



## Assemblée générale

Distr. générale  
5 septembre 2017  
Français  
Original : anglais

---

**Soixante et onzième session**  
Point 130 de l'ordre du jour  
**Enquête sur les conditions et les circonstances  
de la mort tragique de Dag Hammarskjöld  
et des personnes qui l'accompagnaient**

### **Lettre datée du 5 septembre 2017, adressée au Président de l'Assemblée générale par le Secrétaire général**

J'ai l'honneur de me référer à la résolution [71/260](#) de l'Assemblée générale concernant l'enquête sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de l'ancien Secrétaire général Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient à bord du SE-BDY la nuit du 17 au 18 septembre 1961.

Conformément au paragraphe 1 de la résolution, j'ai nommé M. Mohamed Chande Othman, ancien Chef du Groupe d'experts indépendants formé en 2015 (désigné en application de la résolution [69/246](#) de l'Assemblée générale), comme Éminente Personnalité chargée d'examiner d'éventuels éléments d'information nouveaux, notamment ceux émanant d'États Membres, et d'en évaluer la valeur probante, de déterminer la portée à donner à toute nouvelle enquête et, si possible, de tirer des conclusions des enquêtes déjà effectuées, y compris celle du Groupe d'experts indépendants (voir [A/70/132](#)) et celle menée en 2013 par la Commission de juristes chargée d'enquêter sur la mort de Dag Hammarskjöld (voir [A/68/800](#) et Add.1).

Je rendrai compte des progrès accomplis à cet égard, conformément au paragraphe 5 de la résolution [71/260](#). J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-joint le texte du rapport de l'Éminente Personnalité, qui est assorti d'un résumé analytique et d'annexes, ainsi que d'une lettre d'envoi.

Je tiens à exprimer à l'Éminente Personnalité toute ma reconnaissance pour son excellent travail, notamment l'examen et l'analyse d'un volume considérable d'éléments d'information nouveaux communiqués par les États Membres, l'Organisation des Nations Unies et des particuliers. Son rapport représente une nouvelle avancée importante dans la quête de la vérité, dont la responsabilité nous incombe en partage.

Dans son rapport, l'Éminente Personnalité a conclu qu'il était presque certain que Dag Hammarskjöld et les personnes qui l'accompagnaient n'avaient pas été assassinés après l'atterrissage et que tous les passagers avaient succombé aux blessures résultant de l'accident, soit sur le champ soit peu après.



L'Éminente Personnalité a jugé plausible l'hypothèse selon laquelle une attaque ou menace d'origine extérieure aurait causé l'accident. À cet égard, elle a constaté que de nombreuses dépositions de témoins oculaires portaient à croire qu'il y avait plus qu'un seul appareil dans l'espace aérien au moment où le SE-BDY s'approchait de Ndola, que l'appareil présent autre que le SE-BDY était un avion à réaction et que le SE-BDY avait pris feu avant de s'écraser au sol. Il est possible que le SE-BDY ait essuyé des tirs ou ait été pris en chasse par un ou plusieurs appareils.

L'Éminente Personnalité a examiné, à cet égard, les nouveaux éléments d'information concernant la capacité des forces katangaises à mener une attaque aérienne ainsi que les assertions de deux personnes affirmant avoir eu connaissance d'une possible attaque contre le SE-BDY, ayant causé l'accident. Elle a fait observer qu'il demeurerait possible que l'accident ait été causé par une erreur de pilotage sans origine extérieure et qu'il était plausible que des facteurs humains, y compris la fatigue, aient joué un rôle dans l'accident. Enfin, elle a estimé qu'il n'était pas possible de déterminer, à l'heure actuelle, si des actes de sabotage avaient provoqué l'accident. Elle a noté qu'il était impossible d'accéder aux documents originaux relatifs à « l'Opération Céleste », s'agissant de l'hypothèse selon laquelle une bombe aurait été placée à bord du SE-BDY et causé l'accident.

Je tiens à remercier les États Membres de leur coopération avec l'Éminente Personnalité et de leur disposition à lui communiquer des éléments d'information supplémentaires. Je note que certains États Membres n'ont pas encore répondu aux requêtes de l'Éminente Personnalité et que d'autres pourraient être en mesure de fournir des renseignements complémentaires. Comme suite à la recommandation de l'Éminente Personnalité, j'ai prié mon Secrétaire général adjoint aux affaires juridiques et Conseiller juridique de s'enquérir auprès des États Membres de tout renseignement demandé par l'Éminente Personnalité qu'ils n'auraient pas encore communiqué, de recueillir tout nouvel élément d'information fourni par d'autres sources et de me conseiller au fur et à mesure que la situation évolue.

J'entends rendre compte à l'Assemblée générale de tout élément d'informations recueilli, en indiquant notamment dans quelle mesure pareil élément pourrait modifier la valeur probante des renseignements déjà évalués par l'Éminente Personnalité ou le Groupe d'experts indépendants. À l'avenir, l'Assemblée générale pourrait examiner la suggestion de l'Éminente Personnalité, selon laquelle une ou plusieurs personnes indépendantes pourraient être chargées, de façon permanente, de recueillir, rassembler et évaluer les éléments d'information nouveaux et de les transmettre au Secrétaire général afin qu'il puisse tenir l'Assemblée générale au courant de l'évolution de la situation.

Je prends note de la conclusion de l'Éminente Personnalité selon laquelle il serait nécessaire de poursuivre l'investigation ou l'enquête pour établir définitivement les faits. L'Éminente Personnalité estime en effet que « les renseignements communiqués à l'ONU ne suffisent pas pour déterminer la ou les causes de l'accident et qu'il paraît fort probable qu'il existe d'autres éléments d'information importants ». Je note également sa conclusion connexe, aux termes de laquelle « la charge de la preuve incombe désormais aux États Membres, qui doivent à présent démontrer qu'ils ont procédé à un examen complet des dossiers et archives en leur possession, y compris ceux qui demeurent confidentiels, afin d'y rechercher tout élément d'information éventuellement pertinent ». J'appuie donc la recommandation de l'Éminente Personnalité, selon laquelle les États Membres concernés devraient désigner un responsable indépendant de haut niveau, qui serait chargé de procéder à un examen interne ciblé de leurs archives, en particulier celles de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense, afin de déterminer si elles contiennent des informations pertinentes.

Après leur nomination, le Conseiller juridique de l'Organisation se tiendrait à leur disposition pour échanger des vues et recueillir toute information pertinente et je ferais rapport sur les progrès accomplis à cet égard afin que les États Membres puissent examiner la question à la soixante-treizième session. À cet égard, je note que l'Éminente Personnalité a fait valoir que des États Membres autres que ceux auxquels elle avait adressé une requête pouvaient également détenir des informations pertinentes. Par conséquent, j'engage tous les États Membres susceptibles d'être en possession d'informations pertinentes de procéder à un examen approfondi de leurs archives en vue de rendre ces informations accessibles.

L'ONU a déjà déclassifié des dossiers volumineux qui pouvaient revêtir une pertinence au regard de l'accident. Sur la base des nouvelles pistes de l'enquête de l'Éminente Personnalité et de sa recommandation, l'Organisation a engagé la procédure de levée du secret pour les dossiers de l'Opération des Nations Unies au Congo (ONUC) qui concernent la période de l'accident.

Conformément au paragraphe 4 de la résolution 71/260 de l'Assemblée générale, je tiens à informer l'Assemblée que l'ONU continue de s'entretenir avec des responsables de diverses archives nationales et privées, en vue d'étudier la possibilité de mettre en place une collection d'archives centrale ou toute autre solution globale. Cela permettrait d'accéder par voie électronique ou autre moyen approprié aux documents et archives de l'Organisation afin de mieux les préserver et d'y assurer un accès pérenne.

Il demeure 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. 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.

Je demande à l'Assemblée générale de rester saisie de la question et d'approuver le rapport et les recommandations de l'Éminente Personnalité, en vue de garantir le plein accès aux informations pertinentes et de faire toute la lumière sur les faits.

(Signé) António **Guterres**

## Lettre d'envoi

### **Lettre datée du 24 juillet 2017, adressée au Secrétaire général par l'Éminente Personnalité nommée en application de la résolution 71/260 de l'Assemblée générale**

En ma qualité d'Éminente Personnalité nommée en application de la résolution 71/260 de l'Assemblée générale, j'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les conditions et les circonstances de la mort tragique de l'ancien Secrétaire général, Dag Hammarskjöld, et des personnes qui l'accompagnaient, ainsi que mes constatations, conclusions et recommandations principales. La présente lettre est suivie d'un résumé analytique du rapport, qui doit être lu comme une introduction à ce dernier.

Comme suite au mandat que vous m'avez confié, j'ai commencé mes travaux en mars 2017. Faisant fond sur les travaux accomplis en 2015 par le Groupe d'experts indépendants créé par la résolution 69/246 de l'Assemblée générale, j'ai demandé à huit États Membres et à l'ONU de mener des recherches ciblées concernant les principales thématiques recensées par le Groupe d'experts indépendants. Ces recherches devaient permettre de mieux comprendre le contexte dans lequel l'accident s'est produit et de trouver d'éventuels éléments d'information nouveaux et pertinents. J'ai examiné le volume important des éléments d'information nouveaux recueillis à la suite de ces recherches, ainsi qu'une grande quantité d'informations émanant de personnes ayant effectué des recherches à titre individuel. Après avoir déterminé la pertinence, l'authenticité, la crédibilité et la fiabilité des éléments nouveaux, j'ai établi pour chacun d'eux un degré de valeur probante, échelonné entre nul, faible, modéré et fort.

Le corps des connaissances pertinentes s'est enrichi, notamment pour ce qui concerne la question des communications de l'Organisation vraisemblablement interceptées par des États Membres ainsi que la capacité des forces armées katangaises à organiser une éventuelle attaque contre l'avion transportant le Secrétaire général. J'ai été en mesure de parvenir à certaines conclusions, que je sou mets à votre examen. Il m'a également été possible de cerner la mesure dans laquelle certaines archives des services de renseignement, de sécurité et de défense d'États Membres pourraient constituer des sources probables d'éléments d'information pertinents et nouveaux, qui pourraient s'avérer d'une grande utilité dans notre quête de la vérité. Au fur et à mesure que nous avançons dans nos investigations, loin de butter contre ce qui aurait pu être la limite possible de notre compréhension des événements, nous n'avons fait que recueillir davantage de renseignements pertinents.

J'ai proposé, dans mon rapport, trois recommandations, compatibles entre elles et qui se renforcent mutuellement, dans l'objectif d'accélérer l'établissement des faits au moyen de plusieurs mesures qui peuvent être prises par l'Assemblée générale, les États Membres et l'Organisation des Nations Unies. Formulées sans préjudice de vos prérogatives de Secrétaire général ni de la décision finale de l'Assemblée générale, ces recommandations portent sur le suivi de certaines questions non réglées de la présente enquête. Il y est demandé que les États Membres concernés nomment chacun un responsable indépendant de haut niveau et le chargent de procéder à un examen interne ciblé des archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense et que l'Organisation des Nations Unies examine certains de ses propres dossiers et archives en vue de leur déclassification éventuelle.

Je tiens à vous exprimer toute ma gratitude pour la confiance que vous m'avez témoignée en me confiant cette mission, dont j'ai eu l'immense honneur de m'acquitter. J'ai une dette de reconnaissance envers l'Organisation des Nations Unies

qui m'a été d'un soutien précieux, en particulier envers le Bureau des affaires juridiques et la Section des archives et de la gestion des dossiers, dont le personnel m'a fourni conseils et assistance, avec professionnalisme et souvent dans des délais extrêmement serrés. Je remercie également mon adjoint, Simon Thomas, pour l'excellent appui qu'il m'a fourni.

Je tiens à exprimer aux États Membres ma reconnaissance pour leur coopération, notamment pour les recherches approfondies qu'ils ont menées dans des délais particulièrement brefs. Dans l'ensemble, le processus semble évoluer vers une plus grande transparence et je remercie les gouvernements qui s'évertuent à rechercher des informations sur la mort de l'ancien Secrétaire général et des personnes qui l'accompagnaient, conformément à la résolution 69/246 de l'Assemblée générale. Je tiens également à préciser que je n'ai aucunement eu l'intention de jeter une lumière négative sur tel ou tel État Membre mais il convient de noter que les gouvernements qui ont coopéré le plus sont aussi nécessairement ceux que je cite le plus fréquemment dans l'analyse des nouveaux éléments recueillis car ils en sont généralement la source.

De même, je me sais redevable envers les experts qui ont généreusement partagé leurs compétences. En particulier, je tiens à exprimer ma gratitude aux personnes suivantes : Mandy Banton, George Bizos, Hans Corell, le colonel Raoul da Costa, Elisabeth de Kemoullaria, Jan Eliasson, Stewart Fleming, Torben Gülstorff, Sven Hammarberg, le docteur Ake Hassler, Lord David Lea of Crondall, Lord Jonathan Marks of Henley-on-Thames, Lord John Monks, Michael S. Pollanen, Hans Kristian Simensen, Sir Stephen Sedley, Christelle Terreblanche, David Wardrop, ainsi qu'à d'autres personnes qui ne souhaitent pas que leur nom soit mentionné. Je dois adresser des remerciements tout particuliers à Susan Williams, compte tenu du caractère exceptionnel de ses contributions.

Enfin, je tiens à renouveler l'expression de mon profond respect aux familles de ceux qui ont perdu la vie au service de l'Organisation des Nations Unies dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Pour ces familles qui ont fait preuve d'une patience remarquable, nous nous devons de continuer à chercher à faire la lumière sur les événements de cette nuit fatidique.

L'Éminente Personnalité  
(Signé) Mohamed Chande **Othman**

## Résumé analytique

### Introduction

1. Dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, un avion affrété de type DC-6 immatriculé SE-BDY, transportant le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, Dag Hammarskjöld, s'est écrasé juste après minuit, à proximité de Ndola, dans une région qui se nommait alors la Rhodésie du Nord. Hammarskjöld et 14 des 15 personnes qui l'accompagnaient sont morts sur le champ et le seul survivant a succombé à ses blessures six jours plus tard. L'ONU, encore naissante, perdait son deuxième Secrétaire général, qui recevrait ensuite le prix Nobel de la paix à titre posthume, ainsi que 15 hommes et femmes dévoués qui œuvraient pour une mission en faveur de la paix au Congo.

2. Au cours des 56 années qui se sont écoulées depuis l'accident, plusieurs enquêtes ont été menées afin d'élucider diverses hypothèses concernant l'accident, y compris celle d'une attaque aérienne ou terrestre ou d'une autre menace d'origine extérieure (« attaque ou menace extérieure »), celle du sabotage, du détournement et de l'erreur humaine. À ce jour, les enquêtes n'ont pas été concluantes. Suite à deux enquêtes rhodésiennes menées en 1961, une Commission d'enquête de l'ONU a estimé que les éléments dont elle disposait ne permettaient ni d'étayer ni d'exclure l'une ou l'autre des diverses hypothèses qui avaient été avancées pour expliquer l'accident. En conséquence, en 1962, l'Assemblée générale a laissé la question ouverte à l'examen en demandant au Secrétaire général de l'informer de tout nouvel élément de preuve qui se ferait jour. En 2013, les travaux de la Commission de juristes chargée d'enquêter sur la mort de Dag Hammarskjöld (Commission Hammarskjöld), un corps privé et bénévole de quatre juristes renommés, ont conduit l'Assemblée générale à créer en 2015 un groupe d'experts indépendants chargé d'examiner et d'évaluer la valeur probante des informations nouvelles concernant la tragédie. S'il a effectivement écarté certaines théories, le Groupe d'experts a finalement recommandé de poursuivre l'enquête ou les investigations. C'est à cette fin que j'ai été nommé Éminente Personnalité en 2017.

### Portée de la présente enquête

3. Conformément à la résolution [71/260](#) de l'Assemblée générale, le mandat qui m'a été confié en ma qualité d'Éminente Personnalité consistait notamment, à l'instar de celui dont avait été chargé le Groupe d'experts, à examiner d'éventuels éléments d'information nouveaux concernant la mort de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient et à en évaluer la valeur probante. Il consistait également à déterminer la portée à donner à toute nouvelle enquête et, si possible, à tirer des conclusions des enquêtes déjà effectuées.

4. Comme suite aux résolutions [69/246](#) et [71/260](#) par lesquelles l'Assemblée générale a engagé les États Membres à divulguer tous les dossiers pertinents en leur possession, j'ai adressé, en avril et mai 2017, des demandes d'information concernant des points spécifiques à huit États Membres, à l'ONU, ainsi qu'à certains particuliers. Sur la base des renseignements existants, certains États Membres ont été retenus comme étant les plus à même de détenir des informations pertinentes, à savoir : l'Afrique du Sud, l'Allemagne, la Belgique, le Canada, les États-Unis d'Amérique, la Fédération de Russie, la France et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Toutefois, compte tenu de la décolonisation et des circonstances géopolitiques dans l'Afrique des années 60, ainsi que de l'appui alors fourni par les États Membres à l'Opération des Nations Unies au Congo (ONUC), il est possible que d'autres États Membres soient également en possession d'informations pertinentes.

5. M'appuyant sur la conclusion du Groupe d'experts selon laquelle les récits des nouveaux témoins oculaires, les présumées transmissions radio interceptées et les nouvelles informations concernant la capacité aérienne des forces katangaises pouvaient « ouvrir des pistes non négligeables », j'ai demandé à ce que les recherches soient ciblées sur les catégories non exhaustives ci-après, dans la mesure où elles ont pu être pertinentes dans le contexte de la province congolaise du Katanga en 1961 : a) les transmissions interceptées concernant l'accident ou des événements connexes; b) la capacité des forces armées katangaises, y compris les forces aériennes; c) la présence de militaires ou paramilitaires étrangers ou de soldats et personnel irréguliers (y compris des mercenaires); d) la présence de services ou agents de renseignement étrangers; e) les attaques contre l'ONUC; f) la coopération en matière de renseignement et de sécurité, ainsi que la coopération technique ou politique avec le gouvernement provincial du Katanga.

### **Éléments d'information nouveaux**

6. J'ai reçu des réponses à mes demandes d'information nouvelle de la part de l'Allemagne, de la Belgique, du Canada, des États-Unis et du Royaume-Uni. Je suis reconnaissant de l'assistance que j'ai reçue, qui m'a permis de recueillir une grande quantité d'informations nouvelles et utiles. C'est avec assurance que je peux affirmer qu'au fur et à mesure que nous avons avancé dans nos investigations, les renseignements que nous avons recueillis s'avéraient de plus en plus pertinents. Ce n'est donc pas une conclusion fragile que d'avancer que de nouvelles recherches mèneraient vraisemblablement à de nouvelles informations pertinentes. Faisant fond sur les domaines recensés par le Groupe d'experts comme pistes non négligeables, le présent rapport a particulièrement bénéficié d'importants éléments nouveaux (récapitulés brièvement ci-après) concernant les communications interceptées et les capacités des forces armées katangaises en 1961.

#### *Communications interceptées*

7. Le Groupe d'experts a examiné les rapports de deux agents américains, qui ont chacun affirmé séparément avoir lu ou entendu une transmission concernant une attaque visant le SE-BDY pendant la nuit du 17 au 18 septembre 1961. L'un d'eux, Charles Southall, un commandant de la marine dont les États-Unis avaient déjà authentifié les états de service, est malheureusement décédé en 2015. Cependant, les états de service de l'autre, Paul Abram, un agent des services de sécurité de l'armée de l'air américaine, n'ont été validés par les États-Unis qu'en juillet 2017, en même temps que d'autres renseignements nouveaux concernant le lieu où Abram se trouvait au moment où il aurait entendu la transmission interceptée et en contradiction avec ses propos. Je n'ai pas été en mesure d'élucider ce point avant de conclure mes travaux, mais maintenant que les États-Unis ont confirmé qu'Abram était un ancien membre leurs services, il devrait être possible de mener une investigation exhaustive sur ses déclarations.

8. En outre, j'ai également reçu des États-Unis, du Royaume-Uni, de l'ONU et de particuliers des renseignements nouveaux qui semblent établir que les autorités rhodésiennes et britanniques ont intercepté des communications de l'ONU au Congo en 1961. En outre, j'ai reçu, pour la première fois, la confirmation par les États-Unis qu'ils avaient des ressources militaires à Ndola et aux alentours lors de la nuit fatidique, y compris entre un et trois aéronefs Dakota. Ces appareils étaient équipés de matériel de communication perfectionné, qui leur permettait d'intercepter, transmettre et recevoir des communications sur de longues distances, notamment à l'échelle intercontinentale. J'ai accueilli avec reconnaissance les éléments nouveaux fournis par le Royaume-Uni et les États-Unis, qui semblent établir officiellement pour la première fois (en l'espèce) que des agents de leurs services de renseignement, de

sécurité et de défense étaient présents au Congo et aux alentours au moment pertinent. Si ces informations ne permettent pas en elles-mêmes de déterminer directement la ou les causes possibles de l'accident, elles donnent de fortes raisons de croire que d'autres renseignements pertinents, y compris susceptibles de concerner la ou les causes de l'accident, existent dans les archives des services de renseignement, de sécurité et de défense des États Membres.

*Possibilité d'une attaque ou menace extérieure, y compris la question des capacités des forces armées katangaises*

9. Dans le cadre de l'hypothèse d'une attaque ou menace extérieure, la théorie a été avancée que l'avion pouvait avoir été attaqué, menacé ou distraité par un avion à réaction Fouga Magister des forces katangaises. Après examen des capacités de ces forces, il a été conclu à l'issue des investigations menées en 1961/62 qu'au moment pertinent, le Katanga n'avait qu'un seul Fouga fonctionnel et un seul pilote capable de le piloter. Les nouveaux renseignements recueillis contredisent cette conclusion. En ce qui concerne la présence d'avions à réaction Fouga, le Groupe d'experts a examiné une déclaration faite par David Doyle (ancien agent de la Central Intelligence Agency (CIA) dont les services ont été confirmés par les États-Unis), selon laquelle, en 1961, trois Fouga avaient été fournis au Katanga par « les Français » avec « l'assistance de la CIA ». En 2015, les États-Unis ont indiqué ne pas avoir connaissance de la livraison de Fouga au Katanga mais, en 2017, les États-Unis ainsi que d'autres sources ont communiqué des renseignements semblant attester que, le 16 février 1961 ou autour de cette date, trois Fouga achetés à la France avaient été livrés au Katanga par un transporteur commercial des États-Unis, et ce en dépit des objections du Gouvernement américain. J'ai attribué à ce nouveau renseignement une valeur probante forte.

10. En outre, les nouvelles informations communiquées par les États-Unis et l'ONU donnent à croire qu'au moins deux Fouga pourraient avoir été prêts à l'emploi aux alentours du Katanga, la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Il reste encore à élucider définitivement cette question en vérifiant davantage de faits. J'ai également reçu des États-Unis des renseignements indiquant qu'au moment pertinent un Fouga pourrait avoir été utilisé dans le cadre d'attaques air-air, y compris contre des aéronefs américains au Katanga. Il va sans dire que de tels faits auraient revêtu une importance certaine pour les organismes de défense des États-Unis. Selon d'autres informations reçues, des Fouga auraient volé la nuit ou auraient décollé de terrains d'aviation sans revêtement au Katanga, ces deux éléments donnant à penser que les pilotes étaient capables d'utiliser l'avion hors du cadre de son usage ordinaire.

11. Pour ce qui est de la disponibilité et de l'utilisation d'autres types d'appareils au Katanga, le Groupe d'experts a examiné des informations selon lesquelles le Katanga aurait aussi eu accès à des aéronefs de type De Havilland Dove et Dornier DO-27/DO-28. En 2017, l'Allemagne et un chercheur m'ont également communiqué des renseignements indiquant qu'au moins un aéronef Dornier DO-28 aurait été fourni au Katanga, dans le cadre d'un échange commercial avec l'Allemagne de l'Ouest avant la nuit du 17 au 18 septembre 1961 et que l'appareil pourrait avoir été modifié de façon à pouvoir mener des attaques aériennes et des bombardements, de jour et de nuit. Je n'ai pas été en mesure d'établir qu'aucun appareil non katangais ne se trouvait dans l'espace aérien cette nuit-là. Si des archives nord-rhodésiennes du renseignement, de la sécurité et de la défense ont été transférées au Royaume-Uni, elles pourraient contenir de plus amples informations sur cette question.

