moment de l'accident, indique avoir survolé le lieu de l'accident à 9 heures (heure locale) le 18 septembre dans un avion qu'il pilotait lui-même. Il dit avoir vu un long creux étroit dans les arbres et la police en activité dans l'épave et la cendre, et ce plusieurs heures avant l'heure à laquelle les autorités disent avoir découvert l'épave. Colvin n'indique pas avoir tenté d'informer qui que ce soit. Après analyse, le Groupe juge faible la valeur probante de l'information selon laquelle la police a été vue sur le lieu de l'accident le matin du 18 septembre 1961.

Rapport d'un service de renseignement étranger

220. Parmi les nouvelles informations fournies au Groupe par la Commission Hammarskjöld figurait un rapport déclassifié émanant du Premier Secrétaire du Haut-Commissariat britannique à Salisbury, qui serait un agent du Secret Intelligence Service (MI6), Neil Ritchie. Dans ce rapport, daté du 17 septembre 1961, Ritchie décrit comment il a transporté Moïse Tshombé et le Consul britannique à Elisabethville, Denzil Dunnett, à Ndola, plus tôt le même jour, où ils ont attendu l'arrivée de Hammarskjöld en provenance de Léopoldville. Si ce rapport ne parle pas de la cause éventuelle de l'accident du SE-BDY, son existence et son contenu jettent un nouvel éclairage sur la présence du service de renseignement britannique dans la zone et le fait que ce service rend compte des circonstances entourant les activités de Hammarskjöld qui ont précédé la nuit du 17 au 18 septembre. En outre, le docteur Williams a fourni au Groupe de nouvelles informations indiquant que des parties des dossiers et archives du Gouvernement britannique pouvant être liées aux événements en question ont été retenues par le Gouvernement pour des raisons de classification de sécurité.

221. À cet égard, dans le cadre de son évaluation de la valeur probante de cette information et de toute autre nouvelle information, le Groupe a demandé aux autorités compétentes du Gouvernement britannique de rechercher et de lui communiquer toute information liée aux décès tragiques provenant de Ritchie ou d'autres agents de renseignement dont elles disposeraient, et tout autre document pertinent. En outre, le Groupe a demandé aux mêmes autorités de lui fournir les parties retenues des dossiers que le docteur Williams a portées à son attention (voir annexe 7).

222. Dans une lettre datée du 10 juin 2015, le Gouvernement britannique a répondu que la grande majorité des documents du Royaume-Uni relatifs à ces événements a déjà été publiée et mise à la disposition du public et que le Ministère des affaires étrangères et du Commonwealth a coordonné des recherches dans tous les services compétents du Royaume-Uni, dont aucun n'a retrouvé de documents pertinents. Il a également indiqué avoir demandé que tous les éléments retenus en question soient examinés afin de déterminer s'ils peuvent être rendus publics et que cet examen a

abouti à la conclusion que le Gouvernement britannique n'est pas en mesure de les rendre publics pour des raisons de sécurité. Il a ajouté que les parties caviardées concernent des bouts de texte figurant dans des dossiers publics et que le volume total retenu est très faible et ne comprend que quelques mots (voir annexe 7).

IX. Synthèse des principales constatations et conclusions

Synthèse des principales constatations

Nouvelles informations sur les causes de la mort ou autres causes médiate de la mort

223. Le Groupe a jugé dépourvues de valeur probante les informations rendues publiques en 2005 selon lesquelles le front d'Hammar skjöld était percé d'un trou circulaire provoqué par un tir d'arme à feu. L'autopsie n'a pas établi qu'il avait subi de blessure par balle, que ce soit avant ou après l'accident, et l'opinion concordante des autres experts légistes était qu'il était mort instantanément (Commission d'enquête rhodésienne) ou dans les secondes ayant suivi l'impact (Commission des Nations Unies et Knudssen), voire qu'il n'avait survécu que quelques instants à l'accident (docteurs Ranner, Busch et James). Les experts légistes extérieurs consultés par la Commission Hammar skjöld et le Groupe confirment l'exactitude des examens post-mortem effectués par les docteurs Ross, Stevens et Smith en 1961.

224. Le Groupe a jugé dépourvues de valeur probante les nouvelles informations fournies par un témoin oculaire déclarant s'être rendu sur le site de l'accident, le 18 septembre 1961, et y avoir trouvé Hammar skjöld en train d'agoniser.

225. Les nouvelles allégations selon lesquelles deux mercenaires (Swanepoel et Colin John Cooper) auraient abattu Hammar skjöld après l'accident sont dépourvues de valeur probante.

226. L'existence confirmée de 200 radiographies originales de toutes les victimes de l'accident aérien et d'une compilation des notes d'autopsies (« Analysis of Pathological Findings on Victims of Accident of UN Aircraft ») datant de l'époque de l'accident dans les archives du docteur Ross, à l'Université de Dundee, et les photocopies des rapports officiels de toutes les autopsies réalisées sur les victimes dans le cadre du *Inquests Act* trouvées dans les archives du docteur Smith, au bureau du Médecin légiste en chef de l'Ontario, confirment l'authenticité et la valeur des rapports relatifs aux autopsies initialement effectuées par les autorités de Rhodésie du Nord.

Nouvelles informations provenant de témoins oculaires de la dernière phase du vol du SE-BDY

227. Le Groupe a jugé que les informations fournies par 9 des 12 nouveaux témoins oculaires avaient une valeur probante modérée pour ce qui était d'établir un ou plusieurs des éléments ci-après :

- a) Il y avait un ou plusieurs autres avions que le SE-BDY dans le ciel au moment où celui-ci s'approchait de Ndola;
- b) Ce ou ces avions étaient des avions à réaction;
- c) Le SE-BDY avait pris feu avant de s'écraser;

d) Le SE-BDY s'était fait tirer dessus ou avait été pris en chasse par un ou plusieurs avions au moment de son approche.

228. La raison pour laquelle la valeur probante a été jugée modérée tient au fait que, nonobstant l'effet que le passage du temps a pu avoir sur la fiabilité des témoins oculaires, leur récit n'en reste pas moins celui de personnes ayant personnellement assisté aux événements et décrivant ce qu'elles estiment en leur âme et conscience avoir vu (ou entendu), ce qui donne du poids aux déclarations qu'elles ont faites durant les enquêtes officielles.

*Nouvelles informations concernant une attaque air-air ou sol-air,
ou autre menace extérieure*

229. Le Groupe a estimé que les assertions de Charles Southall et Paul Abram selon lesquelles ils auraient entendu ou lu des transcriptions des transmissions radio interceptées dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961 concernant ce qu'ils pensent avoir été l'attaque du SE-BDY à l'origine de l'accident ont une valeur probante modérée. Tout en estimant techniquement faisable que des transmissions radio aient été interceptées par les postes d'écoute de la NSA et de la CIA à Chypre et en Grèce, où Southall et Abram étaient stationnés, ou réémises vers ces postes, l'authenticité de certains aspects de leur récit doit encore être corroborée par les autorités américaines. De plus, ces dernières ont informé le Groupe, par lettre du 9 juin 2015, qu'une recherche dans leurs fichiers et dossiers, ainsi que dans ceux de la NSA et de la CIA, n'avait pas permis de trouver de documents correspondant à sa demande (voir appendice 6).

230. Le Groupe a considéré que les informations fournies par l'un des nouveaux témoins oculaires soutenant que l'épave du SE-BDY était criblée de balles avaient une faible valeur probante car elles contredisaient d'autres informations disponibles. Toutefois, il admet qu'au moment où le témoin a observé l'épave, de tels trous aient pu se trouver sur une partie non encore calcinée de l'épave.