12. J'ai également reçu des États-Unis et de l'ONU des éléments indiquant qu'au moment pertinent des terrains d'aviation en nombre plus important que ce qui avait été initialement conclu pourraient avoir existé au Katanga et alentours et que

l'utilisation des aérodromes par les forces katangaises n'était apparemment pas limitée à ceux du Katanga. Grâce à l'aide extrêmement utile de la Section de l'information géospatiale du Département de l'appui aux missions du Secrétariat, j'ai pu placer des cartes en annexe à mon rapport, afin de donner une représentation visuelle de ces éléments.

13. J'ai également reçu des informations concernant la déclaration non vérifiée faite en 1967 par un pilote belge, nommé « Beukels », à Claude de Kemoularia, selon laquelle Beukels aurait abattu le SE-BDY ou l'aurait contraint d'une autre manière à s'écraser. Au cours de mes travaux, j'ai pour la première fois obtenu l'accès aux agendas originaux de M. de Kemoularia ainsi qu'à nombre de ses documents personnels, qui semblent confirmer qu'il a rencontré « Beukels » et d'autres mercenaires en 1967. J'ai également examiné des lettres de M. de Kemoularia, attestant qu'il avait informé les autorités françaises et suédoises de la déclaration de Beukels beaucoup plus tôt que ce qui avait été auparavant indiqué. Cependant, en l'absence d'informations complémentaires, je n'ai pas été en mesure de vérifier d'autres éléments de la déclaration, en particulier l'identité de « Beukels ».

#### *Possibilité de sabotage*

14. Selon une théorie, une bombe aurait été posée à bord du SE-BDY et activée avant son atterrissage, ce qui aurait provoqué l'accident, et ce dans le cadre d'un complot visant à « éliminer » Dag Hammarskjöld. Pour évaluer cette hypothèse, j'ai tenté auprès de l'Afrique du Sud d'obtenir l'accès aux documents de « l'Opération Céleste » qui concernent cette théorie. L'Assemblée générale avait prévu des crédits pour faire analyser les documents pertinents par un expert en criminalistique documentaire et j'avais préparé le mandat qui serait confié à un expert renommé aux fins de cette analyse mais, au moment où j'établis le présent rapport, l'accès aux documents ne m'a pas été accordé.

#### *Erreur humaine*

15. Des éléments nouveaux m'ont été communiqués, selon lesquels la consommation d'alcool ou de drogues par l'équipage pourrait avoir contribué à causer la tragédie. Toutefois, sur la base des premiers rapports médicaux, y compris leurs conclusions toxicologiques, et d'avis d'experts indépendants que j'ai consultés en 2017, il n'existe aucun élément corroborant cette allégation.

#### *Questions connexes diverses*

16. J'ai évalué les renseignements nouveaux concernant les points suivants : le retard du déploiement d'avions de chasse de l'Éthiopie vers le Congo, qui avait été demandé par l'ancien Secrétaire général en septembre 1961 avant son départ pour Ndola, dans le but de contrer les attaques aériennes menées par des Fougas contre l'ONUC; l'influence alléguée du Royaume-Uni sur la Commission d'enquête de l'ONU; les écarts entre divers témoignages recueillis pendant les premières enquêtes et entre les documents officiels de différents gouvernements. Je n'ai pas estimé que ces nouvelles informations permettaient d'établir qu'il y avait eu dissimulation des faits ou collusion concernant la tragédie.

#### **Conclusions et recommandations**

17. Mon rapport n'a pas pour objet de porter un jugement sur les enquêtes officielles antérieures, mais j'estime qu'on peut affirmer que les enquêtes de 1961/62 ont certes apporté des contributions non négligeables mais qu'elles ont aussi comporté des lacunes. En particulier, une piste importante a été perdue lorsque les déclarations de témoins locaux n'ont pas été dûment prises en considération. Dans le cadre d'enquêtes

plus récentes, des efforts ont été faits pour chercher à recueillir de nouvelles déclarations des témoins locaux survivants. Ce manquement, ainsi qu'une sous-estimation générale des déclarations d'Harold Julien, le seul passager à avoir survécu, même brièvement, à l'accident, pourraient avoir eu une incidence sur l'exhaustivité des investigations initiales concernant l'examen des différentes hypothèses, en particulier celle d'une attaque ou menace extérieure ayant causé l'accident.

18. Sur la base de l'ensemble des informations dont nous disposons, il apparaît plausible qu'une attaque ou menace extérieure ait pu contribuer à causer l'accident, soit par une attaque directe ayant conduit le SE-BDY à s'écraser, soit par une distraction momentanée des pilotes. Il suffisait que l'attention des pilotes ait été détournée pendant quelques secondes au moment critique de la descente pour qu'une telle distraction ait des conséquences fatales. Il existe une quantité importante de déclarations de témoins oculaires, indiquant qu'ils ont vu plus d'un appareil dans l'espace aérien, que l'autre appareil pourrait avoir été un avion à réaction, que le SE-BDY était en flammes avant de s'écraser ou qu'il avait essuyé des tirs ou avait été pris en chasse par un autre aéronef. Considérés dans leur ensemble, ces éléments ne sauraient être rejetés aisément.

19. Les théories selon lesquelles il pouvait y avoir eu une défaillance mécanique ou autre panne, notamment de l'altimètre, qu'une valeur de calage altimétrique (QNH) erronée avait été communiquée ou que les mauvaises cartes d'atterrissage avaient été utilisées ont, à mon sens, été dûment écartées. Il reste bien entendu concevable que l'accident ait pu résulter d'une erreur de pilotage, en dépit de l'expérience de l'équipage et des conditions normales qui précédaient la préparation à l'atterrissage. Cependant, avant de tirer une telle conclusion, il faudrait être certain que tous les éléments de preuve potentiels ont été examinés, ce qui n'a pas encore été fait. Et le fait que les États Membres n'aient pas pleinement recensé toutes les informations pertinentes qu'ils pouvaient détenir est devenu en soi un élément matériel désormais pertinent à cet égard. Cet aspect, considéré de pair avec les éléments susmentionnés concernant une attaque ou menace extérieure possible, indique que davantage pourrait et devrait être fait afin de rendre l'investigation exhaustive. Il est absolument nécessaire que tous les États Membres à même de détenir des informations pertinentes examinent de façon approfondie les dossiers de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense et autres archives et divulguent tout élément pertinent, ou du moins en confirment l'existence ou, dans le cas où ils n'auraient aucun élément de ce type, établissent une déclaration explicite et univoque à cet égard.

20. Je n'ai pas été en mesure de mener à leur terme tous les aspects de mes travaux dans le délai qui m'était imparti, en particulier compte tenu de l'apparition d'éléments nouveaux requérant un effort supplémentaire d'établissement des faits ou une opinion d'expert. Je recommande donc, en premier lieu, que le Secrétaire général, ou une personne indépendante désignée par lui, se charge de suivre certains points non élucidés qui ont été spécialement recensés au cours de la présente enquête. Dans mon rapport, j'ai dressé une liste de travaux que j'estime réalisables, y compris le suivi des demandes d'informations supplémentaires auprès des États Membres qui n'ont pas encore répondu.

21. À la lumière de l'analyse contenue dans mon rapport, il m'apparaît raisonnable de conclure que la charge de la preuve incombe désormais aux États Membres, qui doivent à présent démontrer qu'ils ont procédé à un examen complet des dossiers et archives en leur possession, y compris ceux qui demeurent confidentiels, afin d'y rechercher tout élément d'information éventuellement pertinent. Je recommande donc, en deuxième lieu, qu'il soit demandé à chacun des États Membres concernés de nommer un responsable indépendant de haut niveau chargé de procéder à un examen interne ciblé des archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de

défense, afin de déterminer si elles contiennent des informations pertinentes. La principale piste de recherche est celle des transmissions radio interceptées et documents connexes (y compris, par exemple, les bandes enregistrées, les transcriptions, les éléments d'information secondaires et tertiaires, et autres documents), plus particulièrement en ce qui concerne les communications émanant du SE-BDY ou entre lui et tout autre aéronef, force terrestre ou poste de contrôle du trafic aérien. Si elle est vérifiable, toute information de ce type concernant le déroulement des événements au cours des dernières minutes du SE-BDY pourra probablement confirmer ou infirmer une ou plusieurs des hypothèses examinées et nous rapprocher ainsi de la clôture du dossier.

22. Engageant l'ONU à montrer l'exemple, je recommande en troisième lieu que l'Organisation examine ses propres dossiers et archives pertinents, en vue de leur déclassification éventuelle. Ces éléments comprendraient les dossiers de l'Éminente Personnalité et les documents de l'ONUC auxquels ma première recommandation fait référence, ainsi que tous les documents relatifs à la tragédie, dont le secret pourrait être levé.

23. Je note qu'il pourrait être utile qu'une ou plusieurs personnes soient chargées, de manière continue, de recueillir et rassembler tous renseignements nouveaux en vue de les communiquer au Secrétaire général. À mon avis, il serait opportun que cette ou ces personnes, en se fondant sur les conclusions du présent rapport, évaluent de façon ad hoc le degré auquel tout renseignement nouveau enrichit notre connaissance des conditions et circonstances de l'accident, afin que le Secrétaire général puisse en tenir l'Assemblée générale informée.

24. C'est au plus haut point que l'intérêt public est concerné par un événement de ce type, car il soulève une ou plusieurs hypothèses d'acte préjudiciable ou hostile visant le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies et ayant causé l'accident. Près de 56 ans après l'accident du SE-BDY, nous nous trouvons à un moment où, conscients qu'il s'agit d'événements et d'un monde depuis longtemps révolus, certains gouvernements ont en partie levé le secret de documents autrefois classés hautement confidentiels. Nous avons progressé vers une connaissance plus complète des conditions et circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient. Il convient de tirer parti de la nouvelle impulsion donnée à l'établissement des faits, en encourageant les États Membres clefs à contribuer activement à faire toute la lumière sur l'accident tragique et, à cette fin, à rechercher tout élément pertinent, tâche plus que jamais nécessaire pour combler les dernières lacunes dans le récit des événements. L'accomplissement de cette tâche est en effet la condition indispensable pour pouvoir clore le dossier et permettre à la mémoire de ceux qui ont péri à bord du SE-BDY, au service de l'Organisation, de reposer en paix.

## Rapport de l'Éminente Personnalité nommée en application de la résolution 71/260 de l'Assemblée générale

### Table des matières

	<i>Page</i>
I. Introduction . . . . .	13
A. Historique : investigations et enquêtes précédentes . . . . .	13
B. Mandat et définitions . . . . .	14
C. Méthode et activités . . . . .	15
II. Récapitulatif des conclusions principales du Groupe d'experts indépendants . . . . .	17
A. Note préliminaire sur les conclusions du Groupe d'experts indépendants . . . . .	17
B. Récapitulatif des conclusions principales du Groupe d'experts indépendants . . . . .	17
III. Élargissement des recherches d'information : les États Membres et l'Organisation des Nations Unies . . . . .	19
A. Introduction . . . . .	19
B. Demande de recherches élargies : réponses des États Membres . . . . .	20
C. Demande de recherche élargi : réponse de l'Organisation des Nations Unies . . . . .	22
D. Observations sur les limites des recherches . . . . .	22
IV. Informations nouvelles concernant les causes possibles de l'accident . . . . .	23
A. Attaque air-air ou sol-air ou autre menace extérieure . . . . .	23
B. Sabotage : Opération Céleste/South African Institute for Maritime Research . . . . .	37
C. Facteurs humains . . . . .	38
V. Autres éléments d'information nouveaux . . . . .	40
A. Les actions des autorités et responsables locaux . . . . .	40
B. Recherches et sauvetage . . . . .	42
C. Communications interceptées . . . . .	42
D. Autres éléments . . . . .	47
VI. Constatations et conclusions . . . . .	48
A. Lacunes des premières enquêtes . . . . .	49
B. Cause(s) de l'accident . . . . .	51
C. Autres questions . . . . .	58
VII. Recommandations et conclusions . . . . .	62
A. Fondement des recommandations . . . . .	62
B. Recommandations . . . . .	63
Annexe . . . . .	66

## I. Introduction

### A. Historique : investigations et enquêtes précédentes

1. Dans un premier temps, les événements tragiques ont été officiellement examinés par le Comité d'enquête du Département de l'aviation civile du Gouvernement de la Fédération de la Rhodésie et du Nyassaland (le Comité d'enquête rhodésien), qui a mené son enquête du 19 septembre au 2 novembre 1961. Par la suite, une Commission fédérale d'enquête a été établie en vertu de la loi de 1955 sur les commissions fédérales d'enquête (Commission d'enquête rhodésienne). Par après, par sa résolution 1628 (XVI), l'Assemblée générale des Nations Unies a créé la Commission d'enquête de l'ONU (la Commission de 1961) chargée de conduire une enquête internationale sur les conditions et les circonstances de la tragédie. Comme on l'a déjà noté, la Commission de 1961 n'a été en mesure de confirmer ni d'infirmer aucune des hypothèses relatives aux causes de l'accident. Ainsi, après la publication du rapport de la Commission de 1961 (A/5069), l'Assemblée générale a pris acte dudit rapport, dans sa résolution 1759 (XVII), et prié le Secrétaire général de lui communiquer tout nouvel élément de preuve dont il pourrait avoir connaissance.

2. En 2013, la Commission de juristes chargée d'enquêter sur la mort de Dag Hammarskjöld (Commission Hammarskjöld), un corps de juristes privés et bénévoles, a publié un rapport sur la question de savoir s'il était justifié que l'ONU rouvre l'enquête sur les conditions et circonstances de la tragédie. Composée de quatre juristes de renommée internationale, la Commission Hammarskjöld a examiné un large éventail de documents, y compris le travail de fond accompli par des chercheurs individuels comme Susan Williams, auteure du livre intitulé *Who Killed Hammarskjöld? The UN, the Cold War and White Supremacy in Africa* paru en 2011, et rendu compte de ses travaux. La Commission Hammarskjöld a conclu son rapport en estimant que l'ONU serait en effet fondée à rouvrir l'enquête de la Commission de 1961 car il existait suffisamment d'éléments de preuve pour justifier un examen plus poussé de la question de savoir si l'avion avait été forcé à s'écraser sous l'effet d'un d'acte d'hostilité.

3. Le 21 mars 2014, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, Ban Ki-moon, a soumis à l'Assemblée générale le rapport de la Commission Hammarskjöld, accompagné d'une note dans laquelle il jugeait que le rapport contenait des éléments de preuve nouveaux (A/68/800 et Add.1). Sur la base de ce rapport et de l'opinion du Secrétaire général, l'Assemblée a adopté, le 29 décembre 2014, la résolution 69/246, par laquelle elle a prié le Secrétaire général de désigner un groupe d'experts indépendants chargé d'examiner les nouvelles informations et d'évaluer leur valeur probante. Dans la résolution, l'Assemblée a également encouragé les États Membres à divulguer tous les dossiers pertinents en leur possession et à communiquer au Secrétaire général toutes informations pertinentes.

4. Le 16 mars 2015, comme suite à la demande de l'Assemblée générale, le Secrétaire général a annoncé qu'il avait désigné le Groupe d'experts indépendants (le Groupe d'experts) afin qu'il examine les nouvelles informations et en évalue la valeur probante. À la direction des travaux du Groupe, il a nommé Mohamed Chande Othman, c'est-à-dire moi-même (j'étais à l'époque Président de la Cour en République-Unie de Tanzanie), ainsi que Kerry Macaulay (Australie), spécialiste de la sécurité aérienne, et Henrik Larsen (Danemark), expert en balistique. Le Groupe d'experts a mené ses travaux durant environ 10 semaines, puis remis son rapport au Secrétaire général le 12 juin 2015. Les conclusions du Groupe d'experts sont examinées à la section II ci-après. Après réception du rapport, le Secrétaire général devait suivre certaines des demandes d'information adressées par le Groupe aux États Membres qui n'avaient pas encore répondu à la date où le rapport avait été établi. Il

a rendu compte des mesures qu'il avait prises à cet effet dans une note à l'Assemblée générale en date du 16 août 2016 (voir [A/70/1017](#)). Après examen de la note, l'Assemblée a adopté la résolution [71/260](#) du 23 décembre 2016, dans laquelle elle a notamment prié le Secrétaire général de nommer une éminente personnalité qui serait chargée d'examiner d'éventuels éléments d'information nouveaux et d'en évaluer la valeur probante, de déterminer la portée à donner à toute nouvelle enquête et, si possible, de tirer des conclusions des enquêtes déjà effectuées.

## **B. Mandat et définitions**

5. Comme indiqué plus haut, le Groupe d'experts était chargé d'examiner les informations nouvelles touchant les conditions et circonstances entourant la mort tragique de l'ancien Secrétaire général, Dag Hammarskjöld, et des personnes qui l'accompagnaient et d'en évaluer la valeur probante. Il devait notamment : examiner le rapport et les sources de la Commission Hammarskjöld, 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 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 rendre, selon que de besoin, sur le lieu de l'accident; 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. Le Groupe d'experts a conclu ses travaux en 2015, conformément à ce mandat. On trouvera ci-après un résumé de ses principales conclusions.

6. La tâche de l'Éminente Personnalité prend les travaux du Groupe d'experts pour point de départ. Conformément à la résolution [71/260](#) de l'Assemblée générale, son mandat, à l'instar de celui du Groupe, comprend l'examen d'éventuels éléments d'information nouveaux, y compris ceux qui pourraient être communiqués par des États Membres, et l'évaluation de leur valeur probante. Il consiste également à déterminer la portée à donner à toute nouvelle enquête et, si possible, à tirer des conclusions des enquêtes déjà effectuées. Il convient d'observer que le mandat de l'Éminente Personnalité, comme celui du Groupe d'experts, n'équivaut pas à une enquête ou investigation complète sur la tragédie.

7. Le Groupe d'experts a discerné deux grandes catégories « d'informations nouvelles » relatives à la tragédie. La première regroupe les informations qui, du fait de leur teneur ou de la date de leur disponibilité, n'étaient pas accessibles à la Commission de 1961. La seconde concerne les informations auxquelles la Commission de 1961 a pu avoir eu accès, mais qui pourraient être interprétées de façon nouvelle en raison de l'apparition de nouveaux éléments, de l'évolution des moyens scientifiques ou techniques ou de meilleures pratiques. J'ai conservé des définitions similaires mais j'y ai également inclus les documents qui sont devenus accessibles au cours des deux années écoulées depuis le rapport du Groupe. Plus large que celui du Groupe, mon mandat m'a également conduit à reconsidérer des informations qui avaient été analysées par la Commission Hammarskjöld et le Groupe, à la lumière des éléments nouveaux qui sont apparus depuis qu'ils ont conclu leurs travaux respectifs.

8. J'ai abordé la définition de la « valeur probante » d'une information de la même manière que le Groupe d'experts, à savoir : la mesure dans laquelle l'information tend à confirmer ou infirmer, par elle-même ou en conjonction avec d'autres informations, l'existence ou l'inexistence d'un ou plusieurs faits pertinents. Pour chaque nouvel élément d'information potentiel, j'ai pris en compte les critères non exhaustifs ci-

après : l'authenticité de l'information considérée (cohérence et contemporanéité, notamment); la nature de l'information (information primaire, secondaire, obtenue par ouï-dire, liée au contexte, par exemple); la crédibilité de l'information (sa cohérence avec d'autres renseignements ou faits établis, notamment); les analyses techniques de l'information réalisées par des experts; la mesure dans laquelle l'information est corroborée par d'autres éléments.

## C. Méthode et activités

### 1. Description de la méthode employée et des activités menées

9. Afin de m'acquitter de mon mandat, j'ai dû examiner les rapports des enquêtes officielles menées antérieurement, examiner et évaluer les informations obtenues ultérieurement d'États Membres et de particuliers, consulter des gouvernements et d'autres sources d'information et interroger des témoins, y compris des experts.

10. Le Groupe d'experts a attribué à chaque information nouvelle qu'il a évaluée une valeur probante nulle, faible, modérée ou forte. Je ne vois aucune raison de m'écarter de ces quatre degrés et reprends à mon compte l'observation selon laquelle la valeur probante attribuée à un ou plusieurs éléments d'information n'est pas nécessairement figée et peut être modifiée, en fonction notamment des informations complémentaires qui pourraient se faire jour ultérieurement. Le fait qu'une information nouvelle soit considérée comme ayant une valeur probante faible, par exemple, ne signifie pas nécessairement que l'hypothèse à laquelle elle se rapporte a été réfutée. Cela indique plutôt que l'évaluation concerne cet élément de preuve particulier et la mesure dans laquelle il tend à confirmer ou infirmer le fait auquel il se rapporte.

11. Dans le cadre de l'examen des nouvelles informations éventuelles, l'analyse figurant dans le présent rapport a également porté sur la question de savoir s'il fallait ajouter crédit aux rumeurs ou récits nouveaux sur les conditions et circonstances de la tragédie. Il convient de rappeler que la Commission de 1961 a également pris certaines rumeurs en compte dans son examen des causes probables de l'accident. Compte tenu du nombre d'années écoulées depuis les événements, de la possibilité que les informations actuellement disponibles soient délibérément utilisées pour construire des récits faux ou trompeurs et de l'objet principal de ce rapport qui est de faire toute la lumière sur les faits, j'estime que toute nouvelle allégation éventuelle doit reposer au minimum sur certains fondements ou éléments matériels (factuel, juridique, contextuel ou par inférence), même superficiels, pour mériter un examen plus approfondi. Il ne s'agit pas ici de décourager la communication d'éléments nouveaux mais plutôt d'avertir que les assertions vagues ou dépourvues d'éléments corroborant ne sauraient être sérieusement prises en compte.

12. Notre connaissance du contexte qui régnait au Congo et aux alentours au début des années 60 a évolué et modifié, à ce titre, notre compréhension de la tragédie. Cela tient en grande partie au travail accompli ces dernières années par la Commission Hammarskjöld, le Groupe d'experts et des chercheurs individuels. Au fur et à mesure que les recherches ont progressé ou que des renseignements ont été rendus publics, des informations nouvelles et éventuellement pertinentes se sont fait jour. En conséquence, la portée des demandes de compléments d'information et des investigations s'est nécessairement élargie.

13. Ainsi, conformément aux résolutions [69/246](#) et [71/260](#) par lesquelles l'Assemblée générale a encouragé les États Membres à divulguer tous les dossiers pertinents en leur possession et à communiquer toutes informations pertinentes au Secrétaire général, j'ai adressé, en avril et mai 2017, des demandes d'information aux

États Membres suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, États-Unis d'Amérique, Fédération de Russie, France et Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord. Les recherches effectuées à ce titre sont examinées à la section III ci-après.

14. Depuis la fin des travaux du Groupe d'experts, le Secrétaire général a reçu des communications pertinentes émanant de particuliers (voir [A/70/1017](#)). Ayant reçu ces documents du Secrétaire général, j'ai pris contact avec ces personnes dans le cadre de mes travaux et analysé les informations qu'ils ont communiquées, ainsi que des éléments émanant d'autres personnes qui ont fourni des renseignements de leur propre chef. Les informations ainsi recueillies sont également examinées à la section III ci-après.

15. Au cours de mes activités, j'ai tenu plusieurs réunions à New York, notamment avec des représentants de divers États Membres, le Secrétariat de l'ONU et un représentant des familles des victimes. J'ai également rencontré au Royaume-Uni Lord David Lea of Crondall, le Président de la Fondation pour l'enquête Hammar skjöld. En outre, je me suis entretenu avec Sir Stephen Sedley, l'ancien Chef de la Commission Hammar skjöld, ainsi qu'avec Susan Williams, universitaire et historienne, dont l'ouvrage paru en 2011 a fortement contribué au regain d'intérêt pour cette question. Enfin, j'ai correspondu avec différents chercheurs bénévoles et parties intéressées.

16. Pour l'établissement de mon rapport, j'ai reçu des avis d'experts et des analyses techniques de différentes personnes, qui ont agi à titre volontaire. Je leur suis très reconnaissant de leurs travaux et contributions, effectués sous des contraintes de temps considérables. Pour les analyses d'experts concernant des informations médico-légales, j'ai reçu l'aide de Michael S. Pollanen, Pathologiste légiste en chef de l'Ontario et professeur de médecine de laboratoire et de pathobiologie à l'Université de Toronto, et de Stewart Fleming, Directeur du Centre de criminalistique et de médecine légale de l'Université de Dundee. Pour les analyses d'experts concernant les aéronefs, j'ai reçu l'assistance de deux anciens pilotes de chasse, le colonel (en retraite) Raoul da Costa, ancien chef d'état-major de l'armée de l'air sénégalaise, et Sven Hammarberg, enquêteur spécialisé dans les accidents.