231. Le Groupe a considéré que la déclaration d'un deuxième témoin ayant dit que l'épave du SE-BDY présentait des impacts de balles n'avait aucune valeur probante car le témoin ne faisait que rapporter des rumeurs.

232. Le Groupe a estimé que les informations relatives aux assertions du diplomate français Claude de Kemoularia selon lesquelles, en 1967, il se serait entretenu à Paris avec un pilote mercenaire belge appelé « Beukels », qui lui aurait raconté avoir involontairement abattu le SE-BDY dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, alors qu'il essayait de le dérouter, avaient une faible valeur probante au motif qu'il n'existait étrangement aucune trace d'une quelconque tentative faite par de Kemoularia pour aviser les autorités compétentes de ce qu'il avait entendu, que de Kemoularia ne semblait pas avoir pris de notes durant l'entretien ou immédiatement après et que les autorités belges et françaises avaient répondu au Groupe qu'elles n'avaient rien trouvé à ce propos dans leurs dossiers.

233. Le Groupe a jugé que les informations concernant l'implication de deux supposés mercenaires, Van Risseghem et Andre Gilson, étaient dépourvues de valeur probante au motif que les autorités compétentes (les autorités belges et l'ONUC) avaient pu établir à l'époque qu'ils se trouvaient au moment des faits à un endroit qui rendait matériellement impossible leur participation à l'attaque aérienne contre le SE-BDY.

234. Le Groupe estime que l'assertion selon laquelle un supposé agent de la CIA, Roland « Bud » Culligan, aurait abattu le SE-BDY sur ordre de la CIA avait une faible valeur probante au motif que rien ne permettait de confirmer les qualifications et le récit de Culligan, qu'il prétend avoir consigné dans un journal, et que les autorités américaines ont avisé le Groupe, en réponse à une demande d'informations de sa part, qu'il n'est nullement fait mention de Culligan dans leurs dossiers sur les activités menées par la CIA à l'époque en question (voir appendice 6).

235. Le Groupe a jugé que l'assertion selon laquelle deux pilotes belges éméchés, dont le major Delin, se seraient vantés, dans une conversation surprise par un journaliste, d'avoir provoqué l'écrasement du SE-BDY au cours d'une attaque aérienne était dépourvue de valeur probante, au motif que ce dernier avait refusé en pleine connaissance de cause de témoigner devant la Commission rhodésienne afin que sa version des faits soit mise à l'épreuve et que le major Delin avait catégoriquement nié devant la Commission rhodésienne avoir fait de telles allégations.

236. Le Groupe a jugé que l'assertion faite par le partenaire de la journaliste et écrivain Eva Aminoff selon laquelle deux pilotes belges dont on ignore l'identité auraient eu pour mission d'abattre le SE-BDY était dépourvue de valeur probante, au motif que ces informations étaient fondées sur des rumeurs, postérieures aux faits et trop imprécises pour pouvoir être éprouvées au regard d'autres informations.

237. Le Groupe a estimé que les informations visant à établir si un avion de type Fouga Magister, De Havilland Dove ou Dornier DO-27 ou DO-28 avait été utilisé pour mener une attaque aérienne contre le SE-BDY avaient une faible valeur probante dans la mesure où elles avaient uniquement trait aux capacités des avions, question à propos de laquelle des doutes avaient été exprimés en raison de limitations d'ordre opérationnel ou autre.

Nouvelles informations concernant un sabotage

238. Bien qu'ils fassent référence à des instructions visant à placer une bombe de 6 livres à bord du SE-BDY, ce qui aurait été tout à fait possible puisque l'avion avait été laissé sans surveillance pendant plus d'une heure à Léopoldville, les documents du South African Institute for Maritime Research ordonnant une « opération Celeste » destinée à se « débarrasser » d'Hamarskjöld qui ont été rendus publics par la Commission Vérité et réconciliation sud-africaine le 19 août 1998 ont une faible valeur probante au motif essentiellement que leur authenticité n'a pas pu être confirmée, qu'on ignore par quelles mains ils sont passés et qu'il n'est pas établi que ledit institut ait véritablement existé en septembre 1961.

239. L'assertion faite en 2015 selon laquelle des fonctionnaires d'une ambassade étrangère (Roumanie) à Léopoldville auraient joué un rôle dans le placement d'un engin explosif à bord du SE-BDY le 17 septembre 1961, alors que ce dernier se trouvait sur le tarmac de l'aéroport de Léopoldville, n'a aucune valeur probante pour la simple et bonne raison que ces mêmes fonctionnaires auraient également été déclarés *persona non grata* le même jour.

240. La pièce en métal trouvée sur le site de l'accident en 1975 par un ancien fonctionnaire des Nations Unies n'a aucune valeur probante, dans la mesure où le United States National Transportation Safety Board a jugé qu'elle ne provenait probablement pas d'un avion et qu'un expert en balistique danois a estimé que la

taille et la forme des trous s'y trouvant ne correspondaient pas à des impacts de balles.

241. L'assertion faite dans un article de journal publié le 3 juillet 1978 selon laquelle l'engin explosif à bord du SE-BDY était « du type de ceux utilisés par le KGB » n'a aucune valeur probante au motif que l'on en ignore la source et qu'elle ne contient aucun détail dont on puisse éprouver l'authenticité.

Nouvelles informations concernant un détournement

242. De nouvelles informations selon lesquelles, le 17 septembre 1961, un pirate de l'air se serait infiltré à bord du SE-BDY avant qu'il ne quitte Léopoldville, afin de le dérouter vers un lieu indéterminé et d'empêcher ainsi les négociations relatives à un cessez-le-feu qui devaient se tenir à Ndola entre Hammarskjöld et Tshombé d'avoir lieu n'ont aucune valeur probante.

243. Les nouvelles informations données par deux anciens hauts fonctionnaires des Nations Unies selon lesquelles, peu après l'accident aérien, l'ancien Premier Ministre de Rhodésie du Nord et du Nyasaland, Roy Welensky, aurait évoqué l'éventualité d'un passager « supplémentaire » à bord du SE-BDY n'ont aucune valeur probante au motif qu'il ne s'agit que de rumeurs, qu'il s'agit d'informations très générales, que l'identité des 16 passagers de l'avion a été établie immédiatement après la tragédie et que la probabilité d'une telle entreprise soulève un nombre infini de questions auxquelles il est impossible de répondre.

Nouvelles informations concernant les facteurs humains

244. Le Groupe accorde une valeur probante modérée à l'information selon laquelle trois des quatre membres d'équipage avaient volé jusqu'à 16,8 heures, presque entièrement la nuit, au cours des 24 heures qui ont précédé l'accident du SE-BDY et que, par conséquent, ils ne semblaient pas avoir eu suffisamment de possibilités de se reposer comme il convient. Cette information, qui provient d'une analyse effectuée à l'époque par du personnel qualifié travaillant pour les autorités suédoises compétentes, se fonde sur des documents de Transair, la compagnie exploitant le SE-BDY.

245. Le Groupe juge faible la valeur probante de l'information provenant d'une autre source selon laquelle les membres d'équipage étaient fatigués en raison des nombreuses heures de vol qu'ils avaient effectuées, compte tenu du fait que cette information émanait d'une source secondaire et qu'aucun document de l'époque consignant l'analyse que l'auteur a faite de l'accident du SE-BDY comme suite à sa prétendue mission n'a été fourni au Groupe.

Nouvelles informations concernant les activités des services officiels et des autorités locales

246. La nouvelle information provenant de deux témoins oculaires selon laquelle les autorités nord-rhodésiennes ont repéré l'épave avant 15 h 10, l'heure indiquée dans le compte rendu officiel, a une valeur probante modérée.