## **2. Contraintes et limites**

17. Le Groupe d'experts n'a que peu de temps pour exécuter ses travaux, qui comprenaient l'examen de grandes quantités de documents mis à sa disposition. Conformément à son mandat, il a évalué les informations nouvelles qu'il a reçues et leur a attribué une valeur probante. Il a également essayé, dans la mesure du possible, de résumer les informations pertinentes et d'en juger l'authenticité et la crédibilité. Dans le même temps, compte tenu de l'envergure considérable de sa tâche et des limites de temps et de ressources, il n'a pas été en mesure de vérifier tous les aspects de ces informations.

18. J'ai rencontré des contraintes de temps et de ressources comparables dans mes propres travaux. De plus, chaque nouvel élément d'information ayant une valeur probante peut ouvrir de nouvelles pistes d'enquête. Ce sont les raisons pour lesquelles le présent rapport, même lu de pair avec ceux qui l'ont précédé, ne prétend aucunement épuiser le sujet. Il constitue plutôt un segment dans une quête de l'entière vérité et, à ce titre, il vient s'ajouter à un récit évolutif. Quant à la question centrale, à savoir celle de la cause de l'accident, je demeure convaincu que nous n'avons pas encore vu tous les documents pertinents qui existent. Cependant, sur la base du corpus d'éléments existants, il est possible de formuler certaines constatations et conclusions, qui sont présentées dans la section VI ci-après.

## **D. Structure du rapport**

19. Le présent rapport s'inscrivant dans le prolongement des travaux récemment entrepris par le Groupe d'experts, les principales conclusions de ce dernier sont brièvement réexaminées dans la section II ci-dessous. Les sections IV et V contiennent un récapitulatif et une analyse de la valeur probante des nouvelles informations recueillies pendant la période de deux ans qui s'est écoulée depuis la fin des travaux du Groupe en 2015. La section VI contient les constatations et conclusions du présent rapport. La section VII contient mes recommandations et observations finales.

20. On notera que les nouveaux éléments sont présentés dans des rubriques qui correspondent à peu près à celles utilisées dans les rapports des enquêtes officielles antérieures, y compris, dernièrement, les rapports de la Commission Hammarskjöld et du Groupe d'experts. Cette approche structurelle ne préjuge en rien de la probabilité relative de telle ou telle hypothèse avancée pour la ou les causes de l'accident. Elle vise plutôt à faciliter la lecture des renvois aux rapports précédents, qui doivent être lus conjointement avec le présent rapport pour un examen adéquat de la question.

## **II. Récapitulatif des conclusions principales du Groupe d'experts indépendants**

### **A. Note préliminaire sur les conclusions du Groupe d'experts indépendants**

21. Le Groupe d'experts a évalué la valeur probante des nouvelles informations disponibles. Toutefois, étant donné le caractère limité de son mandat, cette évaluation ne permettait pas de déterminer la validité des hypothèses auxquelles les informations se rapportaient. Lorsqu'il concluait à l'absence de valeur probante, il s'agissait de l'évaluation d'une allégation particulière, effectuée sur la base des éléments de preuve présentés à l'appui de l'allégation. Dans certains cas, les allégations n'étaient que de simples récits, étayés par aucun élément. Ainsi, le fait que le Groupe ait attribué une valeur probante nulle, faible, modérée ou forte à telle ou telle allégation ne signifiait pas que celle-ci était vraie ou fausse. Il s'agissait seulement d'évaluer certains critères, comme la qualité des éléments de preuve avancés à l'appui de l'allégation. Le récapitulatif des principales conclusions du Groupe ci-après concerne les renseignements auxquels il a attribué une valeur probante modérée, ainsi que ceux auxquels il a attribué une valeur probante faible mais au sujet desquels des éléments nouveaux ont été recueillis depuis. Pour un examen complet des allégations analysées par le Groupe, il est indispensable de consulter son rapport.

### **B. Récapitulatif des conclusions principales du Groupe d'experts indépendants**

22. En ce qui concerne la cause de la mort des membres de l'équipage et des passagers du SE-BDY, le Groupe d'experts a jugé que les constatations et conclusions des autopsies initiales effectuées par les docteurs Ross, Smith et Stevens en 1961 étaient dûment fondées. Ainsi, les informations de l'époque ainsi que les éléments nouveaux confirment la conclusion selon laquelle tous les passagers sont morts des blessures subies pendant l'accident, instantanément ou peu après. Le Groupe a par conséquent jugé que les autres thèses avancées pour la cause des décès (y compris celle que Dag Hammarskjöld avait été assassiné, soit avant l'accident soit après avoir survécu à l'accident) n'avaient aucune valeur probante.

23. Quant aux dernières étapes du vol du SE-BDY, le Groupe a examiné des informations nouvelles communiquées par des témoins oculaires. Il a attribué une valeur probante modérée aux informations fournies par 9 des 12 nouveaux témoins dans la mesure où elles contribuaient à étayer une ou plusieurs questions relatives à l'hypothèse d'une attaque aérienne ou terrestre ou autre menace extérieure. Les informations en question sont présentées ci-après. À la même rubrique, le Groupe a attribué une valeur probante modérée aux allégations faites par deux individus, Charles Southall et Paul Abram. Ces derniers ont, chacun séparément, indiqué qu'alors qu'ils étaient en service dans l'armée américaine, ils ont écouté, la nuit de l'accident, des transmissions radio interceptées ou lu une transcription de telles transmissions et qu'elles portaient sur ce qu'ils ont interprété comme une attaque visant le SE-BDY et ayant causé son écrasement.

24. Le Groupe d'experts n'a attribué aucune valeur probante aux documents qui auraient été fournis par le South African Institute for Maritime Research et contenaient l'ordre de procéder à « l'Opération Céleste », ayant pour objectif « l'élimination » de Dag Hammarskjöld. Il a largement fondé cette conclusion sur le fait qu'il n'était pas possible d'établir l'authenticité de ces documents, que la chaîne de leurs différents détenteurs était incertaine et qu'il n'avait pas été possible de confirmer si l'Institut existait bel et bien en septembre 1961. Lorsqu'en 2016, l'Afrique du Sud a informé l'ONU qu'elle pouvait avoir repéré des documents sur cette question qui n'avaient pas encore été examinés, la possibilité d'obtenir de nouvelles informations à cet égard s'est à nouveau fait jour. Ce point est examiné à la section IV ci-après.

25. Le Groupe d'experts a attribué une valeur probante modérée à l'information selon laquelle trois des quatre membres de l'équipage n'auraient pas eu suffisamment de plages de repos avant le vol du SE-BDY. Cette information vient d'une analyse effectuée à l'époque des faits par un personnel qualifié travaillant pour les autorités suédoises compétentes et fondée sur des documents de Transair, la société qui exploitait le SE-BDY.

26. Le Groupe d'expert a attribué une valeur probante modérée à l'information nouvelle selon laquelle les autorités nord-rhodésiennes auraient découvert l'épave de l'avion avant l'heure officiellement déclarée (1510 heures). Provenant de deux témoins oculaires, cette information a été rapprochée de l'indication selon laquelle Lord Alport, le Haut-Commissaire britannique à la Fédération de la Rhodésie et du Nyasaland, aurait eu connaissance de l'accident à son arrivée à Salisbury à 1400 heures le 18 septembre 1961, information dont la valeur probante a également été jugée modérée.

27. Le Groupe d'experts a attribué une valeur probante modérée à l'information selon laquelle des communications cryptées de l'ONU avaient été interceptées par des agences de renseignement du Royaume-Uni et des États-Unis. Cette information a été fournie par le beau-frère du fondateur de Crypto AG, la société suisse qui a fabriqué le CX-52, machine cryptographique utilisée par M. Hammarskjöld durant sa visite au Congo.

### III. Élargissement des recherches d'information : les États Membres et l'Organisation des Nations Unies

#### A. Introduction

28. En 2015, les États Membres ont été invités à rechercher dans leurs dossiers et archives toute information susceptible de faire la lumière sur la tragédie. Bien qu'aucune information déterminante sur la cause de l'accident n'ait été produite, comme on l'a noté plus haut, le Groupe d'experts a pu analyser des informations ayant différents degrés de valeur probante. En conséquence, en 2017, j'ai demandé à un certain nombre d'États Membres de poursuivre leurs recherches en les ciblant sur certaines questions précises. Ces recherches devaient permettre de mieux comprendre le contexte dans lequel l'accident s'est produit et de trouver d'éventuels éléments d'information nouveaux et pertinents. J'ai également demandé à l'ONU de procéder à des recherches dans ses dossiers et archives, selon les mêmes modalités.

29. J'ai demandé la conduite de nouvelles recherches à l'Organisation des Nations Unies ainsi qu'aux huit États Membres suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Belgique, Canada, États-Unis, Fédération de Russie, France et Royaume-Uni. Je leur ai demandé de chercher des informations relevant des catégories ci-après, car elles pouvaient avoir été pertinentes au regard de la situation au Katanga et alentours en 1961 :

- a) Les transmissions interceptées concernant l'accident ou des événements connexes;
- b) La capacité des forces armées du gouvernement provincial du Katanga, y compris les forces aériennes;
- c) La présence de militaires ou paramilitaires étrangers ou de soldats et personnel irréguliers (y compris des mercenaires);
- d) La présence de services ou agents de renseignement étrangers;
- e) Les attaques contre l'Opération des Nations Unies au Congo (ONUC);
- f) La coopération en matière de renseignement et de sécurité, ainsi que la coopération technique ou politique avec le gouvernement provincial du Katanga;
- g) Le rôle éventuel de la société belge dénommée Union minière ou Union minière du Haut-Katanga (également connue sous l'acronyme UMHK) lors des événements des 17 et 18 septembre 1961;
- h) Le South African Institute for Maritime Research.

30. Il va sans dire que la liste susmentionnée n'épuise pas tous les sujets pertinents et que les États Membres auxquels j'ai adressé une demande ne sont pas les seuls endroits où des informations peuvent se trouver. Toutefois, en me basant sur les travaux du Groupe d'experts et les enquêtes précédentes, j'ai considéré que ces pistes d'enquête n'avaient pas été pleinement explorées ou qu'elles présentaient un intérêt nouveau au regard de l'évolution de ce que l'on sait des événements. J'ai choisi de demander leur assistance aux États Membres susmentionnés parce qu'il ressortait des documents existants qu'ils étaient les plus à même de détenir des informations directement pertinentes. Compte tenu de la décolonisation, de la situation géopolitique au Congo dans les années 60 et des contributions faites aux opérations des Nations Unies, les États Membres ci-après, ainsi que d'autres, pourraient également être en possession de renseignements pertinents : Angola, Éthiopie, Inde, Portugal, République démocratique du Congo.

31. À titre d'observation supplémentaire, je note qu'au cours de mes recherches, j'ai correspondu avec des États Membres de manière moins formelle que pendant les travaux du Groupe d'experts, afin de favoriser l'efficacité des communications. Ainsi, à des fins de clarté et de concision, je n'ai pas inclus la correspondance avec des États Membres dans les annexes du présent rapport, mais j'ai résumé les informations pertinentes dans le corps du texte.

## **B. Demande de recherches élargies : réponses des États Membres**

### **1. États Membres ayant répondu avant juillet 2017**

#### *Belgique*

32. En mai 2017, j'ai demandé par écrit au Gouvernement belge de bien vouloir mener les recherches supplémentaires susmentionnées. Une de mes lettres contenait les propos suivants :

Il a été porté à mon attention que des questions adressées au Parlement belge l'année dernière pouvaient avoir porté sur les points que j'ai soulevés. En particulier, j'ai reçu un exemplaire (figurant en annexe à la présente lettre) d'une « Question parlementaire » et de sa réponse, portant le numéro 54-1-001548 et enregistrée le 22 novembre 2016, sur le thème ainsi libellé « Enquête des Nations Unies – Mise à disposition des archives de la Sûreté de l'État ». Il ressort de la réponse à cette « Question parlementaire » que les archives de la Sûreté de l'État belge (VSSE) pourraient ne pas avoir été consultées en 2015 et 2016, au moment où le Gouvernement belge a communiqué ses réponses aux questions posées en 2015 par le Groupe d'experts indépendants. S'il est vrai que les archives des services belges de renseignement ou de sécurité n'ont pas été consultées aux fins de l'établissement de ces réponses, je demande à ce que ces recherches soient effectuées maintenant et que les réponses soient réexaminées, le cas échéant. Eu égard au mandat de l'Éminente Personnalité, et comme indiqué dans ma lettre du 16 mai 2017, je demande à ce que les archives de la Sûreté de l'État belge (VSSE) soient également consultées aux fins précises des recherches supplémentaires que j'ai mentionnées dans ladite lettre.

33. Le 15 juin 2017, j'ai reçu une réponse de la Belgique, assortie de 10 documents nouveaux, confirmant expressément que les archives de la Défense et de la Sûreté de l'État, ainsi que les archives diplomatiques avaient été consultées (« Les services d'archives de la Défense et de la Sûreté de l'État (cette dernière dépendant du Ministre de la justice) ont mené une recherche dans leurs archives et ont ainsi contribué à la présente réponse. Une nouvelle recherche a été menée dans les archives diplomatiques du Département des affaires étrangères. »). Je remercie la Belgique d'avoir effectué ces recherches, d'en avoir compilé les résultats et de m'avoir communiqué des renseignements complémentaires. Les éléments nouveaux reçus de la Belgique sont examinés aux rubriques pertinentes ci-après.

#### *Canada*

34. En mai 2017, j'ai adressé au Canada la demande écrite de mener les recherches susmentionnées et reçu une réponse le 14 juillet 2017. Je remercie le Canada d'avoir effectué ces recherches, d'en avoir compilé les résultats et de m'avoir communiqué des renseignements complémentaires.

#### *Allemagne*

35. En avril et mai 2017, j'ai demandé à l'Allemagne de mener les recherches susmentionnées, à l'occasion d'une réunion tenue en personne, puis à travers la

correspondance qui s'en est suivie. Le 15 juin 2017, j'ai reçu une réponse, assortie de listes de documents répondant aux critères de recherche, qui se trouvaient dans les archives du Ministère fédéral des affaires étrangères (Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes), du Commissaire fédéral allemand pour la documentation relative à la Stasi (Bundesbeauftragter für Stasiunterlagen) et du Service fédéral de renseignement (Bundesnachrichtendienst). Il était indiqué que ces listes répertoriaient les fichiers potentiellement pertinents et que le droit de les consulter était régi par la loi allemande. Il était également indiqué, dans la réponse, que les recherches étaient toujours en cours. Je n'avais toutefois reçu aucune information complémentaire au moment où j'ai établi mon rapport. Je remercie l'Allemagne d'avoir effectué ces recherches, d'en avoir compilé les résultats et de m'avoir communiqué des renseignements complémentaires. Les éléments nouveaux examinés à la suite de recherches effectuées par l'Allemagne sont passés en revue aux rubriques pertinentes ci-après.

#### *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord*

36. En avril et mai 2017, j'ai demandé au Royaume-Uni de mener les recherches susmentionnées, à l'occasion d'une réunion tenue en personne, puis à travers la correspondance qui s'en est suivie. Le 21 juin 2017, j'ai été informé qu'un dossier contenant des documents pertinents avait été repéré dans les archives du Ministère des affaires étrangères et du Commonwealth. L'accès aux originaux à Londres a été autorisé et des copies ont été envoyées à New York. Je remercie le Royaume-Uni d'avoir effectué ces recherches, d'en avoir compilé les résultats et de m'avoir communiqué des renseignements complémentaires. Les éléments nouveaux reçus du Royaume-Uni sont examinés aux rubriques pertinentes ci-après.

#### *États-Unis d'Amérique*

37. En avril et mai 2017, j'ai demandé aux États-Unis de mener les recherches susmentionnées, à l'occasion d'une réunion tenue en personne, puis à travers la correspondance qui s'en est suivie. En juin 2017, j'ai reçu des États-Unis plusieurs lots de renseignements dont il était indiqué qu'ils répondaient aux critères de recherche. J'ai reçu environ 1 500 documents, dont la majorité était des télégrammes et autres courriers ou rapports. Je remercie les États-Unis d'avoir effectué ces recherches, d'en avoir compilé les résultats et de m'avoir communiqué des renseignements complémentaires.

38. J'ai également demandé des éclaircissements sur un certain nombre de questions soulevées par les travaux du Groupe d'experts et reçu une réponse à cet égard en juin 2017. L'une de mes questions était de savoir si un ou plusieurs membres du Groupe d'experts avaient examiné les « trois documents répondant aux critères » repérés par la Commission Hammarskjöld de 2013 avant que le Groupe ne termine ses travaux. Les États-Unis ont répondu par l'affirmative, indiquant que deux de ces documents avaient été montrés à M<sup>me</sup> Macaulay (membre du Groupe d'experts) en 2015 et que le troisième était un des câbles d'Edmund A. Gullion, l'Ambassadeur des États-Unis à Léopoldville (l'actuelle Kinshasa), daté du 18 septembre 1961, concernant la possibilité que l'avion du Secrétaire général ait été abattu. Il m'a également été confirmé que ce câble avait été transmis le 18 septembre 1961, et non pas le 17 septembre comme cela figurait apparemment sur une copie du document. D'autres éléments nouveaux reçus des États-Unis, ainsi que les réponses à mes demandes, sont examinés aux rubriques pertinentes ci-après.

## 2. États Membres n'ayant pas répondu

### *France*

39. En mai 2017, j'ai adressé à la France la demande écrite de mener les recherches susmentionnées. J'ai certes été informé que ma demande avait été remise aux autorités compétentes en France mais, en dépit de mon courrier de relance en juin 2017, je n'ai reçu aucune réponse avant le délai requis du 15 juin 2017, voire aucune réponse du tout.

### *Fédération de Russie*

40. En avril et mai 2017, j'ai demandé à la Russie de mener les recherches susmentionnées, à l'occasion d'une réunion tenue en personne, puis à travers la correspondance qui s'en est suivie. J'ai reçu, en mai 2017, un accusé de réception de ma demande mais, en dépit de mon courrier de relance en juin 2017, je n'ai reçu aucune réponse avant le délai requis du 15 juin 2017, voire aucune réponse du tout.

### *Afrique du Sud*

41. En avril et mai 2017, j'ai demandé à l'Afrique du Sud de mener les recherches susmentionnées, à l'occasion d'une réunion tenue en personne, puis à travers la correspondance qui s'en est suivie. J'ai reçu, en mai 2017, un accusé de réception de ma demande mais, en dépit de mon courrier de relance en juin 2017, je n'ai reçu aucune réponse avant le délai requis du 15 juin 2017, voire aucune réponse du tout.

42. Par ailleurs, j'ai demandé à l'Afrique du Sud l'autorisation de consulter les documents relatifs à l'Opération Céleste. Ce point est examiné à la section IV ci-après.

## C. Demande de recherche élargie : réponse de l'Organisation des Nations Unies

43. En avril 2017, j'ai demandé à l'ONU de mener les recherches susmentionnées. À cette occasion, j'ai également fourni une liste de mots clefs liés aux thèmes examinés, en demandant qu'il en soit également tenu compte dans les recherches. J'ai choisi, parmi les dossiers issus de ces recherches, ceux qui me semblaient les plus pertinents et les ai examinés sous leur forme papier et électronique.

44. Je reçu un accès sans entrave à toutes les archives de l'ONU, ainsi qu'une excellente assistance du personnel de la Section des archives et de la gestion des dossiers du Département de la gestion du Secrétariat. Toutefois, certains des dossiers que j'ai examinés demeuraient classés confidentiels ou strictement confidentiels et ne pouvaient donc pas être rendus publics. J'ai inclus à la section VII une recommandation concernant la déclassification éventuelle de certains dossiers. Les éléments nouveaux reçus de l'ONU sont examinés aux rubriques pertinentes ci-après.

## D. Observations sur les limites des recherches

45. Il convient de noter que ces recherches, même élargies, ne sauraient être considérées comme exhaustives. La tâche d'Éminente Personnalité qui m'a été confiée obéissait à certaines limitations, notamment le fait que mon équipe n'était constituée que d'un assistant et de moi-même et que je ne disposais que de quelques mois pour mener les recherches, examiner des milliers de pages de documents en plusieurs langues et établir mon rapport. D'autres contraintes moins apparentes ont également eu une incidence, par exemple, le fait que la majorité des archives de

l'ONU n'est pas numérisée et qu'il est donc généralement impossible d'y faire des recherches systématiques en utilisant des mots clefs ou le fait que d'ordinaire les dossiers portent des titres simples (et souvent à caractère très général). J'ai conscience que la situation est la même pour les archives de nombreux États Membres. De plus, même lorsque les documents sont numérisés, les recherches par mots clefs ne permettent pas toujours de trouver l'information recherchée, en raison par exemple de la variété des graphies (ainsi, les noms ou alias de mercenaires sont orthographiés de manières extrêmement variées) ou de la mauvaise qualité de la reconnaissance des caractères dans le cas de vieux documents tapés à la machine ou manuscrits.

46. Mais ce ne sont pas les contraintes techniques ou matérielles qui ont limité le plus l'exhaustivité des recherches, c'est plutôt le fait que les États Membres concernés n'ont pas tous fait preuve d'une volonté de coopération entière, véritable et proactive. Je suis reconnaissant de l'aide que j'ai reçue de la part de certains États Membres, mais il resterait encore beaucoup à faire pour obtenir un tableau complet des faits et circonstances. L'Allemagne et la Belgique sont les seuls États Membres qui ont explicitement confirmé avoir mené des recherches dans les archives de leurs services de défense, de renseignement et de sécurité. Toutefois, même dans leur cas, il n'est pas encore certain que les recherches aient été exhaustives.

47. Il y a lieu de promouvoir une plus grande coopération auprès des États Membres. La tendance a été à la divulgation croissante de nouvelles informations dans les domaines politiques et diplomatiques plutôt que celle des informations probablement existantes dans les services de renseignement, de sécurité et de défense, et ce en raison des fortes tensions politiques et militaires qui existaient au Congo au début des années 60 ainsi que de la guerre froide. En conséquence, les recherches et découvertes réalisées jusqu'à présent ne sauraient être considérées comme complètes.

48. Nos efforts pour récupérer des éléments pertinents continuent de déboucher sur de nouveaux documents de valeur probante non nulle. Le gisement d'éléments pertinents ne s'est pas tari et n'a pas encore commencé à s'épuiser. Le stade actuel des recherches a montré qu'il demeurerait riche en informations. Ce n'est donc pas une conclusion fragile que d'avancer que de nouvelles recherches mèneraient vraisemblablement à de nouvelles informations pertinentes sur les circonstances et les conditions de la tragédie.

## **IV. Informations nouvelles concernant les causes possibles de l'accident**

49. La présente section est consacrée à l'examen des informations nouvelles reçues des États Membres et de particuliers concernant des causes possibles de l'accident.

### **A. Attaque air-air ou sol-air ou autre menace extérieure**

50. Le Groupe d'experts indépendants a fait observer que 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, avaient été découverts depuis les enquêtes de 1961/62. Depuis qu'il a conclu ses travaux, de nouvelles informations ont été reçues de particuliers et d'États Membres.

#### **1. Interception des communications radio : Paul Abram**

51. En 2015, le Groupe d'experts a été mis en rapport avec Paul Abram, qui déclarait être un ancien agent des services de sécurité de l'armée de l'air des États-Unis. Dans un entretien avec le Groupe, Abram a déclaré avoir entendu des transmissions radio

dont le contenu portait sur un avion abattu au Congo ou à proximité, et ce dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961 alors qu'il était affecté à un poste d'écoute de la National Security Agency (NSA) à Héraklion, en Grèce. Il a indiqué que, quelques jours avant le 17 septembre 1961, 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. Selon ses propos, alors qu'il travaillait en roulement de nuit pendant la nuit du 17 au 18 septembre, il a entendu quelqu'un dire sur une fréquence radio : « L'avion arrive ... tous feux allumés », puis quelqu'un sur une autre fréquence, qui n'était pas un Américain à juger par son accent, dire « les Américains viennent d'abattre un avion de l'ONU ». L'intensité des « conversations radio » a nettement augmenté après ces transmissions. Abram ne pensait pas avoir entendu de transmission émanant du SE-BDY durant la période en question. Il a indiqué qu'après avoir entendu la transmission en temps réel, il a informé ses collègues de ce qu'il avait entendu, à la suite de quoi d'autres agents présents ont écouté l'enregistrement de la séquence. Il a en outre déclaré avoir enregistré l'information sur une bande et que la bande originale ainsi que des télécopies connexes devaient avoir été transmises au bureau de la NSA sis à Fort Meade (Maryland) ainsi qu'au Government Communications Headquarters (GCHQ), le service de renseignement et de sécurité britannique. Il a indiqué que ses supérieurs hiérarchiques de la NSA se trouvaient à Héraklion ainsi qu'au quartier général des services de sécurité de l'armée de l'air américaine à la base aérienne de Kelly à San Antonio (Texas).