247. La nouvelle information provenant d'un témoin qui s'était rendu sur les lieux juste après l'accident du SE-BDY et qui y aurait vu six à huit hommes en treillis, lesquels seraient de l'armée ou de la police, a une faible valeur probante car, entre autres considérations, elle remet en cause la première visualisation de l'accident par

un membre de l'équipe de recherches aériennes, qui a indiqué avoir repéré l'épave depuis un avion, et le compte rendu officiel des autorités nord-rhodésiennes, selon lequel la police est arrivée sur le lieu de l'accident vers 15 h 10.

248. La nouvelle information communiquée en 1995 par Lord Alport, selon laquelle à son arrivée à Salisbury, à 14 heures le 18 septembre 1961, Lord Landsdowne l'a informé que l'avion de Hammarskjöld avait été retrouvé et que Hammarskjöld était mort, c'est-à-dire avant l'heure officielle à laquelle l'épave a été découverte selon les autorités, a une valeur probante modérée.

249. La nouvelle information fournie par un ancien sergent en poste à la base aérienne de Kamina au Katanga et relevant de l'ONUC, selon laquelle la tour de contrôle de Ndola a transmis à SE-BDY un QNH (calage de l'altimètre) incorrect, qui aurait fait descendre l'avion à une altitude dangereusement basse, a une valeur probante nulle car l'intéressé n'a pas communiqué cette thèse à l'ONU ni au pays fournisseur de contingents dont il est ressortissant, rapidement ou pas du tout; il ne l'a divulguée que plus tard dans ses mémoires.

250. Le Groupe donne une valeur probante modérée à la nouvelle information selon laquelle les communications envoyées par la machine cryptographique CX-52 utilisée par Hammarskjöld durant sa visite au Congo ont été interceptées par des services de renseignement, d'après les informations fournies à la Commission Hammarskjöld, le 6 mars 2013, par le beau-frère du fondateur de Crypto AG, la société suisse qui a fabriqué la machine.

Conclusions

251. L'ensemble des nouvelles informations et leur valeur probante quant aux causes éventuelles de la mort de Hammarskjöld et de certaines des personnes qui l'accompagnaient n'entament pas le bien-fondé, les constatations et les conclusions de l'autopsie initiale des passagers du SE-BDY.

252. Le Groupe est d'avis que, si l'Assemblée générale décidait de diligenter d'autres enquêtes sur la question, il n'y aura guère d'intérêt à interroger plus avant les témoins oculaires survivants résidant en Zambie. Leur témoignage, dans la mesure où il fait maintenant partie des documents officiels de l'ONU, continuera d'être confronté à l'ensemble des informations existant actuellement et à tout autre nouvelle information qui pourrait surgir à l'avenir.

253. La Commission Hammarskjöld a recommandé que l'objectif initial de la réouverture de l'enquête qu'a menée la Commission des Nations Unies en 1961-1962 soit de confirmer ou d'infirmer, sur la foi de l'enregistrement des communications interceptées, les éléments de preuve selon lesquels la chute de l'avion du SE-BDY a été provoquée par quelque attaque ou menace en vol. En particulier, cette commission considérait qu'il était important que le Groupe engage le Gouvernement américain à divulguer les deux documents que la NSA a jugés comme « répondant » à la demande de la Commission mais qui demeurent insusceptibles de divulgation parce qu'étant classés. Un membre du Groupe a été autorisé à avoir pleinement accès aux deux dossiers et a jugé que l'information qu'ils contenaient ne permettraient pas d'établir les faits quant à la cause de l'accident de l'avion ou aux causes des décès tragiques qui en ont résulté. Il a également jugé que ces documents ne contenaient pas d'informations relatives à l'interception de communications concernant une attaque contre le SE-BDY.

Malgré les demandes d'autres informations précises que le Groupe a adressées à certains États Membres, ceux d'entre eux qui ont répondu ont indiqué qu'ils n'ont pas pu retrouver de documents répondant aux demandes. Le Groupe considère toutefois qu'il faut poursuivre les investigations dans ce domaine.