52. Abram a fourni au Groupe d'experts des copies de son dossier de cessation de service, ainsi qu'un document relatif au « Programme de services pédagogiques » qu'il a suivi à Héraklion, en Grèce. Sur la base du témoignage et des documents fournis par Abram, le Groupe a demandé aux États-Unis de vérifier s'il avait servi dans l'armée de l'air ou d'autres agences du Gouvernement à l'époque en question, s'il avait été affecté en Grèce et, le cas échéant, quelle fonction il remplissait pour la NSA à l'époque. Les États-Unis n'avaient pas répondu à cette demande d'informations au moment où le Groupe a achevé ses travaux, mais le Secrétariat de l'ONU les a relancés en 2016. Les États-Unis ont répondu en juin 2016 que l'armée de l'air américaine n'avait aucune information sur Abram et n'ont pas répondu aux autres questions posées.

53. En 2016, Abram a remis à l'ONU d'autres documents visant à prouver ses états de service, notamment son identifiant ou nom de code, « AbelBaker ». Sur la base des demandes précédemment restées sans réponse et du complément d'information reçu d'Abram, j'ai transmis des copies de ces documents aux États-Unis et leur ai demandé des observations sur les allégations d'Abram sur ce qu'il avait entendu la nuit du 17 au 18 septembre 1961, y compris la confirmation ou infirmation de l'authenticité des justificatifs de ses états de service. En juin 2017, les États-Unis m'ont répondu comme suit : « Nous n'avons pas été en mesure de trouver d'autres éléments d'information concernant M. Abram. Nous ne sommes pas en mesure d'authentifier les documents que vous nous avez communiqués, indiquant les états de service de M. Abram. Nous n'avons pas connaissance d'information ou document en la possession du Gouvernement des États-Unis qui viendrait appuyer les affirmations de M. Abram ou leur apporter crédit ».

54. Le 17 juillet 2017, quelques jours avant la finalisation du présent rapport, j'ai reçu une nouvelle communication des États-Unis. Il s'agit d'un formulaire de cinq pages, dont la première correspond aux états de service qu'Abram a fournis au Groupe d'experts. Les autres pages contiennent des renseignements administratifs sur son service, y compris sur sa spécialisation en tant qu'expert des protocoles d'interception vocale, ainsi que des distinctions, son habilitation de sécurité, une liste de ses affectations et une note de service à l'étranger. Ces éléments étaient accompagnés

d'un courrier comportant la mention suivante : « Il apparaît dans les dossiers de l'armée de l'air américaine ... que le service de Paul Abram en Crète a commencé le 24 octobre 1959 et que l'intéressé est rentré aux États-Unis le 7 avril 1961. Il en ressort donc que Paul Abram ne se trouvait pas en Crète en septembre 1961 ». Dès la réception de ces nouveaux éléments fournis par les États-Unis, j'ai demandé à Abram de me faire ses observations sur le contenu du formulaire, que je lui ai résumé par oral. Abram a confirmé plusieurs détails figurant dans le formulaire et réitéré ses déclarations antérieures sur son service en Crète. Il a cependant déclaré que les dates figurant sur le formulaire ne pouvaient pas avoir été correctes (il a rapproché ses souvenirs d'autres événements importants de sa vie qui se sont produits en octobre 1959 ou vers cette date), qu'il était certain de s'être trouvé en Crète en septembre 1961 et qu'il pensait que le formulaire avait été établi de façon erronée (pour ce qui est de la durée de son séjour en Crète mais aussi des dates de début et de fin).

55. Les informations communiquées par les États-Unis concernant Abram représentent une évolution importante. Bien que des détails importants leur aient été communiqués pour vérification, y compris son lieu d'affectation, son rôle et son numéro de dossier, durant les deux dernières années, les États-Unis ont affirmé ne détenir aucune information sur Abram. Les dernières informations reçues confirment effectivement qu'Abram a servi en Crète comme expert des interceptions pour le service de sécurité de l'armée de l'air américaine, mais elles n'indiquent pas clairement qu'il était rattaché à la NSA. Elles contredisent cependant ses déclarations selon lesquelles il se trouvait en Crète en septembre 1961, ce à quoi il oppose qu'elles ont été enregistrées de façon erronée. Je constate que ce nouveau document semble être un formulaire militaire interne et contient de nombreuses abréviations, y compris en jargon militaire. Étant donné que je l'ai reçu juste avant la finalisation de mon rapport, je n'ai pas pu poser de questions complémentaires ou solliciter l'avis d'experts à cet égard.

56. Certaines questions n'ont pas été élucidées au sujet des documents dont était saisi le Groupe d'experts, des informations complémentaires fournies par Abram sur son service d'agent des services de sécurité de l'armée de l'air ainsi que de la réponse des États-Unis. Dans ces circonstances, la valeur probante modérée que le Groupe avait attribuée à l'information fournie par Abram, selon laquelle le SE-BDY avait subi une attaque, doit rester inchangée.

## **2. Implication éventuelle de pilotes mercenaires ou d'autres agents : Van Risseghem**

57. En 2015, le Groupe d'experts a reçu une information selon laquelle un pilote belge dénommé Van Risseghem (également identifié comme « Van Reisseghem », « Van Rysseghem », « Van Reisenhan », « Van Riesegehel » et autres variantes) pourrait avoir piloté un Fouga Magister, qui aurait abattu le SE-BDY. En particulier, le Groupe a examiné une communication fournie par les États-Unis. Il s'agissait d'un télégramme daté du 18 septembre 1961, envoyé de Léopoldville à Washington, dans lequel Gullion, indiquait : « Il est possible que le [SE-BDY] ait été abattu par le pilote individuel qui a harcelé les opérations des Nations Unies et qui a été identifié par une source généralement fiable comme étant Vam (rpt VAK) Riesegehel, un ressortissant belge, qui a donné 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 est opérationnel, il risque de paralyser les opérations de secours aérien ».

58. Toutefois, sur la base d'autres informations fournies par la Belgique et les États-Unis, le Groupe d'experts a jugé qu'il avait été établi par les autorités belges que M. Van Risseghem n'avait pas quitté Bruxelles avant le 16 septembre 1961 et que, par conséquent, il n'avait pas pu se trouver au Katanga et mener l'attaque aérienne contre le SE-BDY. Plus précisément, la Belgique a mené une enquête faisant

intervenir ses services secrets, à l'issue de laquelle il a été constaté qu'un voyage de retour du Katanga en Belgique avait été enregistré pour Van Risseghem le 8 septembre 1961. Il a été conclu de l'enquête belge que Van Risseghem se trouvait en Belgique entre le 8 et le 16 septembre 1961 et ne pouvait pas avoir atteint le Congo depuis la Belgique la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Le Groupe a également reçu un télégramme daté du 22 septembre 1961, envoyé à Washington par l'ambassade des États-Unis à Bruxelles, dans lequel il est noté que, selon les responsables de services 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, en route vers le Congo.

59. En 2017, j'ai reçu des informations complémentaires concernant Van Risseghem, qui donnent néanmoins à croire qu'il aurait pu se trouver au Katanga au moment pertinent. La question des mercenaires au Katanga est traitée dans l'annexe I d'un rapport daté du 8 octobre 1962 (S/5053/Add.12), adressé au Secrétaire général par le fonctionnaire responsable de l'ONUC. Il y est indiqué au sujet de Van Risseghem, qu'il a « commandé un des Fouga pendant les hostilités de septembre (Delin a commandé l'autre) ... A été arrêté le 28 août 1961 à Élisabethville, rapatrié de Kamina à Bruxelles le 7 septembre 1961 (renseignement militaire, dossier n° 59) ... Est connu sous le nom de "Capitaine Jan". Rapatrié le 7 septembre 1961, mais revenu participer aux hostilités de septembre en tant que l'un des pilotes de Fouga. Il est mentionné au paragraphe 14 du rapport de la Commission mixte sur les mercenaires daté du 7 mars 1962 ». Il ressort également des registres du renseignement aérien de l'ONU de 1962 qu'il était retourné au Katanga en avril de la même année, à savoir évidemment environ un semestre après les événements des 17 et 18 septembre 1961.

60. Parmi les renseignements communiqués en 2015 et 2017 par les États-Unis figurait l'information selon laquelle, le 15 septembre 1961, Gullion a notifié au Secrétaire d'État une « attaque menée à Kamina par un pilote de chasse individuel à bord d'un avion à réaction. Tour de contrôle en contact avec pilote de chasse. Pilote semble être belge. Après avoir attaqué avec des roquettes et des mitrailleuses, le pilote a déclaré qu'il reviendrait et attaquerait à nouveau ». Il n'apparaît pas clairement comment il a été conclu que le pilote semblait être belge. Van Risseghem était certes belge, mais c'était également le cas d'autres pilotes mercenaires au Katanga à l'époque. Le lendemain, le 16 septembre 1961, Gullion a envoyé un câble au Secrétaire d'État, déclarant « un pilote de ligne signale qu'hier après-midi un avion à réaction katangais l'a frôlé, aile contre aile, et qu'il a reconnu le pilote comme étant un grand individu barbu, connu de nos services comme Van Reisseghem, formateur dans l'armée de l'air katangaise. Arrivé au Katanga de Bruxelles vers le 1<sup>er</sup> mai. Prétendument pilote de Sabena. Pensons qu'il est le seul pilote disponible sur place capable de piloter les deux avions ». À la même date, Hammarskjöld avait également demandé son aide à la Belgique pour mettre un terme aux actes criminels de Van Risseghem visant l'ONU et ses biens ainsi que ses attaques contre des civils. C'est cette requête qui avait déclenché l'enquête belge susmentionnée.

61. Les informations disponibles étant contradictoires, elles ne permettent pas d'établir si Van Risseghem aurait pu se trouver au Katanga au moment pertinent. Il a été conclu de l'enquête belge que ce n'était pas possible, mais cela n'a pas été établi au-delà de tout doute possible. De même, il y a lieu de s'interroger sur la complétude des renseignements que détenait la Belgique à l'époque. En effet, dans d'autres informations communiquées par la Belgique en 2017, il était indiqué, dans le dossier sur Van Risseghem daté de septembre 1961, que le pilote de l'unique Fouga Magister

en état de voler était un certain Peter Wigstead (selon la graphie « phonétique »; il est identifié comme « Wickstead » ou « Wicksteed » dans d'autres documents). Il est établi, à partir de l'ensemble des éléments de preuve, examiné plus loin, qu'il y avait d'autres pilotes que Wicksteed en mesure de piloter un Fouga à cette époque. Il ressort des informations fournies par les États-Unis et l'ONU que Van Risseghem aurait pu se trouver au Katanga la nuit du 17 au 18 septembre 1961 mais ces informations sont imprécises et pourraient avoir reposé sur des renseignements inexacts. En conséquence, je ne suis pas en mesure de tirer de conclusion sur ce point à ce stade. Je ne vois aucune raison d'attribuer une valeur probante autre que faible à l'information selon laquelle un pilote mercenaire belge, du nom de Van Risseghem, était impliqué dans une attaque aérienne visant le SE-BDY.

### 3. Implication éventuelle de pilotes mercenaires ou d'autres agents : Beukels

62. Une des hypothèses émises au sujet d'une attaque aérienne ou autre influence de ce type se rapporte à une allégation selon laquelle un pilote mercenaire belge, dénommé « Beukels », aurait abattu le SE-BDY par inadvertance dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Il a été avancé que « Beukels » aurait conté son histoire en 1967 à Claude de Kemoullaria, l'ancien assistant personnel (1957-1961) de Dag Hammarskjöld, qui a ensuite été un éminent diplomate et homme d'affaires français. L'histoire a été racontée à l'occasion de plusieurs entretiens organisés à Paris par M. De Troye et M. Grant, qui pourraient tous deux également avoir été d'anciens mercenaires. L'hypothèse n'est devenue largement connue que suite à la publication, le 11 septembre 1992, par le journal *The Guardian*, d'une lettre d'anciens hauts fonctionnaires de l'ONU, George Ivan Smith et Conor Cruise O'Brien, dans laquelle ceux-ci en faisaient état. Le diplomate suédois Bengt Rösiö, qui représentait la Suède au Congo à la date de l'accident, a établi, en 1992/93, à l'intention du Gouvernement suédois, un rapport d'enquête intitulé « Ndola Disaster » (La catastrophe de Ndola), dans lequel il a également examiné cette hypothèse. Son entretien avec « Beukels » a été évoqué dans les mémoires de M. de Kemoullaria, intitulés *Une vie à tire-d'aile : Mémoires* (2007). Le passage correspondant constitue essentiellement le même récit que celui figurant dans le rapport de Rösiö.

63. Le Groupe d'experts a examiné les détails des allégations de Beukels. Sur la base du récit de M. de Kemoullaria, celles-ci se résument comme suit : Beukels a déclaré que, dans la nuit du 17 septembre 1961, il avait décollé de l'aérodrome de Kolwezi (à environ 430 km au nord-ouest de Ndola) à bord d'un Fouga Magister, accompagné d'un autre aéronef du même type (le pilote du deuxième appareil n'a pas été nommé). Tous deux auraient reçu de M. X, qui est censé être un haut commandant militaire, et du Commandant en chef des forces katangaises, le lieutenant-colonel Lamouline, l'ordre d'intercepter le SE-BDY près de Ndola et de le détourner sur le terrain d'aviation de Kamina (à 620 km environ au nord-ouest de Ndola) pour que Dag Hammarskjöld y rencontre un « cadre influent d'une entreprise européenne ». Beukels a déclaré avoir intercepté le SE-BDY et lui avoir ordonné par radio de mettre le cap sur Kamina. Le SE-BDY n'ayant pas suivi ses instructions, « Beukels » aurait actionné la mitrailleuse de son Fouga derrière le SE-BDY et atteint par inadvertance l'empennage du DC-6, à la suite de quoi le pilote aurait perdu le contrôle de son appareil, qui s'est alors écrasé et embrasé. Une description plus complète des allégations de Beukels figure dans les rapports de la Commission Hammarskjöld et du Groupe d'experts.

64. Le Groupe d'experts a évalué la valeur probante de l'information fournie par MM. de Kemoullaria, Smith et O'Brien au sujet de la participation d'un pilote mercenaire belge dénommé « Beukels ». Dans son évaluation, le Groupe d'experts « a jugé inexplicable que [de Kemoullaria] n'eût pas communiqué plus tôt cette information dès qu'il en avait eu possession » (à savoir avant 1993), et ce d'autant

plus qu'en 1968, Brian Urquhart, haut fonctionnaire de l'ONU, lui avait conseillé d'informer la police, ce qui, selon le Groupe, n'avait pas été fait. Sur cette base en partie, le Groupe indépendant a attribué aux informations concernant Beukels une valeur probante faible. Des informations m'ont cependant été communiquées, en ma qualité d'Éminente Personnalité, donnant à penser qu'en réalité M. de Kemoullaria avait averti les autorités beaucoup plus tôt que le Groupe ne l'avait compris.

65. En mai 2017, j'ai été mis en rapport (par l'intermédiaire d'une source qui ne souhaite pas être nommée) avec la fille du défunt Claude de Kemoullaria, Elisabeth, qui a offert de m'aider sur la base de ses souvenirs de son défunt père et de la grande admiration qu'il nourrissait pour Dag Hammarskjöld. Les agendas originaux de Claude de Kemoullaria couvrant les années allant de 1951 à 1992 et de 2006 à 2012 ont été mis à ma disposition, ainsi qu'environ 20 boîtes contenant ses dossiers personnels, qui comprenaient des documents en français (la majorité), ainsi qu'en anglais, arabe, géorgien et russe. Je suis reconnaissant de l'aide importante et utile que j'ai reçue.

66. Dans les agendas de 1967, j'ai trouvé diverses mentions entre janvier et mai des réunions de M. de Kemoullaria sur ce sujet. La première date du 24 janvier 1967 et se libelle comme suit : « De Troye et Grant sur X Dag H ». Des mentions de même type figurent aux pages des 5 et 8 février, celle du 11 février contient la note « avant visite du pilote du Fouga Magister » et, dans celle du 13 février, le pilote est identifié comme étant « Beuchels ». D'autres réunions avec M. De Troye (Grant et Beukels, orthographié « Beukels » par la suite, n'étaient apparemment pas présents) sont indiquées aux dates des 14 février, 10, 13, 18, 25 et 29 mars, 3 et 13 avril et 2 mai 1967. À partir du 10 mars, certaines mentions indiquent des montants, en une monnaie qui semble être des « francs anciens », à côté du nom de M. De Troye, ce qui signifie probablement que ces sommes ont été données à M. De Troye par M. de Kemoullaria à ces dates. On trouve deux fois la mention « H<sup>c</sup> Lecluse 20 Rue Lecluse 17<sup>e</sup> T=LAB 4926 ». Le premier segment semble être une adresse à Paris correspondant à ce qui est aujourd'hui un « Centre Logement Jeunes Travailleurs », un foyer pour jeunes travailleurs, étudiants et stagiaires qui, d'après son site Web, a été créé en 1966, l'année précédant la rencontre entre M. de Kemoullaria avec M. De Troye. La signification de « T=LAB 4926 » n'a pas été élucidée. Je note que les documents de l'ONU contiennent de nombreuses mentions de mercenaires belges dénommés « De Troyer » et « Lamouline », qui étaient présents au Katanga au moment pertinent.

67. On trouve, dans les dossiers de M. de Kemoullaria, ce qui se semble être une copie de fac-similé ou un brouillon d'une lettre datée du 31 juillet 1969 adressée à Maurice Grimaud, préfet de police, 7 Boulevard du Palais, Paris (1<sup>er</sup>). Le premier paragraphe de la lettre est rédigé comme suit : « Vous vous souviendrez certainement de l'histoire que je vous avais racontée concernant les entretiens que j'avais eus avec un ancien "affreux" du Congo, qui m'avait été adressé par un de mes amis journaliste à l'Agence United Press International, Robert Ahier, et qui prétendait connaître la vérité sur les circonstances de la mort de Dag Hammarskjöld. Il était naturel qu'un ancien collaborateur du défunt Secrétaire général des Nations Unies cherche à saisir toute occasion de connaître la vérité. Je n'y ai pas manqué. ».

68. Le reste de la lettre décrit les interactions de M. de Kemoullaria avec M. De Troye, notamment le fait qu'il lui a avancé un « modeste » appoint financier (avec prudence, avait-il précisé) et qu'il avait été informé par un jeune homme qui lui avait rendu visite que le véritable nom de M. De Troye était « Claude Bastard ». Il est difficile de comprendre pourquoi M. de Kemoullaria a déclaré, dans sa lettre à la police, qu'il n'avait pas connaissance de l'adresse de M. De Troye (Bastard), au vu du fait que, dans son agenda de 1967, il avait inscrit une adresse à Paris à côté de son nom. Il n'est pas certain que cette lettre datée du 31 juillet 1969 ait bien été envoyée

au préfet de police, mais rien n'atteste du contraire. De plus, le premier paragraphe de la lettre indique que M. de Kemoullaria avait déjà informé le préfet de police de la question. En conséquence, cette lettre donne à penser que M. de Kemoullaria avait effectivement signalé l'histoire de Beukels aux autorités bien avant 1993.

69. En outre, dans les agendas de 1974, on trouve, au 15 novembre, la mention « Belfrage/Hadelstan ». Il est fait référence à cet élément dans la lettre du 9 février 1993 que M. de Kemoullaria a adressée à Rösiö, à laquelle il a joint les notes de la réunion qu'il a tenue en 1967 avec Beukels et les autres. Il ajoute en post-scriptum à la lettre : « Le document de 71 pages ci-joint a été tapé par George Ivan Smith à partir de l'enregistrement de mes déclarations, chez moi à Neuilly-sur-Seine. Le 15 novembre 1974, j'ai raconté toute l'histoire à l'Ambassadeur Belfrage et à M. Hadelstan, à l'époque Chef des affaires politiques au Ministère suédois des affaires étrangères ». Ainsi, cette lettre permet de croire que M. de Kemoullaria avait également signalé l'histoire de Beukels aux autorités suédoises bien avant 1993.

70. Ni la Commission Hammarskjöld ni le Groupe d'experts n'ont pu déterminer si les notes originales de M. de Kemoullaria sur ses réunions avec Beukels et les autres ou si les enregistrements qu'avait George Ivan Smith des notes dictées de M. de Kemoullaria étaient toujours disponibles. Par ailleurs, on a noté que les notes de Smith comportaient environ 70 pages mais, dans sa lettre du 8 décembre 1981, par laquelle il transmettait ses notes à M. de Kemoullaria pour relecture, Smith indiquait qu'elles n'étaient qu'un résumé d'une discussion bien plus longue. En même temps, on remarquera que M. de Kemoullaria n'a pas cru bon d'apporter de modification aux notes alors qu'elles avaient été prises en 1981 et qu'il aurait ensuite eu tout le temps (y compris dans ses mémoires de 2007) de rectifier tout malentendu ou combler toute lacune, le cas échéant.

71. Le Groupe d'experts a cherché à vérifier certains aspects des allégations de « Beukels ». Il a prié la Belgique et la France de rechercher des informations sur « Beukels », mais aucun des deux États Membres n'en a retrouvées. Dans sa réponse du 2 juin 2015, la France a indiqué qu'une recherche menée dans les archives du Ministère des affaires étrangères et du développement international n'avait pas permis de trouver de renseignement sur « une conversation entre M. de Kemoullaria et un pilote belge du nom de "Beukels" concernant la mort de M. Dag Hammarskjöld ». Il ne semble pas que les archives des services de renseignement, de sécurité et de défense aient été consultées.

72. Le fait que M. de Kemoullaria ait averti la police en juillet 1969 et des hauts responsables du Ministère suédois des affaires étrangères le 15 novembre 1974, soit bien plus tôt que cela n'avait été compris, renforce la fiabilité de l'information. De plus, M. de Kemoullaria ne semble pas être motivé par un intérêt personnel. Cependant, le peu d'éléments supplémentaires révélés par les mentions figurant dans l'agenda de M. de Kemoullaria pour l'année 1967 et d'autres documents sur la question ne suffisent pas à prouver la crédibilité ni authentifier la version des événements exposée à M. de Kemoullaria. Pour résumer ce point, je ne doute pas que M. de Kemoullaria ait entendu la version des événements qu'il a rapportée de personnes qui se sont présentées comme étant MM. De Troye et Beukels, ni qu'il l'a répétée en toute bonne foi. Les nouveaux éléments obtenus appuient en effet cette observation. Toutefois, ils ne tendent ni à confirmer ni à infirmer la véracité de cette version alléguée des événements. Cet aspect demande un complément d'enquête. Compte tenu du fait que les notes originales de M. de Kemoullaria ou les enregistrements de Beukels n'ont pas encore été trouvés, qu'aucune information ne permet d'identifier Beukels, qu'il n'y a aucun autre élément attestant que les responsables de la tour de contrôle du trafic aérien de Ndola étaient complices de l'attaque alléguée et qu'ils l'ont d'abord dissimulée et qu'il n'existe pas d'élément

indépendant corroborant qui permettrait d'ajouter foi à certains aspects essentiels de la version avancée par Beukels, j'estime que la valeur probante des informations nouvelles apparues depuis 2015 est faible. Cette évaluation devrait cependant être réexaminée si certains éléments du récit venaient à être confirmés ou infirmés, comme ce serait par exemple le cas s'il pouvait être établi de façon concluante qu'il y avait, ou non, deux Fouga opérationnels au Katanga à cette époque (ce point est examiné plus loin).

#### 4. Types d'appareil et aérodromes éventuellement utilisés

73. Le Groupe d'experts a attribué une valeur probante faible aux informations selon lesquelles un Fouga Magister, un De Havilland Dove ou un Dornier DO-27 ou DO-28 aurait été utilisé pour mener une attaque aérienne contre le SE-BDY. Il convient de noter que cette appréciation des capacités aériennes était fondée sur les contraintes d'ordre opérationnel ou autres que représentait l'utilisation de ce type d'appareil dans une attaque. Comme indiqué précédemment, au cours de mes travaux, j'ai reçu sur ce point l'assistance du colonel (en retraite) Da Costa, ancien chef d'état-major de l'armée de l'air sénégalaise, et de Sven Hammarberg, enquêteur spécialisé dans les accidents. Ils sont tous deux anciens pilotes de chasse et Da Costa a personnellement piloté un Fouga Magister. J'ai également reçu de nouvelles informations pertinentes à ce sujet de l'Allemagne, la Belgique, les États-Unis et l'ONU.

##### a) Aéronef : Fouga Magister

74. Le Groupe d'experts a attribué une valeur probante modérée aux informations concernant l'allégation selon laquelle trois chasseurs Fouga Magister avaient été livrés aux forces katangaises avant l'accident du SE-BDY. Il a noté qu'il n'y avait pas d'information à l'appui d'un élément particulier de cette allégation, faite par David Doyle, ex-agent de la CIA, à savoir que les appareils auraient été fournis par « les Français », la CIA ou toute autre source identifiée. Les États-Unis ont confirmé en 2016 que Doyle avait travaillé pour la CIA dans la région du Congo au début des années 60. Il peut être établi, sur la base des informations fournies à l'ONU en 2016 et à moi-même en 2017, que trois Fouga (orthographiés « Fuga » ou « Fugha » dans certains renseignements) Magister ont été livrés au Katanga en février 1961. Ces informations se résument comme suit.

75. Des documents faisant état de l'expédition de Fouga Magister au Katanga depuis la France étaient devenus publics en 1961. Dans leur lettre du 9 juin 2015, les États-Unis avaient précédemment indiqué au Groupe d'experts que « la CIA avait effectué une investigation et n'avait trouvé aucun document sur la présence de Fouga Magister dans la région du Katanga à la période considérée ». En 2017 cependant, ils m'ont communiqué des informations qui contenaient un mémorandum daté du 13 février 1961, dans lequel le Département d'État demandait au Président de « Seven Seas Airlines » (une compagnie américaine) de ne pas effectuer l'expédition au Katanga de neuf avions à réaction, depuis la France, ajoutant que le Gouvernement américain « prendrait l'affaire très au sérieux si Seven Seas Airlines expédiait tout de même les avions à réaction d'entraînement ». Il semblerait que Seven Seas Airlines soit passée outre l'avertissement et ait procédé à la première expédition de trois Fouga Magister (sur une commande de neuf) le 16 février 1961 ou à une date proche. Dans un communiqué de presse daté du lendemain, le 17 février 1961, la Mission française déclarait à l'ONU que les « autorités françaises avaient eu connaissance de la livraison aérienne au Katanga de trois aéronefs d'entraînement du modèle Fouga Magister » et que le Gouvernement français avait ouvert une enquête à cet égard.

76. D'après les informations communiquées par les États-Unis, le 21 février 1961 ou à une date proche, le Ministre des affaires étrangères du Ghana a adressé à

l'ambassade des États-Unis au Ghana une note concernant les Fouga. Il ressort de la note que, suite à une commande passée par la Belgique, trois aéronefs ont en effet été livrés au Katanga depuis la France, le 16 février 1961, par l'intermédiaire d'un aéronef civil américain appartenant à la société Seven Seas Airlines et dont l'équipage était composé de citoyens américains. Il semble également que le Gouvernement français ait ensuite donné des assurances que les six Fouga restants sur la commande de neuf passée par la société « Potez » resteraient en France et ne seraient pas expédiés au Katanga. Ayant examiné les archives de l'ONU, je n'ai trouvé aucune indication que les six autres Fouga ou autre aéronef soient arrivés au Katanga en 1961. Il existe une correspondance volumineuse entre les États Membres, l'ONU et Seven Seas Airlines ayant fait suite aux événements susmentionnés. Ce n'est cependant pas l'objet du présent rapport que d'examiner la question plus avant. Il convenait, aux fins de l'enquête, de déterminer le nombre de Fouga livrés au Katanga le 16 février 1961 ou vers cette date. On peut conclure que trois aéronefs ont été livrés en février 1961 et j'attribue une valeur probante forte à ces informations nouvelles. Parmi les éléments que j'ai examinés, aucun ne donnait à croire que la CIA soit intervenue dans la livraison des Fouga, comme le prétend Doyle.

77. La question connexe cruciale reste toutefois de savoir combien de ces avions étaient opérationnels la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Citant un ouvrage, disponible en suédois uniquement, de Leif Hellström, Hammarberg affirme qu'il n'y avait qu'un seul Fouga en service à cette date (ainsi qu'un Caribbean Tri-Pacer et un Dove). Il en arrive à cette conclusion parce qu'un Fouga (portant l'identifiant 91) piloté par « Dagonnier » s'était écrasé pendant un entraînement près d'Élisabethville le 23 juin 1961 et qu'un autre (92) avait été contraint de rester au sol à l'aéroport d'Élisabethville à Luano en juillet 1961 en raison d'avaries mécaniques, à la suite de quoi il avait été confisqué par l'ONU, le 13 septembre 1961, dans le cadre de l'opération Morthor, et ses instruments de bord avaient été détruits par les forces de l'ONU.

78. Quant à la capacité des forces armées du gouvernement katangais, y compris les forces aériennes, la Belgique m'a informé, en juin 2017, que les archives de ses services de défense ne contenaient pas d'élément pertinent. Elle m'a cependant fourni un document intitulé « Avions Katangais », en indiquant qu'il était en accès libre sur Internet. Le document a été établi par « Luc Badoux avec l'assistance de Jean-Pierre Sonck et Leif Hellström » (qui semble être une graphie erronée de « Leif Hellström », la source citée par Hammarberg). Ne portant ni date de rédaction ni note d'intention, l'article est accessible à partir du site [www.likasi.be](http://www.likasi.be), qui semble être un site privé administré par d'anciens habitants de Likasi (anciennement Jadotville) au Katanga. Il contient une liste d'au moins 14 aéronefs qui étaient opérationnels et à la disposition d'Air Katanga ou de l'armée de l'air katangaise le 17 septembre 1961, y compris de type Douglas DC-3, De Havilland Dove, des hélicoptères Sikorsky, des Piper, un Beechcraft et un seul Fouga. Le 21 juin 2017, j'ai demandé à la Belgique de me communiquer davantage d'informations sur le document intitulé « Avions Katangais », y compris les sources d'information sur lesquelles les chercheurs s'étaient appuyés. Lorsque j'étais en train d'apporter les touches finales au présent rapport, j'ai reçu une réponse de la Belgique mentionnant deux sites Internet qui auraient servi de sources ainsi que le titre de plusieurs livres que le Ministère de la défense avait utilisés dans ses recherches. Je n'ai pas eu la possibilité de vérifier ces sources.

79. S'il on en croit les conclusions d'Hellström et d'autres, un seul Fouga (93) aurait été opérationnel la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Certains documents de l'ONU évoquent également la présence d'un seul Fouga disponible à ce moment-là. Toutefois, d'autres informations émanant des États Membres et de l'ONU contredisent cette conclusion car ils donnent à penser qu'il y avait plus qu'un Fouga

opérationnel à la date pertinente ou juste avant. En effet, dans deux communications datées du 15 septembre 1961 adressées par Gullion au Secrétaire d'État des États-Unis, il est fait état de plusieurs avions à réaction. Dans un de ces câbles, Gullion a écrit : « Compte tenu des mitraillages intermittents de l'aéroport d'Élisabethville par des Magister katangais, l'appareil de l'attaché de marine de l'armée à Pretoria devrait rester à Ndolo et contacter Matlick, l'attaché de l'armée de l'air à Élisabethville, par BLU [par radio à bade latérale unique] pour coordonner les opérations ». Dans un autre câble du même jour, il indique que « tous les avions à réaction en vol sont bien des [Fouga] Magister ». Dans un câble du 16 septembre 1961 entre les mêmes parties, on lit : « raisons de croire que deux [Fouga] Magisters sont opérationnels » et « c'est évidemment préoccupant » car ces avions pourraient faire des sorties nocturnes (missions aériennes). Dans une communication datée du 18 septembre 1961 de New York au Secrétaire d'État des États-Unis, on lit : « le fonctionnaire de l'ONU, Ralph Bunche, a dit que si on écrivait l'histoire des deux Fouga pilotés par un seul Belge dans un roman, personne ne la croirait. Il paraît que ces avions ont paralysé les vols de jour de l'ONU et que l'Organisation n'a pas l'équipement adéquat pour voler de nuit. Bunche s'est aventuré à présumer que le vol du Secrétaire général n'aurait pas été programmé de nuit s'il n'y avait pas eu ce pilote belge solitaire et ses chasseurs jumeaux ». Dans une communication datée du 20 septembre 1961 adressée à l'ambassade des États-Unis à Stockholm par le Département d'État (Bowles), on lit : « un ou plusieurs avions à réaction d'entraînement katangais ont été en mesure de bombarder et mitrailler les installations de l'ONU à plusieurs reprises, sans rencontrer d'opposition, y compris les aéroports de Kamina et d'Élisabethville. Les avions katangais auraient détruit quelque 7 avions de l'ONU et rendu impossible le renforcement des forces de l'ONU au Katanga par voie aérienne ». Ensuite, dans une communication datée du 23 septembre 1961 adressée au Secrétaire d'État, Gullion retransmet les informations reçues de l'attaché de l'air américain (Matlick) comme suit : « Dove de l'armée de l'air katangaise à Ndola ce matin, embarquant mercenaires belges, rhodésiens et sud-africains retournant à Kolwezi aujourd'hui ... Aussi, rumeur concernant deux pilotes volant à bord de Fouga ». Il dit également : « j'ai informé l'ONUC de l'accumulation de moyens en termes d'avions à réaction (nous pensons toujours qu'il y a deux [Fouga] prêts à l'emploi à Kolwezi) ». Dans le rapport du 8 octobre 1962 au Secrétaire général établi par le fonctionnaire responsable de l'ONUC, il est d'abord fait état d'un seul Fouga opérationnel pendant les hostilités de septembre 1961. Mais il est ensuite indiqué dans le même rapport, au sujet de Van Risseghem, qu'il a « commandé un des Fouga pendant les hostilités de septembre (Delin a commandé l'autre) ».

80. Au vu du nombre d'attaques contre les forces de l'ONU, il convient également d'observer qu'il aurait été difficile pour un seul Fouga de les mener toutes. Il ressort des archives de l'ONU que les attaques menées par des Fouga se sont produites plusieurs fois par jour, y compris les 15, 16, 17 et 18 septembre, et qu'elles comportaient des attaques à la roquette, à la mitrailleuse et des bombardements, notamment un bombardement, à ces dates, qui a fait des morts parmi le personnel de l'ONU et détruit plusieurs aéronefs de l'Organisation, dont un UNC 199, un DC-3 et un DC-4. De plus, on peut lire dans un registre du renseignement aérien de l'ONU datant de 1962 (dossier n° 805) : « [Glaspole] aurait piloté des Fouga pendant les opérations de décembre 61 et serait responsable de l'écrasement de l'un d'eux ». Il y a, dans les archives de l'ONU, un autre document pertinent daté du 4 mars 1963, qui semble avoir été saisi auprès des forces katangaises. Il est adressé par J. C. Puren (apparemment le mercenaire sud-africain, Jerry Puren), « Major Aviation Katangaise » au « Président de l'État katangais » et indique, en français, qu'il reste un Fouga en état de marche à Kisenge à ce moment (c'est-à-dire en 1963). Si l'un ou l'autre des renseignements de l'ONU datant de 1962 ou 1963 est correct, la théorie

selon laquelle il y aurait eu plus d'un Fouga opérationnel en septembre 1961 s'en voit renforcée.

81. Ainsi, il y a des éléments donnant à penser que plus d'un Fouga était opérationnel la nuit du 17 au 18 septembre 1961 et je leur attribue une valeur probante modérée. Je n'ai pas été en mesure de mener mon investigation à terme dans les délais qui m'étaient impartis mais j'estime que quelques recherches supplémentaires dans les archives de l'ONU devraient permettre de déterminer l'exactitude des conclusions d'Hellström et de vérifier si le Fouga (91) s'est écrasé le 23 juin 1961 et le Fouga (92) a été saisi par l'ONUC le 13 septembre 1961.

82. J'ai reçu d'autres informations pertinentes sur la capacité opérationnelle des Fouga. Cet aspect est pertinent compte tenu des observations précédemment faites sur les difficultés de piloter un Fouga la nuit ou de le faire décoller depuis un terrain d'aviation sans revêtement, limites qui auraient réduit la probabilité qu'un tel appareil ait été utilisé pour mener une attaque. Parmi les informations nouvelles sur ce point, on citera, comme indiqué précédemment, la communication de Gullion datée du 15 septembre 1961, faisant état de préoccupations liées aux vols nocturnes effectués par des Fouga. Dans une autre communication datée du 18 septembre 1961, envoyée de New York au Secrétaire d'État américain, on peut lire : « avion à réaction a attaqué Dakota américain, qui a volé endommagé d'Élisabethville à Léopoldville. Avion abîmé mais a atteint Léopoldville en sécurité ». Cela n'indique pas seulement que le Fouga était capable de mener des attaques air-air, mais qu'il attaquait des aéronefs américains au Katanga.

83. Quant aux aérodromes utilisés, on note que Delin a déclaré à la Commission d'enquête rhodésienne qu'il y avait plusieurs aérodromes à partir desquels un Fouga pouvait décoller et qu'au moins une fois il en avait fait « décoller un à partir de Kolwezi et avait atterri sur une piste en terre et que, pour décoller, il fallait mettre de l'eau et le lancer sur la piste ». La probabilité qu'il y ait eu plus de terrains d'aviation (terrains permettant à des Fouga et autres aéronefs de décoller et d'atterrir) à Ndola et alentours que ce qui avait été établi lors des premières enquêtes est examinée plus en détail ci-après.

84. Comme indiqué précédemment, j'estime que trois Fouga ont été livrés en février 1961 et j'attribue une valeur probante forte à cette information nouvelle. Quant à savoir si plus d'un Fouga était opérationnel, je considère que les renseignements reçus ont une valeur probante modérée.

#### **b) Aéronef : Dornier**

85. Le Groupe d'experts a analysé les informations qu'il a reçues d'un universitaire et chercheur, Torben Gülstorff, concernant la possibilité qu'un Dornier DO-27 ou DO-28 ait été utilisé dans des opérations offensives par les forces katangaises en septembre 1961. Le Groupe a également pris note de l'observation faite par Rösiö dans son rapport, selon laquelle un aéronef Dornier avait été utilisé contre l'ONU lors de bombardements nocturnes.

86. En 2017, j'ai reçu des informations complémentaires de M. Gülstorff, de l'Allemagne, de la Belgique, des États-Unis et de l'ONU concernant la présence d'un Dornier au Katanga en septembre 1961. Dans les renseignements communiqués par les États-Unis, il est indiqué qu'au moins un Dornier avait été acheté par le Katanga et se trouvait à Kolwezi avant la fin du mois de septembre 1961. Il s'agit notamment d'un câble du 26 juillet 1961, dans lequel on lit : « premier Dornier attendu à Élisabethville cette semaine » et de plusieurs rapports datant de septembre dans lesquels il est fait état de la présence du Dornier. Ces informations sont corroborées par un aide-mémoire de l'ONU daté du 7 juillet 1961, dans lequel il est indiqué que

des informations avaient été reçues concernant un aéronef allemand Dornier équipé de matériel militaire acheté par le Katanga. L'aide-mémoire a été remis à « l'observateur allemand », qui a fait savoir que la question ferait l'objet d'une enquête.

87. Les informations reçues de M. Gülstorff et de l'Allemagne en 2017 contenaient notamment une lettre du Ministère ouest-allemand des affaires étrangères, datée du 5 octobre 1961, indiquant que le « premier aéronef de la commande » était parti à destination d'Élisabethville, le 21 août 1961, piloté par un Allemand accompagné de l'importateur belge. Un autre document du Ministère fédéral de l'économie daté du 24 novembre 1961 confirme que le premier Dornier DO-28 a décollé de l'aéroport international de Munich-Riem le 21 août et s'est dirigé vers le Katanga en passant par l'Italie et qu'il était piloté par un certain M. Schäfer, pilote de la société Dornier. Il est indiqué que les deuxième à cinquième DO-28 n'ont décollé du même aéroport qu'à partir du 8 octobre 1961 et qu'ils étaient pilotés par des Belges. Enfin, un document de « ZFST » (Munich) daté du 21 décembre 1961 fournit des informations complémentaires, y compris le numéro d'immatriculation du « Ka-3016 » et le bordereau montrant que l'aéronef a été vendu à un dénommé John Cassart au Katanga. D'autres pièces contenant les mêmes informations ont été communiquées.

88. Les renseignements fournis par la Belgique au sujet de Van Risseghem, auxquels il est fait référence plus haut, font également mention d'un Dornier, très probablement parce que la Belgique était intervenue dans leur vente du fait de la nationalité de l'acheteur, M. Cassart. Le document est partiellement expurgé, mais semble être daté de septembre 1961. On y lit qu'avant « le début des opérations de l'ONU » (désignant probablement l'opération Rumpunch d'août 1961 ou l'opération Morthor de septembre 1961, les deux s'étant déroulées avant l'accident du SE-BDY), un colonel Cassart était parti à bord d'un Dornier piloté par un Allemand et utilisé exclusivement à des fins de transport, que l'appareil avait été envoyé d'urgence à Kolwezi via Brazzaville pour renforcer l'armée de l'air katangaise. Sur le même sujet, des informations provenant de la Belgique indiquent qu'il était probable, mais non certain, qu'un deuxième Dornier (sur une commande de quatre) était parti au Katanga en décollant directement d'Allemagne.

89. On lit, dans un rapport militaire de l'ONU daté du 30 octobre 1961, qu'un Dornier DO-27 ou DO-28 ayant décollé de Kaniama a essayé de prendre en chasse un DC-4 de l'ONU, dans une attaque air-air, alors que le DC-4 était en train de recueillir des informations sur un aéronef Dove qu'il avait vu bombarder un village à proximité de Kaniama. Le pilote du DC-4 de l'ONU a réussi à échapper au Dornier et, plus tard, il est retourné au même endroit pour observer le Dornier et le Dove qui étaient stationnés à l'aérodrome de Kaniama. Dans un communiqué de presse de l'ONU daté de décembre 1961, on lit que, le même mois, un Dornier de l'armée de l'air katangaise utilisait l'aéroport de Ndola en Rhodésie du Nord pour mener des bombardements contre l'ONU à l'aéroport d'Élisabethville.

90. Citant le livre en suédois de Leif Hellström, Hammarberg affirme que l'armée de l'air katangaise n'avait pas de Dornier équipé de porte-bombes à sa disposition avant le 28 septembre 1961. Cette information est cependant en contradiction avec les autres informations dont il a été question plus haut, qui sont, quant à elles, corroborées par de multiples sources.

91. Les informations reçues en 2017 renforcent, sans y ajouter d'éléments importants, les informations dont disposait le Groupe d'experts en 2015 à ce sujet, à savoir que des Dornier DO-28 avaient été vendus au Katanga par l'Allemagne de l'Ouest en 1961, qu'au moins un de ces avions était présent avant la nuit du 17 au 18 septembre 1961 et qu'il pourrait avoir subi des modifications lui permettant de mener des attaques aériennes et d'effectuer des bombardements. D'après les

informations de l'ONU, le Dornier auquel l'armée de l'air katangaise avait accès en 1961 menait des opérations, dont des bombardements diurnes et nocturnes, des opérations étaient signalées dans des secteurs éloignés d'environ 1 000 km l'un de l'autre (Kaniama et Ndola) et au moins une tentative de chasse air-air avait été effectuée. Bien que certaines de ces opérations aient été constatées après l'accident du SE-BDY, elles sont pertinentes quant à la capacité qu'avait le Dornier d'effectuer de telles opérations. En même temps, les informations disponibles n'appuient pas en elles-mêmes la théorie selon laquelle un Dornier aurait été utilisé pour attaquer le SE-BDY, raison pour laquelle je leur attribue une valeur probante faible. J'élaborerai cependant sur ce point dans mes conclusions.

### c) Aérodrômes

92. Comme indiqué précédemment, j'ai reçu des informations provenant des archives de l'ONU indiquant qu'il pouvait y avoir eu plus de terrains d'aviation au Katanga au moment pertinent que ce qui avait été initialement estimé. J'ai également reçu d'autres informations des États-Unis et de l'ONU concernant le fait que les forces katangaises n'étaient apparemment pas limitées aux aérodrômes du Katanga. Grâce à l'aide extrêmement utile de la Section de l'information géospatiale, j'ai pu placer des cartes en annexe au présent rapport, afin de donner une représentation visuelle de ces éléments.

93. En ce qui concerne les aéroports qui existaient au Katanga, je note que ma première source d'information est un document militaire de l'ONU datant de mai 1962, intitulé « Aérodrômes dans la province du Katanga » et contenant une liste de 50 aéroports et terrains d'aviation au Katanga à cette date. Compte tenu du type d'aéronef identifié au Katanga en septembre 1961 (De Havilland Dove, Dornier DO-28 et Fouga Magister) et des éléments fournis par Da Costa et Hammarberg, je n'ai pas pris en considération les champs d'aviation inscrits dans la rubrique « piste d'atterrissage d'urgence » ni ceux de moins de 750 m. Les deux experts m'ont expliqué qu'un Fouga aurait besoin d'une piste à revêtement dur (asphalte ou béton) car le gazon ou les graviers risqueraient d'endommager l'appareil avec des corps étrangers. Je constate cependant qu'il existe des éléments, y compris le témoignage de Delin, attestant que le Fouga pouvait avoir, au moins une fois, décollé d'une surface non dure ou atterri sur ce type de surface. Je note également que les documents disponibles ne permettent pas d'affirmer que les terrains d'aviation du Katanga étaient spécialement équipés pour les décollages ou atterrissages nocturnes. Les dossiers des premières enquêtes font cependant état des solutions ponctuelles, telles que l'utilisation de kérosène et de sable pour le balisage lumineux.

94. D'autres informations nouvelles concernant les aérodrômes donnent à penser que les forces katangaises utilisaient des aérodrômes en Rhodésie du Nord. Une communication datée du 23 septembre 1961, adressée au Secrétaire d'État américain par le Consul américain, William C. Canup, fait référence à des allégations selon lesquelles la Rhodésie du Nord aurait permis aux avions katangais d'utiliser l'aérodrôme de Ndola. Dans un communiqué de presse de l'ONU daté de décembre 1961, on lit également qu'un Dornier katangais utilisait l'aéroport de Ndola en Rhodésie du Nord pour mener des bombardements contre l'ONU à l'aéroport d'Élisabethville, à environ 250 km de distance.

95. J'attribue une valeur probante modérée à l'information nouvelle selon laquelle les forces katangaises auraient pu avoir accès à plus d'aérodrômes au Katanga et en Rhodésie du Nord que ce qui avait été estimé auparavant.

**d) Pilotes de l'armée de l'air katangaise**

96. Les premières enquêtes reposaient sur une hypothèse liée au témoignage de Delin, selon lequel il n'y avait qu'un seul pilote katangais en mesure de mener une attaque aérienne contre le SE-BDY, et ce point sera examiné plus avant ci-après. Des informations nouvelles donnent cependant à croire qu'il pouvait y en avoir eu bien plus. Il y avait, dans des documents de l'ONU, une liste du personnel de l'armée de l'air katangaise, datant du 17 janvier 1961 et indiquant qu'elle comptait au moins 32 membres (14 pilotes, plus des opérateurs de radio et des techniciens). Nombre d'entre eux ont été rapatriés en 1961, d'après les registres du renseignement aérien de l'ONU, mais 11 pilotes mercenaires étaient présents à Kolwezi (le principal aéroport sous contrôle katangais) en avril 1962. Même si cette date se situe à environ un semestre après l'accident, il est possible, à la lumière d'autres informations, que certains de ces pilotes, sinon tous, aient été au Katanga en septembre 1961. D'autres mercenaires présents au Katanga à la fin 1961 et au début de 1962 ont été repérés dans les documents de l'ONU comme ayant la capacité de remplir la fonction de pilote, dont Delin, Gelen, Glaspole, Hirsch, Magain, Puren, Van Risseghem, Verloo et Wicksteed.