254. Depuis la fin de l'enquête de la Commission des Nations Unies, plusieurs mercenaires ou leurs interlocuteurs et d'autres agents ont revendiqué avoir abattu le SE-BDY ou provoqué sa chute par une attaque aérienne. La plupart des nouvelles informations dont dispose le Groupe sur la question manquent de crédibilité.

255. Il ressort des informations que le Groupe a examinées pendant son mandat que les sources d'information des Nations Unies ont pu sous-estimer l'ampleur des ressources dont disposait le Katanga au moment des événements des 17 et 18 septembre, notamment en ce qui concerne le nombre et les types d'aéronefs en service. Néanmoins, les informations concernant les Fouga Magister, les De Havilland Dove et les Dornier DO-27 et DO-28 ne renseignent que sur la capacité de ces avions à perpétrer une attaque aérienne ou exercer une menace. Elles ne corroborent pas l'idée que l'un de ces types d'avion a été effectivement impliqué dans une attaque aérienne ou une menace pendant la nuit en question.

256. L'idée d'un sabotage éventuel du SE-BDY, dans lequel des explosifs ou d'autres dispositifs incendiaires auraient été placés, n'est pas vraiment étayée par les nouvelles informations.

257. Examiné collectivement par le Groupe, l'ensemble des nouvelles informations et sa valeur probante quant à un détournement ne corroborent ni ne renforcent l'hypothèse selon laquelle le SE-DBY a pu être victime d'un détournement entre Léopoldville et Ndola.

258. En ce qui concerne la question d'une collusion officielle éventuelle d'un ou de plusieurs États ou de leurs représentants, la valeur probante des nouvelles informations dont est saisi le Groupe ne corrobore pas son existence. Toutefois, elle n'exclut pas ni n'élimine pas cette possibilité vu les questions qui restent sans réponse à ce sujet.

259. Si la Commission des Nations Unies a examiné les effets de la fatigue sur le rendement de l'équipage, cela n'était pas suffisant à en juger par les normes d'enquête de l'époque. Toutefois, le rôle éventuel de la fatigue de l'équipage ne peut en soi expliquer la cause de l'accident ni dans quelle mesure, s'il en est, la fatigue a contribué à l'accident selon l'une ou plusieurs des hypothèses concernant les causes éventuelles.

260. Prises ensemble, outre la découverte de données médicales de sources primaire et secondaire, les nouvelles informations ne sont que marginalement étayées par des preuves matérielles.

261. En ce qui concerne les nouvelles informations faisant état d'une attaque aérienne ou menace et leur valeur probante, jugée modérée, les déclarations de témoins oculaires ayant indiqué qu'ils avaient observé plus d'un aéronef dans les airs au même moment où le SE-DBY effectuait son approche sur Ndola, que le SE-DBY était en feu avant l'impact ou qu'il avait essuyé des tirs ou encore qu'un autre aéronef présent l'avait activement engagé et les allégations selon lesquelles deux témoins ont entendu des transmissions radio ou la lecture d'une transcription radio concernant les événements, ainsi que les informations supplémentaires apparues

concernant la capacité aérienne du gouvernement provincial du Katanga en 1961 et son recours à du personnel militaire et paramilitaire étranger, peuvent également ouvrir des pistes non négligeables dans la recherche de la vérité concernant la ou les causes probables de l'accident et des morts tragiques qui en ont résulté.