97. Quant à la question des militaires ou paramilitaires étrangers ou soldats irréguliers (y compris des mercenaires) actifs au Katanga, la Belgique a également fourni des renseignements sur Charles Huyghe et Jerry Puren, tirés des archives de ses services de sécurité. Les éléments concernant Huyghe indiquent qu'il a été rapatrié du Katanga par l'ONU le 3 août 1961. Quant à Puren (également orthographié « Purren » et « Pureh » ou désigné par l'alias « Du Plessis »), une information partiellement expurgée indique qu'il était encore au Katanga, mais l'information en question n'est pas datée. Il n'est pas précisé dans cet élément d'information nouveau si l'un ou l'autre pouvait avoir rempli la fonction de pilote.

98. Au stade actuel de mes recherches et à la lumière de ce qui précède, il m'est impossible de déterminer le nombre exact de pilotes mercenaires qu'il y avait au Katanga à l'époque pertinente ni de savoir qui ils étaient. Il semble cependant établi qu'ils étaient plus nombreux que ce qui avait été estimé à l'issue des premières enquêtes. J'attribue une valeur probante modérée à l'information nouvelle selon laquelle il y avait plus qu'un seul pilote dans l'armée katangaise la nuit du 17 au 18 septembre 1961. Cette information doit toutefois être vérifiée plus avant.

**e) Avions à réaction éthiopiens**

99. J'ai également reçu des informations concernant le déploiement d'avions à réaction éthiopiens au Congo à l'appui de l'ONUC en 1961. Selon des renseignements émanant de Hans Kristian Simensen, des États-Unis et de l'ONU, ces aéronefs ont été déployés au Congo plus tard que prévu. L'argument a été avancé que, cette situation ayant contraint le SE-BDY à voler sans escorte, il était exposé aux attaques et que l'arrivée des avions à réaction éthiopiens pourrait avoir été délibérément retardée à cette fin. Il semble possible que les appareils soient arrivés plus tard qu'initialement prévu par le commandement de l'ONUC. Cependant, je n'ai pas vu d'information me permettant de croire qu'un examen plus approfondi de la question dans le présent rapport contribuerait à élucider davantage le sujet. Le déploiement des avions à réaction éthiopiens était une affaire complexe tant sur le plan des accords politiques que sur celui de la logistique. Même en admettant que les autorisations de survol des territoires britanniques en Afrique de l'Est aient été bloquées, il y avait encore, au 20 septembre 1961, des questions logistiques non réglées concernant le ravitaillement en carburant, la maintenance, les aéroports à utiliser pour les opérations et d'autres problèmes. Même s'il était prouvé que l'arrivée des avions éthiopiens avait été délibérément retardée, il n'en faudrait pas moins démontrer un certain nombre

d'autres corrélations avant de pouvoir admettre qu'il s'agissait d'une conspiration visant à exposer le SE-BDY aux attaques ou que le retard avait eu cette conséquence au vu des autres circonstances. J'attribue donc une valeur probante faible à l'information selon laquelle l'arrivée des avions à réaction éthiopiens à l'appui de l'ONUC a été volontairement retardée dans le but d'affaiblir le dispositif de sécurité du SE-BDY.

## **B. Sabotage : Opération Céleste/South African Institute for Maritime Research**

100. Sur la base des recherches de M<sup>me</sup> Williams, une hypothèse a été formulée, selon laquelle une bombe placée à bord du SE-BDY aurait été activée peu avant l'atterrissage et causé l'accident, dans l'objectif « d'éliminer » Hammarskjöld. D'après ces allégations, le complot avait été nommé « Opération Céleste » et avait été mis à exécution par une obscure organisation appelée le « South African Institute for Maritime Research ». Cette hypothèse est devenue connue du public à la fin des années 90 lorsqu'un dossier contenant environ une douzaine de documents relatifs à l'Opération Céleste alléguée avait été trouvé, dans le cadre des travaux de la Commission vérité et réconciliation d'Afrique du Sud.

101. M<sup>me</sup> Williams et la Commission Hammarskjöld ont tenté en vain d'avoir accès aux documents originaux de l'Opération Céleste afin de procéder à une analyse technique de leur authenticité. Pour examiner cette hypothèse, le Groupe d'experts a écrit à l'Afrique du Sud le 23 juin 2015, lui demandant de rechercher tout dossier ou autre élément en lien avec les documents en question et de les lui communiquer. Le Groupe n'ayant pas reçu de réponse de l'Afrique du Sud au moment où il a achevé ses travaux, il ne pouvait que conclure à la valeur probante nulle des allégations liées à l'Opération Céleste. Il a avant tout fondé cette conclusion sur le fait qu'il n'était pas possible d'établir l'authenticité de ces documents, que la chaîne de leurs différents détenteurs était incertaine et qu'il n'avait pas été possible de confirmer si le South African Institute for Maritime Research existait bel et bien en septembre 1961.

102. L'ONU a relancé l'Afrique du Sud à cet égard en 2016. Dans une réponse datée du 1<sup>er</sup> juillet 2016, l'Afrique du Sud a mentionné « une révélation faite lors d'auditions de la Commission vérité et réconciliation dans les années 90 qui semble indiquer une éventuelle complicité du South African Institute for Maritime Research dans la mort de M. Hammarskjöld ». Elle y déclarait appuyer pleinement l'enquête et indiquait que le Ministère de la justice et du développement constitutionnel avait demandé que l'on recherche tous les documents, pièces ou informations pertinents et que la demande concernant ces éléments serait examinée à la lumière des dispositions constitutionnelles et juridiques de l'Afrique du Sud. Cependant, le Secrétaire général n'avait pas reçu de nouveaux éléments de l'Afrique du Sud au moment où il établissait son rapport d'août 2016 à l'Assemblée générale.

103. L'ONU a de nouveau écrit à l'Afrique du Sud en février et en avril 2017 pour renouveler sa demande de coopération. Après avoir été nommé Éminente Personnalité, j'ai également écrit à l'Afrique du Sud pour lui demander de m'aider à obtenir l'accès aux documents du South African Institute for Maritime Research (puis pour lui demander d'effectuer d'autres recherches d'information, comme indiqué à la section III). Afin de mieux déterminer la portée éventuelle des documents, je me suis entretenu avec Christelle Terreblanche, une ancienne chercheuse de la Commission vérité et réconciliation d'Afrique du Sud qui avait vu les documents en 1998. J'ai également discuté du dossier dans lequel les documents de l'Opération Céleste avaient été trouvés avec le défenseur George Bizos, qui participait aux auditions pertinentes. La chercheuse m'a fait savoir que, compte tenu du nombre d'années

écoulées, il était impossible d'affirmer avec certitude que les documents qu'elle avait vus étaient des originaux. Mais, d'après ses souvenirs, plusieurs en-têtes des documents de l'Institute pouvaient avoir été en couleur, les documents semblaient vieux, à en juger par les caractéristiques du papier, et l'apparence variait d'un document à l'autre dans le dossier. À peu près au même moment, j'ai pris des dispositions avec un expert en criminalistique documentaire pour faire analyser les pièces.

104. En conséquence, j'ai rencontré l'Ambassadeur de l'Afrique du Sud auprès de l'Organisation des Nations Unies en avril 2017 et j'ai indiqué dans une lettre datée du lendemain :

Comme convenu durant notre réunion du 26 avril 2017, il importe, au regard de mon mandat, que je détermine l'authenticité des documents du South African Institute for Maritime Research afin de confirmer ou d'exclure l'hypothèse relative à l'Opération Céleste, sachant que, l'une comme l'autre, ces deux options contribueraient grandement à l'établissement de la vérité et des faits historiques. Pour ce faire, il faudra que je puisse examiner les documents de près (les originaux ou les pièces telles qu'elles ont été découvertes) dans l'objectif d'établir la chaîne de leurs détenteurs successifs et leur provenance, leur authenticité, leurs auteurs, leur contenu et leur nature. Les modalités de cet examen, y compris l'expertise en criminalistique documentaire, devront faire l'objet d'une entente avec les autorités sud-africaines compétentes lors de ma visite prévue.

105. J'ai suivi la question entre avril et juillet 2017 mais, au moment d'établir mon rapport, je n'avais toujours pas reçu de réponse de l'Afrique du Sud concernant les documents du South African Institute for Maritime Research ou quelque autre information que ce soit. Dans ces conditions, je ne suis pas en mesure de réévaluer la valeur probante de cette information, qu'il est pourtant crucial de déterminer pour vérifier l'hypothèse de l'acte de sabotage ayant causé l'accident du SE-BDY.

## C. Facteurs humains

### Consommation d'alcool par les pilotes

106. En 2015, le docteur Ake Hassler, un ancien chirurgien rattaché à l'armée de l'air suédoise, a informé le Groupe d'experts 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. Il a fourni au Groupe des documents à l'appui de sa théorie selon laquelle la fatigue des pilotes et de l'équipage du SE-BDY causée par le manque de repos était le premier facteur ayant contribué à l'accident. Le Groupe a attribué une valeur probante faible à l'information fournie par le docteur Hassler pour ce qui était de savoir si la fatigue avait contribué à l'accident du SE-BDY mais cette information était néanmoins liée à d'autres éléments auxquels le Groupe avait attribué une valeur probante modérée. Ce point est examiné plus avant à la section VI ci-après.

107. Après les travaux du Groupe d'experts, le docteur Hassler a fourni d'autres informations, en 2016 et 2017, déclarant que d'autres facteurs humains, à savoir la consommation d'alcool ayant amoindri les facultés des pilotes, avaient également contribué à causer l'accident. Parmi ses arguments, il invoquait une culture de consommation excessive d'alcool dissimulée dans l'aviation suédoise, y compris dans l'armée de l'air, pendant et avant l'année 1961, qui signifiait que les membres de l'équipage du SE-BDY pouvaient avoir été sous l'emprise de l'alcool et que la

présence d'alcool dans leurs corps pouvait ne pas avoir été adéquatement testée après l'accident.

108. Le docteur Hassler a notamment fait valoir qu'en Suède en 1961 aucun taux limite d'alcool dans le sang n'était légalement imposé aux pilotes et qu'il n'était donc pas obligatoire de tester l'alcoolémie de l'équipage suédois du SE-BDY. Une correspondance menée en mai et juin entre la Mission permanente de la Suède et l'ONU a permis de confirmer qu'il n'y avait pas de disposition relative à l'alcoolémie légale des pilotes dans le droit suédois en vigueur en 1961. J'ai n'ai pas recueilli d'information indiquant qu'en septembre 1961 les autorités suédoises de l'aviation civile avaient instauré une réglementation ou un seuil d'alcoolémie maximum pour les pilotes ou autres membres de personnel navigant.

109. Les autorités de l'aviation s'entendent toutes sur le fait que la consommation d'une quantité d'alcool (éthylrique) même infime par du personnel navigant nuit aux facultés cognitives et visuelles et influence le jugement, en particulier l'attention, le traitement de l'information, les réactions, la performance et la prise de décisions, et peut causer ou contribuer à causer des accidents d'avion fatals. C'est un fait reconnu que l'alcool, que l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) définit comme une substance psychoactive, représente un risque majeur en matière de sécurité des vols, d'où les seuils plafonds d'alcoolémie imposés aux membres d'équipage par les autorités nationales d'aviation.

110. En mai 2017, j'ai demandé leur avis à Stewart Fleming, Directeur du Centre de criminalistique et de médecine légale de l'Université de Dundee, et Michael S. Pollanen, Pathologiste légiste en chef de l'Ontario et professeur de médecine de laboratoire et de pathobiologie à l'Université de Toronto, tous deux ayant déjà aidé le Groupe d'experts à examiner les éléments de preuve médico-légale concernant l'accident. M. Fleming a établi un rapport sur les analyses toxicologiques effectuées par les docteurs Ross, Smith et Stevens pour l'enquête sur l'accident du SE-BDY dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, en s'appuyant sur les documents conservés dans les archives de Ross à l'Université de Dundee, lesquels contenaient les premières données qui avaient été utilisées pour établir le rapport de l'investigation médicale de l'accident. D'après ces données, que M. Fleming a réexaminées, ni drogue ni alcool n'avait été détecté dans les échantillons prélevés. La possibilité que l'équipage ait pu être sous l'influence de la drogue ou de l'alcool avait bien été prise en considération dans les analyses toxicologiques de 1961, mais il avait été conclu, sur la base des résultats des tests effectués à l'époque, que ni la drogue ni l'alcool n'avait joué un rôle dans l'accident.

111. Dans le rapport qu'il m'a adressé, M. Fleming a noté que bien que les examens médicaux de 1961 aient généralement été d'une excellente qualité, les analyses toxicologiques ne remplissaient pas les critères qui seraient considérés comme acceptables aujourd'hui. Parmi ces lacunes, il retenait le fait que les analyses toxicologiques (y compris la mesure de l'alcoolémie) avaient seulement été menées à bien sur le commandant de bord (Hallonquist) et le pilote de réserve (Ahreus). Les échantillons prélevés sur le corps du copilote Litton avaient été analysés mais les tests avaient échoué en raison de la putréfaction des tissus. Quant à l'ingénieur de vol (Wilhelmsson) et à l'opérateur radio (Rosen), la présence d'alcool ou de drogue n'avait pas été testée du tout dans leur cas. De plus, des échantillons sanguins ont été prélevés sur la plupart des victimes pour analyse de leur concentration en carboxyhémoglobine mais ils n'ont pas été utilisés pour les mesures d'alcoolémie. Au lieu d'échantillons sanguins, des tissus prélevés sur le foie et le cerveau ont été testés à la recherche d'alcool. Ce type d'analyse ne serait pas considéré comme optimal au regard des pratiques modernes, d'abord parce que les tissus hépatiques contiennent une enzyme qui métabolise l'alcool et peut continuer d'agir pendant un certain temps

après la mort et, de ce fait, avoir une incidence sur l'exactitude des résultats de test. M. Fleming a également fait observer que deux ou trois jours s'étaient écoulés entre le prélèvement des échantillons et leur dépôt au laboratoire d'analyse et que les modalités de conservation des prélèvements pendant l'intervalle n'avaient pas été précisées. Il a également fait valoir qu'une estimation de l'alcoolémie aurait dû être faite au titre des normes internationales qui prévalaient en 1961 (contrairement aux normes suédoises), or ça n'avait pas été le cas.

112. Nonobstant ces remarques sur la qualité moins qu'optimale des analyses toxicologiques, M. Fleming a conclu qu'il n'y avait pas d'élément étayant l'hypothèse selon laquelle la consommation de drogue ou d'alcool par les pilotes avait contribué à l'accident.

113. Dans le rapport qu'il m'a adressé, M. Pollanen a également estimé qu'il n'y avait pas de fondement médical ou scientifique permettant de conclure que l'alcool avait été un facteur parmi les causes de l'accident. Il a fait observer qu'il n'avait pas été en mesure d'évaluer de manière indépendante la chaîne de conservation des échantillons, mais que cela n'obligeait pas à tirer de conclusion négative car c'était généralement le cas dans les rapports de ce type. Il s'est cependant déclaré convaincu que, compte tenu de la qualité des autopsies et du haut niveau de connaissance des pathologistes (qui transparaît dans leurs rapports), les résultats des analyses indiquant l'absence d'alcool (éthylrique) étaient valables.

114. Après examen de tout ce qui précède, il s'avère qu'aucun élément fiable ou suffisant ne permet d'établir que la consommation alléguée d'alcool (ou de drogue) par l'équipage ait joué un rôle ou ait constitué l'une des causes de la tragédie. En me basant sur les premiers résultats médicaux (y compris les analyses toxicologiques) et les avis des experts indépendants MM. Fleming et Pollanen, j'attribue une valeur probante nulle à l'information nouvelle selon laquelle les facultés des pilotes auraient été amoindries.

## **V. Autres éléments d'information nouveaux**

### **A. Les actions des autorités et responsables locaux**

115. Le Royaume-Uni m'a communiqué une information nouvelle indiquant la présence d'un membre de ses services secrets (MI6) au Katanga à la période pertinente. Dans les documents que j'ai reçus, au moins trois communications du 17 septembre 1961 adressées par Lord Alport au Bureau des relations du Commonwealth font mention de Neil Ritchie, Premier Secrétaire à la Haute-Commission britannique à Salisbury, qui avait été identifié, y compris par le Groupe d'experts, comme étant un agent du MI6.

116. La présence de services de renseignement étrangers n'est pas mentionnée dans les rapports des premières enquêtes. C'est en 2011 que, pour la première fois, de nombreuses références au rôle de Ritchie sont faites par M<sup>me</sup> Williams, références que la Commission Hammarskjöld et le Groupe d'experts ont prises en considération. Cette information avait pour source des documents de Lord Alport archivés à l'Université d'Essex, dans lesquels se trouvait un document intitulé « Secret Report by Neil Ritchie, Appendix A to Alport to Sandys, Despatch No. 8, 25 September 1961 » (Rapport secret de Neil Ritchie, annexe A de Alport à Sandys, envoi n° 8, 25 septembre 1961). En communiquant cette information, le Royaume-Uni a, pour la première fois, expressément reconnu la présence de son agent du MI6, ce qui, le cas échéant, constitue une évolution encourageante. Étant donné que les mentions de Ritchie semblent avoir été expurgées dans d'autres documents du Royaume-Uni, il pourrait être opportun d'examiner les mentions de son nom ou références faites à lui

également expurgées dans d'autres documents de ce type, maintenant que sa présence a été confirmée. J'attribue une valeur probante modérée à la nouvelle information tendant à établir la présence de ressources et membres des services de renseignement étrangers au Katanga et alentours en septembre 1961.

117. J'ai également reçu des informations nouvelles indiquant que les représentants de certains États Membres pourraient avoir tenté d'influencer les premières enquêtes et de les orienter vers la conclusion que l'accident était imputable à une erreur de pilotage. Je citerai, à titre d'exemple d'élément de ce type qui m'a été communiqué, une lettre datée du 24 avril 1962 adressée à Michael Wilford, du Ministère des affaires étrangères, par Alan Campbell, Conseil à la Mission permanente du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies. Dans ce courrier, Campbell évoque à plusieurs reprises le fait que le Royaume-Uni a reçu le projet de rapport de la Commission de 1961 avant sa publication (un fait qu'il considère « délicat à révéler ») et négocié des changements à apporter au texte. On lit dans la lettre : « J'estime que le Secrétariat a procédé à une révision satisfaisante du projet de rapport ». Il y est fait mention de modifications spécifiques que le Royaume-Uni a demandé au Secrétaire de la Commission de 1961 d'apporter au projet de rapport (concernant, dans le cas présent, des preuves matérielles impliquant les hauts fonctionnaires britanniques Lords Lansdowne et Alport). Au vu du texte final du rapport de la Commission de 1961 dont nous disposons, il semble qu'au moins une des révisions demandées par le Royaume-Uni a effectivement été retenue dans la version finale.

118. Dans la même lettre à Wilford, Campbell commente le fait qu'un expert a donné un avis selon lequel « l'accident ne pouvait pas avoir été causé par un acte de sabotage ou par des tirs provenant de l'extérieur » en notant qu'il « était regrettable » que « la Commission ait décidé d'en rester à sa propre version » au lieu de modifier ses conclusions en faisant sienne la théorie excluant le sabotage ou l'attaque extérieure. Comme solution possible au cas où il serait avancé que l'accident pourrait avoir été causé par autre chose qu'une erreur de pilotage, Campbell envisage la mesure suivante : « Si la possibilité du sabotage ou d'autre action malveillante est laissée dans le texte du rapport et si cela ravive des accusations y afférentes après sa publication, nous pourrions invoquer le rapport de l'expert ». Je note que l'avis du Conseil de la Mission du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies a été communiqué dans une correspondance à caractère officiel et non personnel. Cet élément ainsi que d'autres montrent qu'une tentative a été faite pour influencer la Commission de 1961 et l'amener à exclure le sabotage ou autre action malveillante des causes probables de l'accident.

119. La Commission de 1961 a également subi une pression directement exercée par un des trois membres de la Commission d'enquête rhodésienne. Dans une lettre datée du 19 février 1962 adressée au Comte Home, le Secrétaire d'État britannique, par le juge Lloyd-Jacob, celui-ci écrit : « J'espère que vous n'appréhendez pas trop les conclusions du Comité de l'ONU. Je pense que ses membres (et, à l'occasion d'un entretien avec deux d'entre eux, je leur en ai fait la demande expresse) vont se concentrer sur la situation au Congo avant le vol et chercher à comprendre pourquoi un passager d'une telle importance a été transporté avec pareille négligence ». D'après les dossiers de l'ONU de l'époque, qui ont été rendus publics après la parution du rapport du Groupe d'experts, on constate que les vols de Lord Lansdowne et du Secrétaire général n'ont pas été organisés selon des arrangements normaux mais bel et bien selon des dispositions prises au « plus haut niveau ». Le juge Lloyd-Jacob a écrit au Comte Home : « En ce qui concerne la cause de l'accident, je suppose qu'ils [c'est-à-dire les membres de la Commission de 1961] vont se rallier à nos conclusions ». Comme la Commission de 1961 n'a pas donné raison à cette supposition et que, malgré les pressions, elle a décidé de s'en tenir à sa propre version dans certaines parties du rapport, j'attribue une valeur probante faible à l'information

nouvelle liée à la lettre du juge Lloyd-Jacob, selon laquelle la tentative d'influencer la Commission de 1961 avait réussi à compromettre son indépendance.

## **B. Recherches et sauvetage**

120. Selon de nouveaux éléments reçus du Royaume-Uni, le site de l'accident aurait été découvert avant les 1510 heures (heure locale) le 18 septembre 1961 officiellement indiquées dans le rapport. Dans une lettre datée du 28 septembre 1961 adressée au Comte Home, par l'Ambassadeur du Royaume-Uni au Congo, Derek Riches, celui-ci écrit : « L'aéronef du Secrétaire général est passé au-dessus de Ndola à environ minuit. La tour de contrôle a alors perdu le contact avec lui. L'épave a été découverte à midi le 18 septembre, après qu'une recherche de grande ampleur a été menée ». Cette information, prise en elle-même, pourrait être interprétée comme un simple souvenir ou récit imprécis. Toutefois, les éléments de preuve examinés par le Groupe d'experts, y compris des déclarations distinctes de Lord Alport et de son secrétaire privé, Brian Unwin, indiquent également que l'épave a été découverte au moins quelques heures avant 1510 heures (heure locale). Les déclarations de Riches renforcent ces conclusions. J'attribue une valeur probante modérée à cette information.

## **C. Communications interceptées**

### **1. Machine cryptographique compromise**

121. Le Groupe d'experts a recueilli une déclaration selon laquelle la NSA avait secrètement surveillé les communications transmises par la machine cryptographique CX-52 utilisée par Hammarskjöld pendant sa visite au Congo, en utilisant une brèche dans le cryptage, et avait transmis le renseignement à la CIA, au GCHQ et possiblement aux services de renseignement d'autres pays. Cette information a été fournie par Sixton Svensson, le beau-frère du défunt Boris Hagelin, fondateur de Crypto AG, la société suisse qui fabriquait la CX-52. Svensson a également déclaré à la Commission Hammarskjöld que les mémoires de Hagelin contenaient tous les détails sur cette question mais que leur publication n'aurait pas lieu avant 2033, soit 50 ans après la mort de l'auteur. Le Groupe d'experts a attribué une valeur probante modérée à cette information.

122. Depuis la conclusion des travaux du Groupe d'experts, Svensson a publié un ouvrage sur le sujet, qui n'est pas disponible en anglais. Je l'ai toutefois contacté pour savoir s'il y avait des nouvelles informations à cet égard. Il m'a informé que son livre ne contenait pas d'autres informations que celles qu'il avait déjà fournies. Après la fin des travaux du Groupe mais avant la publication de son rapport, le correspondant de la BBC pour les questions de sécurité a publié un article intitulé « How NSA and GCHQ spied on the Cold War world » (Comment la NSA et le GCHQ espionnaient le monde pendant la Guerre Froide), dans lequel il a décrit la nature de la relation alléguée entre Hagelin et William F. Friedman, un représentant de la NSA. Il n'y a pas directement affirmé que la NSA avait accès à une brèche. L'auteur de l'article indiquait avoir demandé ses commentaires à la NSA, qui avait refusé d'en donner, ainsi qu'au GCHQ, qui aurait répondu qu'il « ne formulait aucun commentaire sur ses opérations et ne confirmait ni n'infirmerait l'exactitude des conclusions tirées du document évoqué », tout en faisant valoir qu'il convenait « de lire les documents ... au regard d'un contexte où le Royaume-Uni, les États-Unis et leurs alliés faisaient face au risque d'hostilités ouvertes avec le bloc soviétique ».