X. Recommandations

262. Le Groupe d'experts formule les recommandations suivantes :

a) Le Groupe note que les documents et archives contenant des informations touchant les conditions et circonstances qui ont entouré la mort tragique de l'ancien Secrétaire général Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient, notamment des documents de sources primaire et secondaire comme les radiographies d'origine et les rapports d'autopsie des victimes, les analyses pathologiques et les tableaux et d'autres données médicales cruciales, font partie d'archives privées et publiques qui se trouvent dans plusieurs États (Canada, Suède et Royaume-Uni) et institutions (bibliothèque Bodleian de l'Université d'Oxford, Archives nationales de Suède, Bureau du pathologiste médico-légal en chef de l'Ontario, Bibliothèque royale de Suède, Université de Dundee et Secrétariat des Nations Unies). Le Groupe recommande que le Secrétaire général, en coopération avec les États Membres, les institutions et les particuliers qui détiennent ces archives, envisage la possibilité de mettre en place une collection d'archives centrale ou tout autre dispositif d'approche globale permettant à l'ONU et à toutes autres parties autorisées d'accéder par voie électronique ou tout autre moyen approprié aux documents et archives, l'objectif étant d'en renforcer durablement la préservation et l'accès;

b) Le Groupe recommande que le Secrétaire général continue d'exhorter les États Membres à divulguer et déclasser les informations en leur possession qui pourraient être liées aux circonstances et conditions ayant entouré les morts tragiques, ou permettre au Secrétaire général d'y avoir un accès privilégié. À cet égard, le Groupe invite le Secrétaire général à assurer le suivi des aspects non réglés des demandes d'informations précises liées à cet événement qu'il a adressées à des États Membres;

c) Guidé par ses principales constatations et conclusions, le Groupe recommande que, s'il reçoit d'États Membres ou d'autres sources de nouvelles informations supplémentaires de nature à accroître la valeur probante de toute information disponible actuellement, le Secrétaire général, ou tout organisme indépendant qu'il juge préférable de mettre en place, devrait procéder à un examen pointu et concerté du degré auquel ces informations établissent les conditions et circonstances qui ont entouré la mort tragique de l'ancien Secrétaire général Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient. Le Groupe recommande en outre que le Secrétaire général rende compte à l'Assemblée générale de ces nouvelles informations et des conclusions de l'examen y afférent, notamment de la mesure dans laquelle ces informations modifient la valeur probante de celles qui ont été examinées dans le présent rapport ou dans celui de la Commission des Nations Unies.

263. Pour que l'on découvre enfin toute la vérité concernant les conditions et circonstances qui ont entouré la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient, l'Organisation des Nations Unies devra encore, par souci de continuité et en priorité, procéder à un examen critique des lacunes qui

demeurent dans les informations disponibles, y compris l'existence de documents et d'informations classés secret-défense détenus par des États Membres ou leurs organismes qui pourraient jeter un nouvel éclairage sur cet événement fatal et sur sa ou ses causes probables.

Le Président du Groupe
(*Signé*) Mohamed Chande **Othman**

(*Signé*) Kerry **Macauley**
Membre

(*Signé*) Henrik **Larsen**
Membre

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-001

8 April 2015

Excellency,

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

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

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-004

23 April 2015

Excellency,

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

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

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

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

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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



Représentation Permanente du Royaume de Belgique
auprès des Nations Unies

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

Réf.: NYK UNO/JUR.01/NV/KC/2015/223

CONFIDENTIEL

Annexes : 2

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

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

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

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

/...

.be

./...

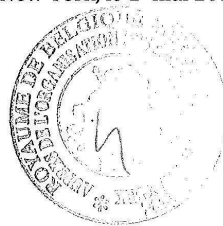
Au sujet de l'assassinat de M. Patrice LUMUMBA, le Représentant permanent de la Belgique auprès de l'Organisation des Nations Unies réfère à l'enquête parlementaire menée en 2001 par la Chambre des représentants de Belgique visant à déterminer les circonstances exactes de cet assassinat et l'implication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

http://www.lachambre.be/kvvcr/showpage.cfm?section=%7Ccomm%7Ccmb&language=fr&story=lmb.xml&rightmenu=right_publications

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

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

New York, le 1^{er} mai 2015



Représentation du Royaume de Belgique à
New York • www.diplomatie.be/newyorkun

.be

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-008

23 April 2015

Excellency,

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

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

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

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

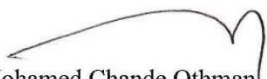
The provision of any such additional information would greatly assist the Panel’s efforts

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

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

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

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



Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



MISSION PERMANENTE DE LA FRANCE AUPRÈS DES NATIONS UNIES

L'Ambassadeur, Représentant Permanent

New York, le 2 juin 2015

BC/ng

N° 2015 - 515444

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

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

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

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

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

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

François Delattre

Secrétariat des Nations Unies
Secrétariat du panel Dag Hammarskjöld

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

UNOFFICIAL TRANSLATION

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

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

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

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

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

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

François Delattre

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-006

23 April 2015

Excellency,

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

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

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

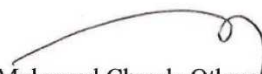
The provision of any such additional information would greatly assist the Panel's efforts to assess the probative value of the new information available to it. In light of the passage of time, which was noted by the Secretary-General in his Note to the General Assembly

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

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

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

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



Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

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

08/06/2015 12:41 PM

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

History:

This message has been replied to and forwarded.

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

Best,

Till Knorn

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-007

23 April 2015

Excellency,

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

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

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

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

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

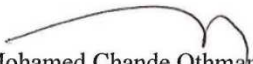
Cooper (nationality unspecified) alleged to the Norwegian police, in 2005, that a South African national by the name of Swanepoel told him during a stay in Elisabethville that Swanepoel, among others, had been posted in the bush to wait for Dag Hammarskjöld's plane and, once it had crashed, shot and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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-009

23 April 2015

Excellency,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

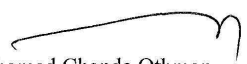
A New York Times article published in 20 September 1961 quotes former President Harry S. Truman as stating, "Dag Hammarskjöld was on the point of getting something done when they killed him. Notice that I said 'When they killed him'." The Panel respectfully requests the competent US authorities to search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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-017

28 May 2015

Excellency,

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

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

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

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

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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



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

UNITED STATES MISSION TO THE UNITED NATIONS

June 9, 2015

Dear Chief Justice Othman,

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

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

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

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

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

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

Page | 2

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

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

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

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

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

Page | 3

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

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

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

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

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

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

Page | 4

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

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

Sincerely,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Simonoff', written over the printed name.

Mark Simonoff
Minister Counsellor
Legal Affairs

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

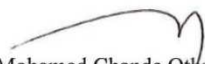
REFERENCE: 2015-DHP-005

23 April 2015

Excellency,

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

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

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-003

23 April 2015

Dear Madam,

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

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

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

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

Dr. Cornelia Sorabji
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office
London

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

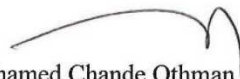
- a. FCO 371/161548 - Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld, UN Secretary General – 1962
- b. FCO 371/161549 – Enquiry into circumstances of crash of aircraft carrying Dag Hammarskjöld
- c. FO 371/155003 - Activities of mercenaries in Belgian Congo - 1961
- d. FO 371/155015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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-010

27 April 2015

Dear Sir,

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

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

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

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

Mr. Robert Deane
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office
London

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

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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-011

27 April 2015

Dear Sir,

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

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

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

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

Mr. Martin Tucker
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office
London

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

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

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

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

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

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


Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel

United Nations Nations Unies

INDEPENDENT PANEL OF EXPERTS

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

REFERENCE: 2015-DHP-012

27 April 2015

Dear Sir,

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

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

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

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

Mr. Patrick Salmon
United Kingdom Foreign and Commonwealth Office
London

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

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

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

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

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

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



Mohamed Chande Othman
Head of the Dag Hammarskjöld Panel



Foreign & Commonwealth Office

Head of Knowledge
Management Department and
Departmental Records Officer

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

Tel: 0207 008 1118
Fax:
www.fco.gov.uk

10 June 2015

Dear Mr Chande

DAG HAMMARSKJÖLD PANEL

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

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

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

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

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

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

Yours sincerely,


R. DEANE

Head of Knowledge Management Department and Departmental Records Officer