123. En outre, d'après le rapport établi par le Consul résident des États-Unis à Lusaka (non daté, mais transmis le 27 septembre 1961 par le consulat américain de Salisbury au Département d'État), le Haut-Commissaire britannique, Lord Alport, a

« singulièrement ... refusé de restituer aux représentants de l'ONU des machines de codage et des livres que les autorités fédérales avaient récupérés dans l'épave ». Le comportement d'Alport donne à penser qu'il avait des motifs de refuser de restituer ses biens à l'ONU, y compris la CX-52 de Dag Hammarskjöld, même s'ils ont finalement été restitués.

124. Lors de mes investigations de 2017, j'ai demandé aux États-Unis de commenter l'allégation selon laquelle les transmissions de la machine cryptographique CX-52 de Dag Hammarskjöld avaient été interceptées par eux-mêmes ou d'autres. J'ai reçu une réponse indiquant que les États-Unis n'avaient « aucun commentaire à faire sur ce point ». Sur la base de ces nouveaux renseignements, y compris les travaux désormais publiés de Svensson et la dernière réponse du Gouvernement américain, je ne trouve aucune raison de m'écarter de la conclusion du Groupe d'experts selon laquelle la valeur probante de cette information est modérée.

## 2. Aéronef américain Dakota à Ndola

125. La Commission Hammarskjöld et le Groupe d'experts ont examiné la possibilité qu'un aéronef américain stationné sur le tarmac de l'aéroport de Ndola dans la nuit du 17 septembre 1961 puisse avoir intercepté ou entendu des communications relatives à l'accident. Cette information n'est pas entièrement « nouvelle » puisque certains aspects en ont été évoqués dès les premières enquêtes. Toutefois, la position des États-Unis a changé depuis 2015 car ils ont pu fournir la confirmation de l'existence de documents sur la présence de cet appareil, ce qui rend l'information « nouvelle » conformément à la définition arrêtée plus haut.

126. Sur cette question, la Commission Hammarskjöld a obtenu des éléments de preuve de Brian Unwin, un diplomate britannique qui était présent à Ndola en qualité de secrétaire privé du Haut-Commissaire britannique en Rhodésie, Lord Alport. Unwin a déclaré se souvenir avoir vu deux avions de l'armée de l'air américaine à Ndola le 17 septembre 1961, ajoutant qu'il avait compris que les avions étaient équipés de « matériel de communication très puissant et qu'ils s'étaient par la suite demandé s'il y avait eu des contacts entre un de ces deux avions américains et l'aéronef d'Hammarskjöld, car ils savaient qu'ils avaient la capacité de communiquer avec lui ». Les souvenirs d'Unwin ne s'écartent pas des déclarations faites en 1961 et 1962 par John Mussell, un chef d'escadron de l'armée de l'air royale rhodésienne, qui, lorsqu'on lui a demandé de clarifier ses propos selon lesquels « de sombres manœuvres se tramaient à l'aéroport de Ndola », a déclaré à la Commission de 1961 qu'il « y avait des Dakota américains à l'aérodrome environ à ce moment. Ils étaient stationnés là, avec leurs moteurs en marche, et leurs radios étaient sans doute en train de transmettre différents renseignements, comme les arrivées de personnalités, etc. ». Mussell a ultérieurement convenu que les termes « sombres manœuvres » (*underhanded things*) ne convenaient pas nécessairement pour décrire les faits mais il n'a pas modifié sa déclaration s'agissant de la présence de « Dakota américains ».

127. Le Groupe d'experts a demandé aux États-Unis des informations concernant les deux appareils de son armée de l'air et tout ce qu'ils auraient pu entendre ou transmettre, mais il n'a pas reçu de réponse avant d'achever ses travaux. Lorsque l'ONU a relancé les États-Unis en 2016, elle a été informée que « l'armée de l'air américaine avait effectué des recherches et n'avait trouvé aucun document ni information concernant la présence d'appareils lui appartenant sur le tarmac de l'aéroport de Ndola en septembre 1961 ».

128. À la lumière de la réponse communiquée par les États-Unis en 2016, j'ai réexaminé les éléments des premières enquêtes. On trouve dans les dossiers du Comité d'enquête rhodésien des déclarations du lieutenant-colonel Don Gaylor, attaché de l'air de l'armée de l'air américaine à Pretoria, et du colonel Ben Matlick,

attaché de l'air de l'armée de l'air américaine. La déclaration de Don Gaylor contient la phrase suivante : « Le soir du dimanche 17 septembre, mon aéronef DC-3 8866 était stationné à l'aéroport de Ndola ». Et celle de Matlick contient ce qui suit : « À environ 0915 heures (heure locale) le lundi 18 septembre, j'ai reçu par radio l'instruction d'aller [d'Élisabethville] à Ndola et de prendre les commandes d'aéronefs de l'armée de l'air américaine qui se trouvaient à Ndola ou qui allaient y être envoyés. Il s'agissait de deux DC-3 [Dakota], de mon propre DC-3 et de deux appareils C54 de secours aérien déployés depuis Kano et Wheelus ». En conséquence, il avait déjà été établi, en 1961/62, qu'au moins trois Dakota de l'armée de l'air américaine se trouvaient à Élisabethville ou à Ndola le 17 septembre et qu'ils se trouvaient tous les trois à Ndola le 18 septembre 1961. Il se peut, bien sûr, que d'autres appareils aient également été présents.

129. Lors de mes investigations de 2017, j'ai demandé aux États-Unis de passer à nouveau leurs dossiers en revue afin d'élucider la contradiction apparente entre leur déclaration de 2016 (selon laquelle l'armée de l'air américaine n'avait aucune trace dans ses archives de la présence d'avion lui appartenant à Ndola dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961) et celles de Matlick et Gaylor. En juin 2017, j'ai reçu une réponse assortie de documents, indiquant que le Département d'État américain avait trouvé des registres attestant qu'un aéronef d'attachés de l'armée et de la marine américaines se trouvait à Ndola entre les 15 et 18 septembre 1961, deux aéronefs (un appareil d'attaché de l'air américain et un aéronef de l'attaché américain de Pretoria) se trouvaient à Élisabethville du 15 au 17 septembre avant de se rendre à Ndola le 18 septembre et qu'il y avait donc au moins trois aéronefs américains dans le secteur de Ndola à la date du 18 septembre 1961. De plus, il était précisé, dans la réponse, que la « présence des aéronefs américains à Ndola en septembre 1961 ... était liée à la crise alors en cours au Congo ainsi qu'aux signalements de l'accident de l'avion transportant le Secrétaire général Hammarskjöld ».

130. Dans son rapport (non daté, mais transmis au Département d'État le 27 septembre 1961), le Consul résident à Lusaka indique qu'il aide l'attaché de l'air américain (Matlick) à transmettre des communications de Ndola à Élisabethville, Léopoldville et Washington, au moyen de la radio « à bande latérale unique » qu'il avait dans son aéronef. Cela montre que les représentants américains possédaient un matériel radio assez puissant pour pouvoir communiquer directement de Ndola jusqu'à Washington. Il semblerait que les autorités rhodésiennes et britanniques aient eu connaissance de ce fait car, dans une communication adressée le 25 septembre 1961 au Secrétaire d'État, Sandys, par le Haut-Commissaire britannique, Lord Alport, (communication qui m'a été signalée par le chercheur Simensen), on peut lire le commentaire suivant : « Des aéronefs appartenant aux attachés de l'air américains à Léopoldville et Pretoria sont restés stationnés pendant plusieurs jours sur le tarmac de l'aéroport de Ndola. Sans en informer les autorités fédérales, ces appareils ont été en contact continu avec Léopoldville, Élisabethville, New York et Washington et, par intermittence, avec un aéronef de l'ONU en vol. Leurs activités ont éveillé les soupçons des autorités fédérales chargées de la sécurité et il a semblé, à un moment donné, que le Gouvernement fédéral allait donner l'ordre à la police nord-rhodésienne d'arrêter le colonel américain responsable pour infraction à la réglementation de l'aviation civile internationale ». En outre, en décrivant les événements des 17 et 18 septembre 1961, Alport déclare ce qui suit : « Nous avons pensé qu'il était possible que cet aéronef [Dakota] ait été en communication avec l'avion [SE-BDY] de Léopoldville ».

131. Dans sa déclaration, Gaylor a affirmé : « il n'y a eu aucune transmission radio de cet aéronef vers toute autre station après 1200Z [1400 heures à l'heure locale de Ndola], jusqu'à ce que je participe aux recherches du DC-6/SE-BDY, le lundi 18 septembre ». Cependant, sa déclaration n'a pas couvert la possibilité que les deux

autres Dakota mentionnés aux paragraphes précédents puissent avoir émis une transmission ou qu'un des trois Dakota (y compris le sien) puisse avoir reçu ou intercepté des communications ou servi de relais pour d'autres communications radio (probablement en VHF). En effet, il est indiqué dans la déclaration de Matlick que, du moins le 18 septembre 1961, les Dakota communiquaient « avec le détachement des communications de l'armée de l'air américaine à l'aéroport de Ndjili ». Celui-ci était dirigé par du personnel de l'armée de l'air américaine situé à environ 1,6 km du centre d'information de vol civil de Léopoldville et se trouvait à l'autre extrémité du Congo par rapport à l'endroit où se trouvait Matlick.

132. J'ai également demandé à Hammarberg de commenter la probabilité qu'une surveillance radar ou radio ait été effectuée dans les environs de Ndola les 17 et 18 septembre 1961. Hammarberg a fait observer que, selon certaines informations, un avion américain C-47 [Dakota] se trouvait à la base aérienne de Ndola à ce moment-là et qu'il aurait pu être utilisé comme station d'enregistrement ou de relais (« poste de commandement sur le terrain ») pour les transmissions VHF dans le secteur. Il était d'avis qu'il était hautement probable que les services de renseignement des pays intéressés aient recueilli des renseignements par interception de signaux et de télécommunications (SIGINT/COMINT) dans le secteur de Ndola à l'époque en question.

133. Je n'ai pas trouvé d'information pertinente confirmant le nombre total d'aéronefs américains présents à Elisabethville et Ndola les 17 et 18 septembre 1961, mais il semble qu'il y ait eu au moins trois Dakota équipés de matériel radio très puissant. En considérant les pièces écrites, y compris les observations de Lord Alport, Mussell et Unwin (formulées presque au même moment pour ce qui est des deux premiers et faites ces dernières années pour le dernier) ainsi que les renseignements récemment divulgués provenant du Consul résident américain à Lusaka, et en les rapprochant de l'avis de l'expert Hammarberg, on est fortement porté à croire que les États-Unis possédaient du matériel capable de transmettre, recevoir, relayer et intercepter des communications par l'intermédiaire de leurs aéronefs (y compris des Dakota) dont la présence a été établie à Ndola et Elisabethville pendant la nuit du 17 au 18 septembre 1961. J'attribue une valeur probante modérée à cette information.

134. Le fait que les États-Unis aient pu avoir de tels moyens dans le secteur ne doit pas être interprété comme une preuve en soi que leurs aéronefs ou autres ressources aient effectivement reçu, relayé ou intercepté les transmissions radio de Ndola ou les communications émanant du cockpit du SE-BDY. Sur la base des informations actuelles, il n'y a toujours aucune preuve que le SE-BDY ait transmis ou reçu des communications entre le moment où il a quitté Léopoldville à 1751 heures (heure locale) le 17 septembre 1961 et 2202 heures (heure locale), soit l'heure à laquelle il est sorti du silence radio en indiquant par HF au Centre d'information de vol de Salisbury qu'il estimait son heure d'arrivée à Ndola à 0035 heures (heure locale). Cependant, tout enregistrement ou transcription de communication entrante ou sortante du SE-BDY, venant des contrôleurs du trafic aérien ou à leur intention, ou avec tout autre radio en vol ou au sol, durant la nuit tragique, constituerait une documentation extrêmement précieuse.

### **3. Autres communications interceptées**

135. Dans les documents communiqués par les États-Unis se trouve un câble daté du 5 janvier 1961 adressé au Département d'État par le Consul américain à Elisabethville, dans lequel celui indique que le Consul britannique à Elisabethville lui a « lu le texte d'un câble intercepté du brigadier britannique Ward, appuyant le Commandant nigérian de la force de l'ONU à Albertville, informant le représentant de l'ONU, Dayal, de sa rencontre avec les chefs Baluba ». Dans le même câble, des

renseignements sont fournis au Département d'État sur la base d'un « câble intercepté adressé aux représentants de l'ONU, Dayal et Ward, par un officier britannique qui seconde le Commandant nigérian de la force de l'ONU à Bukavu ».

136. Dans les documents communiqués par le Royaume-Uni, il est fait mention à plusieurs reprises de l'interception de communications de l'ONU. Dans une communication du 12 octobre 1961 adressée au Bureau des relations du Commonwealth par Lord Alport, il est fait référence à « la preuve que les autorités fédérales ont obtenue par interception au sujet des signalements de violations du cessez-le-feu par les Nations Unies ». Lord Alport indique qu'il a vu certaines des communications interceptées et qu'il a été informé de ce qui suit : « tous les signaux de l'ONU ... sont désormais transmis codés ». Il semblerait donc que les autorités rhodésiennes et britanniques étaient capables de les décoder.

137. Dans un courrier du 13 octobre 1961, le Ministère des affaires étrangères a transmis un message à la Mission permanente du Royaume-Uni auprès de l'Organisation des Nations Unies, tel qu'il l'avait reçu du Premier Ministre de la Fédération de la Rhodésie et du Nyasaland, Roland Welensky, indiquant dans les détails les mouvements militaires des forces de l'ONU, qui avaient été obtenus par « interception de transmissions sans fil » et « interception de signaux ». Welensky a en outre fait observer ce qui suit : « les exemples cités sont 100 % authentiques. Nous avons bien plus avec le même degré d'authenticité ». Et il a ajouté, de façon révélatrice, qu'il « ne fallait pas informer les autorités de l'ONU des communications effectivement interceptées, sauf la numéro un, car évidemment nous ne souhaitons pas qu'elles sachent l'étendue exacte des informations dont nous disposons ». Parmi les transmissions interceptées figuraient des communications entre le commandement du quartier général de l'ONU au Katanga et les opérations aériennes à Léopoldville. Dans une communication similaire de la même date, envoyée de Salisbury à Léopoldville, il était indiqué : « le Gouvernement est prêt à divulguer un exemplaire [daté du 24 septembre 1961] des nombreux messages interceptés ». D'après d'autres communications, il apparaît que Welensky déclarait aussi publiquement qu'il interceptait les messages de l'ONU.

138. Il ressort de ce qui précède que les autorités rhodésiennes et britanniques interceptaient les transmissions de l'ONU au Congo en 1961 et qu'elles pouvaient avoir partagé des renseignements avec les États-Unis. J'attribue une valeur probante modérée à cette information.

139. Toute interception par des tiers de communications de l'ONU au Congo et à Ndola est pertinente, et plus encore, la possibilité que les communications concernant l'organisation du voyage de la mission du Secrétaire général à Ndola et autres activités connexes aient été interceptées. S'il était un jour établi que ces communications avaient réellement été interceptées ou obtenues d'une autre manière, ce fait aurait rendu inutile les efforts faits par l'ONU pour protéger la confidentialité du voyage (y compris l'initiative du Capitaine Hallonquist de faire enregistrer un faux plan de vol ayant Luluabourg comme destination). Pareilles interceptions des communications de l'ONUC auraient aussi exposé l'aéronef au risque d'action malveillante ou hostile alors qu'il était en vol. Je m'en tiendrai cependant à faire observer que j'ai attribué une valeur probante modérée à la possibilité que certains États Membres aient été en mesure d'intercepter les communications de l'ONUC, mais que je n'ai pas eu connaissance d'interceptions par des tiers avérées des communications du Secrétaire général alors qu'il se trouvait à Léopoldville entre le 15 et le 17 septembre 1961, ni de telles interceptions de communications liées au vol fatidique.

140. Comme l'a fait observer la Commission Hammarskjöld, Tore Meijer était un instructeur de vol suédois qui était rattaché à l'armée de l'air impériale éthiopienne.

Il a déclaré que, dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961, il a entendu une personne dire en anglais depuis la tour de contrôle de l'aéroport : « Il s'approche de l'aéroport. Il vire. Il se redresse. Un autre avion s'approche de lui par derrière – que se passe-t-il? », puis la transmission a été interrompue. Meijer a déclaré qu'il avait entendu ces paroles autour de 2200Z, soit vers minuit à l'heure de Ndola. Il a dit avoir essayé, en vain, d'informer le commandant de l'armée de l'air impériale, des Américains qu'il connaissait ainsi que Bo Virving, l'ingénieur en chef de Transair au Congo. Il a ensuite raconté cette histoire à un journaliste en 1994. Dans le cadre de mes travaux, j'ai formulé des requêtes informelles visant à savoir si Meijer pouvait être en possession de documents éventuellement pertinents. Je n'ai pas réussi à entrer en contact avec quiconque en mesure de m'aider. Toutefois, j'appelle l'attention sur cette question qui devrait faire l'objet d'un suivi dans le cadre de toute enquête ultérieure.

## D. Autres éléments

### 1. Dane/Dubois

141. J'ai reçu en juin 2017 des informations relatives à l'allégation selon laquelle un ancien mercenaire actif sous les noms de John Dane/Paul Dubois aurait été impliqué dans le sabotage de l'avion de M. Hammarskjöld en 1961. Interrogé en 1975 par le journaliste et écrivain Tom Miller, « John Dane » a affirmé à cette occasion que son « nom katangais » était Paul Dubois, qu'il était initialement de nationalité britannique et qu'il avait travaillé comme mercenaire, notamment en Rhodésie et au Congo. L'article de Miller sur Dubois a été publié en 1976 dans le magazine *Rolling Stone* et un passage sur lui a été diffusé la même année pendant le programme télévisé *60 Minutes*.

142. Miller m'a fait parvenir des documents mais il a noté qu'il n'avait pas eu de contact personnel avec Dubois depuis environ 40 ans. D'après les notes de la rencontre entre Miller et Dubois en 1975 qui m'ont été transmises, le complot contre le SE-BDY reposait sur une falsification des cartes aéronautiques visant à faire croire que Ndola se trouvait à plus basse altitude qu'en réalité, ainsi que sur un dispositif incendiaire placé dans le fuselage qui avait été réglé pour prendre feu à 4 500 pieds. Pour ce qui est des cartes, les notes comportaient la déclaration qui suit : « Toutes les altitudes avaient été baissées de 1 000 pieds ... l'approche finale devait se faire à 6 000 mais sur la carte elle avait été baissée à 4 500 pieds ». Quant au dispositif incendiaire, Dubois aurait déclaré que de la « thermite » avait été placée près du tuyau de carburant, et que cela avait été fait en passant par la trappe d'accès interne de l'avion. La « thermite » était décrite comme « de l'acide sulfurique qui goûtait sur un mélange de chlorure de potassium et de sucre ... et devait à son tour enflammer de la poudre d'oxyde de fer et d'aluminium ». Cette première ignition devait se produire lorsque l'avion descendrait à une altitude de 4 500 pieds car l'ampoule d'acide serait écrasée dans un soufflet et causerait ainsi un incendie ou une explosion.

143. Je relève que le nom de « Paul Dubois » est le même que celui du pilote français dont on dit qu'il a piloté un des premiers Fouga arrivés au Katanga en 1961 pour un vol d'essai visant à démontrer les capacités de l'avion. Ce point mis à part, on notera que la question des cartes de navigation falsifiées éventuellement utilisées par le SE-BDY a été examinée dans les précédentes enquêtes. À ce sujet, la Commission Hammarskjöld a pris note de l'observation faite par Hammarberg, selon laquelle « les cartes aéronautiques de Ndola manquaient dans le manuel Jeppesen qui a été retrouvé, or l'explication la meilleure et la plus naturelle est qu'elles aient été placées devant les pilotes (c'est-à-dire là où elles devaient être) au moment de l'accident ». L'allégation selon laquelle des cartes aéronautiques falsifiées auraient été utilisées n'est pas nouvelle et je fais mienne la conclusion de la Commission Hammarskjöld

selon laquelle les cartes utilisées étaient les bonnes. En ce qui concerne le dispositif incendiaire allégué, comme le Groupe d'experts l'a fait observer, il n'est pas possible d'exclure définitivement la possibilité du sabotage sur la base du fait qu'aucune trace de matériau incendiaire (par exemple) n'a été trouvée parce que les tests n'ont pas été effectués sur l'intégralité de l'épave. Toutefois, étant donné que je n'ai pas été en mesure d'identifier Dubois ou de faire avancer les investigations à cet égard dans le délai qui m'était imparti, l'information concernant le complot allégué en reste au stade du oui-dire. En considérant que l'allégation relative aux cartes aéronautiques falsifiées est infondée, qu'il n'y a pas d'information corroborant la déclaration (ce qui en fait celle d'un témoin isolé) et que l'élément de preuve relève du oui-dire, j'attribue une valeur probante faible à cette nouvelle information.

## 2. Divers

144. Pendant le cours de mes travaux, un individu m'a contacté en déclarant que son équipe avait trouvé de nouveaux éléments de preuve importants, qu'ils envisageaient de divulguer à des fins commerciales. Il a déclaré qu'il pourrait me montrer les éléments (mais pas me les communiquer) à la condition que je traite l'information de façon strictement confidentielle et que je n'en fasse pas état dans mon rapport, ou seulement après leur commercialisation en 2018. Ces conditions étant contraires à mon mandat ainsi qu'à une recherche transparente de la vérité, je n'ai pas pu les accepter. J'ai réitéré ma demande de coopération inconditionnelle, mais elle a été rejetée.

145. Étant donné que je n'ai pas reçu l'information en question, je ne suis évidemment pas en mesure d'en évaluer la valeur probante. Cela étant, je mentionne ce point dans l'intérêt d'une divulgation complète. Je note également que l'intéressé a déclaré que des sociétés de télévision publique du Danemark, de Norvège et de Suède avaient financé ses recherches. Si ce point s'avérait exact, il serait préoccupant, car il serait contraire à une enquête transparente et indépendante visant à établir la vérité. Je suis d'avis que cette question pourrait faire l'objet d'un suivi par les États Membres concernés.

## VI. Constatations et conclusions

146. Comme indiqué plus haut, au titre du mandat qui m'a été confié par la résolution [71/260](#) de l'Assemblée générale, je suis chargé de tirer, si possible, des conclusions des enquêtes déjà menées. Je suis d'avis qu'un certain nombre de conclusions peuvent être formulées. Étant donné qu'elles forment en partie la base de mes recommandations, je les expose dans la présente section avant de formuler mes recommandations ci-après. Le présent rapport, y compris ses conclusions, n'est qu'un maillon dans une recherche visant à faire l'entière lumière sur les faits. Comme je fais observer qu'il existe probablement une quantité importante d'éléments pertinents qui n'ont pas encore été divulgués, il est possible qu'il faille apporter des nuances aux conclusions du présent rapport en fonction de ce que ces autres éléments pourraient révéler à l'avenir.

147. Pendant la période d'environ deux ans qui s'est écoulée depuis la fin de travaux du Groupe d'experts, les éléments nouveaux qui ont fait surface relèvent essentiellement des quatre catégories examinées par le Groupe et en lien avec la tragédie, à savoir : a) attaque aérienne ou terrestre, ou autre menace extérieure; b) actes de sabotage; c) facteurs humains; d) activités des autorités et responsables locaux. Avant de formuler certaines conclusions qui peuvent désormais être avancées quant à ces domaines, je fais l'observation préliminaire ci-après, sur laquelle je reviendrai. Le fait que les nouveaux éléments d'information potentiellement

pertinents qui se trouvent dans les archives des services de renseignement, de sécurité et de défense d'États Membres continuent de ne pas être divulgués constitue le plus grand obstacle à la pleine élucidation de la tragédie.

## A. Lacunes des premières enquêtes

148. Le présent rapport n'a pas pour but de porter un jugement sur les premières enquêtes officielles ni de les remplacer. Cependant, dans la mesure où les informations nouvelles concernent des éléments de preuve, des procédures et des conclusions de ces enquêtes, il m'est permis de réexaminer la question dans le cadre de mon mandat. Les premières enquêtes, menées en 1961/62, étaient certes des entreprises de taille mais des lacunes évidentes marquent les travaux faits à l'appui des conclusions de chacune d'elles. Le Comité d'enquête rhodésien ne disposait que de peu d'éléments dans le bref laps de temps pendant lequel il a mené ses travaux. La Commission d'enquête rhodésienne qui lui a succédé semblait être, dès le départ, prédisposée à conclure que l'accident était imputable à une erreur de pilotage. En effet, elle a commencé la partie de son rapport consacrée à l'examen de l'action éventuelle d'autres appareils par le préambule suivant : « Nous tenons à dire dès l'abord qu'il n'a pas été avancé de raison – et que nous-mêmes ne voyons pas de raison – pour que quiconque qui aurait été à même d'attaquer l'appareil des airs ait souhaité se livrer à cette attaque alors que M. Hammarskjöld se trouvait à bord ». Tout en respectant les travaux de la Commission, il semble raisonnable de remarquer que cette façon de commencer l'investigation par un présupposé biaise nécessairement l'examen des faits et lui ôte son impartialité. S'agissant de la Commission de 1961, bien qu'elle ait abordé l'examen des questions d'une manière plus ouverte, le fait qu'elle se soit en partie fondée sur les éléments de preuve recueillis et analysés dans le cadre des enquêtes rhodésiennes l'a amenée à réintroduire dans ses conclusions certaines des lacunes susmentionnées.

149. Il convient de relever en particulier les biais constatés dans la manière dont les témoins ont été entendus dans le cadre des premières enquêtes. Le Comité d'enquête rhodésien n'a enregistré que des dépositions succinctes des environ 130 témoins auditionnés, n'a pas exigé que les témoins comparaissent en personne et n'a pas indiqué par écrit pourquoi il a posé des questions complémentaires à certains témoins et non à d'autres. La Commission d'enquête rhodésienne, quant à elle, a bien établi des procès-verbaux des dépositions des quelque 120 témoins qu'elle a auditionnés mais, comme son prédécesseur, elle n'accordait que peu de crédit aux déclarations de ce qu'elle appelait les témoins « africains » et ne leur a donc donné que peu de poids. Sa manière d'interroger les témoins semble avoir été influencée par le fait qu'elle cherchait manifestement à conclure à une erreur de pilotage.

150. S'il est vrai que, dans l'ensemble, la Commission de 1961 a fourni un cadre plus propice à l'audition d'un large éventail de témoins (les témoins locaux, par exemple, ont bénéficié d'interprétation dans leur propre langue), la façon dont elle traitait les témoins s'avère cependant problématique. En effet, elle s'est appuyée de façon excessive et malvenue sur un rapport du 21 février 1962 concernant les éléments de preuve, établi par le consultant Hugo Blandori, rapport très discuté en ceci qu'il y était conseillé de « prendre les dépositions de témoins africains avec des pincettes ». L'origine ethnique ou la race des témoins ne saurait en aucun cas déterminer leur crédibilité. Ce rejet presque sommaire des témoignages locaux a fait perdre une occasion prometteuse et pourrait avoir nuit à l'exhaustivité avec laquelle les premiers enquêteurs ont examiné les différentes hypothèses relatives à l'accident. En outre, la Commission de 1961 n'a, généralement, accepté les éléments de preuve issus des enquêtes rhodésiennes qu'avec peu de recul analytique ou critique et semble avoir fait sienne, sans la remettre en cause, l'opinion de la Commission d'enquête rhodésienne

selon laquelle les témoins « africains » ayant déclaré avoir vu ou entendu une deuxième avion pourraient avoir été motivés par une forte aversion politique envers la Fédération de Rhodésie, et ce nonobstant sa propre constatation, qu'elle a formulée comme suit : « La Commission considère que plusieurs de ces témoins ont rendu compte sincèrement de ce qu'ils ont cru voir ». Il est à espérer que les travaux menés depuis 1962 ont permis à ces témoins de voir leur version des événements accueillie de façon plus appropriée.

151. Il ressort également du rapport des premières enquêtes que les déclarations de l'unique témoin direct, le sergent Harold Julien, ont été rapidement rejetées ou sous-estimées. Selon le procès-verbal, il a fait des déclarations presque immédiatement après son admission à l'hôpital le 18 septembre, notamment : « L'avion a explosé », « Nous allions très, très vite », « Puis il y a eu l'accident », « Il y a eu des tas de petites explosions tout autour », « J'ai tiré la poignée de la sortie de secours et je suis sorti en courant » et « [Les autres] ont été bloqués ». Plus tard dans la même soirée, le sergent Julien a répété ses déclarations, disant à l'infirmière : « nous étions sur la piste et il y a eu une explosion », « nous étions sur la piste lorsque M. Hammarskjöld a dit "demi-tour", puis il y a eu une explosion », et enfin « j'ai été le seul à pouvoir sortir, tous les autres ont été bloqués ». Il est également indiqué que Julien a plus tard répété que M. Hammarskjöld avait lui-même « changé d'avis » ou dit « demi-tour » avant l'accident. Plus tard, il a également parlé « d'étincelles dans le ciel », ce que son chirurgien rhodésien a interprété comme pouvant être un symptôme d'urémie.

152. Certains témoins ont décrit Julien comme divagant ou délirant par moment mais d'autres ont indiqué qu'il était lucide et cohérent à d'autres moments. Il ne serait pas surprenant qu'une personne sous traitement médical, ayant reçu de forts sédatifs, puisse passer par ces différents états. Et pourtant, la Commission d'enquête rhodésienne a rejeté toute les déclarations de Julien qui ont été rapportées. Elle a examiné chacune de ses déclarations, pour les rejeter aussitôt de façon sommaire. On relèvera en particulier l'accueil qu'elle a réservé à la déclaration concernant les « étincelles dans le ciel », exprimé comme suit : « mais cette remarque ne mérite pas de retenir l'attention. Ou bien il voulait parler de l'incendie qui a suivi l'accident, ou bien il décrivait un des symptômes de la maladie dont il était alors atteint ». Peut-être parce qu'elle se fiait trop aux conclusions de la Commission d'enquête rhodésienne, la Commission de 1961 n'a accordé aucune importance aux déclarations de Julien ni essayé de savoir comment elles auraient pu se rapporter à la cause de l'accident. Comme l'a fait valoir la Commission Hammarskjöld, le fait que la pertinence potentielle des déclarations de Julien ait ainsi été exclue a eu pour conséquence que, sur les 27 témoins qui étaient en mesure de témoigner au sujet de Julien, la Commission d'enquête rhodésienne n'en a entendus que 8 et la Commission de 1961 que 5 sur ces 8. Les déclarations de la seule personne qui avait elle-même vécu l'accident depuis l'intérieur de l'appareil ont été rejetées sans analyse approfondie. Cette perte importante dans la réception des preuves équivaut, à mon sens, à une erreur matérielle dans l'examen d'éléments de preuve potentiels.

153. Globalement, on ne peut pas considérer comme ayant été justes et raisonnables les appréciations faites, dans le cadre des premières enquêtes, des éléments attestant que plus d'un avion avait été observé alors que le SE-BDY approchait Ndola, que l'aéronef était en flammes avant d'avoir touché le sol ou qu'il pourrait avoir fait l'objet d'une attaque ou d'une pression extérieure. En effet, même la Commission de 1961, lorsqu'elle a formulé ses conclusions ouvertes, a estimé qu'en dépit de toutes les dépositions de témoins, il n'y avait pas de « preuve à l'appui » de l'hypothèse selon laquelle l'accident aurait pu se produire « 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 ». J'examine ce point plus avant dans ce qui suit. De même, il est surprenant qu'au cours des premières enquêtes, la question

n'ait pas été soulevée de savoir si des États Membres ou des tiers avaient intercepté des transmissions radio concernant les événements. Cette question est également abordée plus loin.

154. Comme examiné à la section V, il semble que des représentants d'au moins un État Membre aient tenté d'influencer les premières enquêtes pour que l'accident soit imputé à une erreur de pilotage. Dans le texte final du rapport de la Commission de 1961, au moins une des révisions demandées par le Royaume-Uni semble avoir été adoptée. D'autres informations donnent à penser que l'un des trois membres de la Commission d'enquête rhodésienne, le juge Lloyd-Jacob, ait également tenté d'influencer la Commission de 1961 pour qu'elle ne se concentre que sur certains aspects de l'accident. Il ressort de sa correspondance avec le Secrétaire d'État britannique, le Comte Home, que le juge Lloyd-Jacob souhaitait l'apaiser, en ces termes : « En ce qui concerne la cause de l'accident, je suppose qu'ils [c'est-à-dire les membres de la Commission de 1961] vont se rallier à nos conclusions », à savoir que le sabotage ou autre action malveillante seraient exclus. Mais il est vrai que, comme la suite ne lui a pas donné raison, il est impossible d'affirmer que sa tentative d'influence ait eu une incidence sur l'indépendance de la Commission de 1961.

155. Je n'ai pas examiné les raisons pour lesquelles des particuliers ou des États avaient cherché à influencer les conclusions des premières enquêtes, y compris celles de la Commission de 1961. Il se peut que ces actes aient été mus par des intentions bienveillantes ou des convictions honnêtes. Par ailleurs, je n'ai aucunement eu l'intention de pointer du doigt tel ou tel État Membre dans les paragraphes qui précèdent, j'ai seulement expliqué pourquoi les informations qui m'ont été communiquées au cours de mes travaux étaient nécessairement limitées. J'estime néanmoins qu'il convient de prendre acte de ces aspects. Et c'est bien volontiers que je peux affirmer que, lorsque j'étais Chef du Groupe d'experts indépendants ainsi que durant ma fonction d'Éminente Personnalité, le Groupe et moi-même avons été traités de façon avenante et favorable par les représentants des États Membres et que le plus grand respect a été accordé à l'indépendance de nos mandats respectifs.

## **B. Cause(s) de l'accident**

156. Il est plus commode d'évaluer les causes de l'accident en les assignant à deux grandes catégories : celles qui comportaient une forme d'influence (« influence extérieure » renvoie à une attaque aérienne ou terrestre ou à une menace extérieure et « influence intérieure » renvoie au sabotage) et les autres. La question des « facteurs humains » est examinée séparément.

### **1. Influence extérieure : il est plausible qu'une attaque ou une menace d'origine extérieure ait causé l'accident**

157. La Commission de 1961 n'a pas trouvé de preuve à l'appui de la théorie d'une attaque aérienne ou d'un harcèlement mais n'a pas non plus été en mesure de l'exclure. Le Groupe d'experts a fait observer « qu'aucune veille radar n'a[vait] été maintenue dans la région de Ndola pendant la soirée et la nuit du 17 septembre et qu'on ne p[ouvait] donc exclure tout à fait la possibilité qu'un "avion inconnu" s'y soit trouvé ». Il a attribué une valeur probante modérée aux informations nouvelles, notamment les déclarations de témoins oculaires, l'interception alléguée de transmissions et d'autres renseignements sur la capacité aérienne et le personnel militaire du gouvernement provincial du Katanga en 1961, considérant qu'elles pouvaient offrir des pistes non négligeables pour toute enquête ultérieure. J'ai suivi chacune de ces pistes dans le cadre de mes travaux.

158. Je n'ai pas cherché à interroger à nouveau les témoins oculaires en 2017 car j'ai tenu compte de l'avis du Groupe selon lequel, il n'y aurait « guère d'intérêt à interroger plus avant les témoins oculaires survivants résidant en Zambie ». J'ai cependant reçu des informations complémentaires concernant l'interception qu'Abram a dit avoir entendue ainsi que des informations concernant l'allégation selon laquelle « Beukels » aurait pris en chasse le SE-BDY et des informations sur la capacité des forces katangaises à mener une attaque aérienne.

159. Sur la base des éléments dont nous disposons, il apparaît plausible qu'une action hostile d'origine extérieure ait causé l'accident, soit par attaque directe ayant provoqué l'écrasement, soit par une distraction momentanée des pilotes causée par une menace les ayant amenés à voler trop bas et s'écraser. D'après les avis des experts Da Costa et Hammarberg, compte tenu du stade de la descente auquel ils se trouvaient, il suffisait qu'une attaque ou autre distraction accapare l'attention des pilotes ne serait-ce que quelques secondes pour que les conséquences soient fatales. Il aurait été difficile d'attaquer le SE-BDY étant donné les contraintes, en particulier celle de voler de nuit sans radar. Il est cependant établi qu'il y avait effectivement des avions et des pilotes capables d'effectuer pareille mission contre le SE-BDY. De nombreuses personnes avaient apparemment connaissance à l'avance du voyage de Dag Hammarskjöld à Ndola prévu cette nuit : la Commission de 1961 a recueilli des déclarations de plus d'un témoin selon lesquelles le fait avait même été annoncé aux nouvelles. Il est impossible de rejeter simplement dans leur ensemble les nombreuses déclarations de témoins oculaires disant avoir vu plus d'un avion en vol, avoir observé que l'autre appareil était un avion à réaction, que le SE-BDY était en flammes avant de s'écraser et qu'il avait essuyé des tirs ou avait été pris en chasse par un autre aéronef. De plus, le fait que les États Membres n'aient pas pleinement recensé toutes les informations pertinentes qu'ils pouvaient détenir est devenu en soi un élément matériel désormais pertinent à cet égard.

**a) Informations provenant de témoins oculaires**

160. Depuis que la Commission de 1961 a conclu ses travaux, 12 nouveaux témoins ont été interrogés. Il leur a été demandé pourquoi ils n'avaient pas témoigné lors des enquêtes rhodésiennes et devant la Commission de 1961 et ils ont répondu soit qu'ils n'avaient pas eu connaissance de l'appel à témoins à l'époque soit qu'ils craignaient des représailles. Parmi les nouveaux témoins, certains ont été entendus par des chercheurs privés, sept d'entre eux ont été interrogés par la Commission Hammarskjöld en 2013 et six de ces sept ont également été interrogés par le Groupe d'experts en 2015.

161. Le Groupe d'experts a tenu compte du fait que l'identification visuelle qu'il avait obtenue provenait de neuf témoins locaux octogénaires, de nombreuses années après les faits. Certains d'entre eux étaient des charbonniers (Ngongo, Custon Chipoya et Moses Chimema) qui s'affairaient à leurs fours à charbon de bois dans la forêt, à proximité du lieu de l'accident, pendant la nuit en question. Le Groupe a recensé les facteurs objectifs pertinents dont il a tenu compte pour évaluer les témoins, y compris la fiabilité et l'exactitude de l'identification visuelle dans des circonstances nocturnes défavorables, la possibilité d'observation, les trous de mémoire survenant avec le temps, les incohérences et contradictions. Il a attribué une valeur probante modérée aux informations provenant de ces témoins, qui tendaient à établir qu'il y avait plus d'un avion en vol au moment où le SE-BDY faisait ses manœuvres d'approche vers Ndola, que l'autre appareil présent était un avion à réaction, que le SE-BDY était en flammes avant de s'écraser au sol et qu'il avait essuyé des tirs ou avait été pris en chasse par un ou plusieurs autres aéronefs. Il a également attribué une valeur probante nulle aux déclarations de trois témoins de ce groupe de personnes d'un âge avancé.

162. Le Comité d'enquête rhodésien avait recueilli les dépositions de sept témoins ayant vu un deuxième ou un troisième aéronef, certains ayant fait état d'un scénario indiquant une attaque contre le SE-BDY. La Commission d'enquête rhodésienne a refusé d'entendre tous ces témoins mais a recueilli au moins six dépositions faisant état de plus d'un avion. Dans l'ensemble, elle s'est montrée critique envers ces témoins, ce qu'elle n'a pas fait avec les témoins qui n'ont pas mentionné de deuxième appareil, ce qui, comme on l'a déjà noté plus haut, pourrait être imputé à ses préjugés. La Commission de 1961 a également entendu au moins 6 témoins parler de plus d'un avion et au moins 12 témoins d'un phénomène apparenté à une lumière vive dans le ciel. Plus récemment, le Groupe d'experts a entendu cinq nouveaux témoins qui ont constaté plus d'un aéronef (ainsi que sept qui affirmaient que le gros avion était en flammes avant de s'écraser). Comme on l'a vu plus haut, le seul survivant de l'accident, Harold Julien, a également tenu des propos qui suggèrent une menace ou attaque alors que l'avion s'approchait de Ndola, ainsi qu'une possible explosion soudaine.

163. Les individus qui ont témoigné n'étaient pas les seuls à avoir constaté ces faits durant la nuit en question. Parmi les informations reçues des États-Unis se trouvaient deux communications datées du 18 septembre adressées au Département d'État par Gullion, dans lesquelles deux points significatifs étaient évoqués. Dans la première, on lit que l'avion « pourrait avoir été abattu » et dans la seconde il est question de signalements de « lumière vive dans le ciel ». D'après ces communications, l'un de ces renseignements ou les deux ont aussi été immédiatement transmis à la Maison Blanche, au Secrétaire d'État à la défense, à l'armée, la marine, l'armée de l'air et la CIA. Il est remarquable que la première impression de l'Ambassadeur des États-Unis sur le terrain ait été que l'accident avait résulté d'une action hostile.

164. Dans l'ensemble, il existe une quantité importante de déclarations de témoins oculaires, qui tendent à établir qu'il y avait plus d'un avion en vol au moment où le SE-BDY faisait ses manœuvres d'approche vers Ndola, que l'autre appareil présent était un avion à réaction, que le SE-BDY était en flammes avant de s'écraser au sol et qu'il pouvait avoir essuyé des tirs ou avoir été pris en chasse par un ou plusieurs autres aéronefs. Il conviendra d'examiner ces éléments plus avant au fur et à mesure que le dossier s'étoffera et de les comparer aux renseignements issus des archives des services de renseignement, de sécurité et de défense des États Membres, qui seront, je l'espère, bientôt consultables.

**b) Allégations relatives à des communications interceptées concernant l'attaque**

165. Le Groupe d'expert a attribué une valeur probante modérée aux 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 pensaient avoir été l'attaque du SE-BDY à l'origine de l'accident. Les deux déclarations sont décrites plus en détail dans les rapports de la Commission Hammarskjöld et du Groupe.

166. S'agissant des informations afférentes à Southall, on rappellera qu'il a dit qu'en 1961 il était agent de « traitement et de transmission », stationné à un centre de communications navales de la NSA près de Nicosie. Il a répété à maintes reprises que durant la nuit en question, il avait entendu ou lu les déclarations suivantes : « Je vois un avion de transport s'approcher en contrebas, tous feux allumés. Je vais descendre pour m'en assurer. Oui, c'est le DC-6 Transair. C'est l'avion. Je l'ai touché. Il y a des flammes. Il tombe. Il va s'écraser ». 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 lorsqu'il a entendu l'enregistrement du message ou en a lu la transcription. Southall a également précisé que l'officier de quart, ou un autre

officier présent à ce moment, 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'Hamarskjöld ». On se souviendra que l'Ambassadeur des États-Unis à Léopoldville, Gullion, avait également mentionné « Lone Ranger » et le Fouga Magister.

167. Dans le cours de mon mandat, j'ai appris que Southall était malheureusement décédé après que le Groupe d'experts avait conclu ses travaux. On se souviendra également que les États-Unis ont confirmé en 2016 qu'il était entré dans la marine en 1955, avait terminé son service actif en 1969 et avait pris sa retraite en sa qualité de commandant de la réserve navale en 1978. Aucune information complémentaire n'a été reçue des États-Unis en ce qui concerne les affirmations de Southall, notamment aucune réponse aux questions du Groupe d'experts qui avait demandé si Southall avait été stationné en Grèce ou s'il avait travaillé à l'appui de la NSA, comme il l'avait affirmé. Même si Southall est décédé, il demeure possible pour les États-Unis de confirmer ou d'infirmer ces points.

168. Quant à Abram, on rappellera qu'il a également déclaré avoir entendu des transmissions radio dont le contenu portait sur un avion abattu au Congo ou à proximité, dans la nuit du 17 au 18 septembre 1961 alors qu'il était affecté à un poste d'écoute de la NSA à Héraklion (Crète), en Grèce. Entre 2015 et 2017, les États-Unis ont déclaré qu'ils n'avaient pas de documents concernant Abram. Comme indiqué plus haut, les États-Unis ont récemment transmis ce qui semble être un carnet de service attestant qu'Abram avait travaillé dans l'armée de l'air en tant que spécialiste des interceptions et qu'il avait opéré en Crète au service de sécurité de l'armée de l'air américaine. Les États-Unis affirment que les documents qu'ils ont communiqués prouvent également qu'Abram n'était pas en Crète en septembre 1961, ce que l'intéressé dément.

169. Les affirmations de Southall et Abram sont pertinentes au regard de la question de savoir si le SE-BDY pourrait avoir subi une attaque. Les États-Unis ont désormais confirmé qu'ils avaient tous deux travaillé dans l'armée américaine et qu'Abram avait travaillé dans le renseignement. Il reste, toutefois, des affirmations contradictoires et des aspects non élucidés. En effet, il faut encore établir quelles fonctions ces deux agents remplissaient à la période pertinente, les dates précises de leur séjour dans les lieux d'affectation concernés et vérifier leurs affirmations respectives selon lesquelles il existait des bandes enregistrées ou autres formes d'enregistrement de ce qu'ils avaient entendu et transmis aux États-Unis (et, dans le cas d'Abram, au Royaume-Uni). Il paraît probable que les États-Unis doivent avoir au moins certains documents supplémentaires qui permettraient d'élucider raisonnablement la question.

### c) Capacité de mener une attaque aérienne

170. À l'issue des premières enquêtes, la possibilité que le Fouga Magister, alors considéré comme le seul avion de chasse disponible au Katanga les 17 et 18 septembre 1961, ait pu être utilisé dans une attaque contre le SE-BDY a été exclue. Cette conclusion reposait sur le fait qu'il avait été jugé impossible que le Fouga ait atteint Ndola puis soit retourné à Kolwezi, en raison de la quantité limitée de carburant qu'il pouvait transporter. De plus, il avait été tenu compte du fait que le « capitaine » du Fouga (Delin) et d'autres avaient déclaré que l'appareil était stationné la nuit. Aucun de ces éléments de preuve n'est concluant. En effet, le « capitaine » Delin a admis à la Commission d'enquête rhodésienne « qu'au moins à une occasion, le Fouga avait décollé d'une piste non pavée », ce qui signifie qu'il aurait pu utiliser, pour le décollage et pour l'atterrissage, un terrain d'aviation autre que celui de Kolwezi. Or il y en avait plusieurs qui possédaient la longueur nécessaire, comme il apparaît sur la carte jointe en annexe au présent rapport. De plus, Da Costa et Hammarberg, se

fondant sur leur propre expérience et le manuel du Fouga, ont déclaré qu'en tout état de cause le Fouga aurait été en mesure de faire l'aller-retour entre Kolwezi et Ndola pour une mission de combat. S'il est vrai qu'un aller-retour Kolwezi-Ndola-Kolwezi n'aurait laissé qu'une plage de temps très limitée pour le combat, le Fouga aurait certainement pu atteindre Ndola s'il avait utilisé un terrain d'aviation plus proche pour le décollage ou l'atterrissage. En outre, il y a lieu de critiquer la façon dont la déclaration de Delin a été acceptée, sans analyse plus poussée. La Commission d'enquête rhodésienne a effet indiqué : il « est venu déposer spontanément ... Nous n'avons trouvé aucune raison de mettre son témoignage en doute », et ce en dépit du fait qu'il s'agissait d'un mercenaire katangais suspecté de complicité dans la tragédie, ce qui constituait une raison suffisante d'approfondir un minimum l'analyse de ses motivations. De fait, les déclarations de Delin comportent des contradictions sur certains points, y compris le nombre de pilotes alors disponibles et même sa propre aptitude à piloter. L'ensemble des preuves obtenues par la suite, notamment de ses camarades, donne à penser qu'il n'était pas pilote. Il y a également des contradictions entre ses déclarations au Comité d'enquête rhodésien et à la Commission d'enquête rhodésienne.

171. En 2015, le Groupe d'experts a estimé qu'il était possible qu'un Fouga Magister, un De Havilland Dove ou un Dornier DO-27 ou DO-28 ait été utilisé pour mener une attaque aérienne contre le SE-BDY. Toutefois, en raison de l'absence d'autres éléments de preuve à l'appui et compte tenu des contraintes et difficultés opérationnelles et d'autre nature qui pesaient sur toute attaque nocturne directe, il a attribué une valeur probante faible à l'information selon laquelle une attaque précisément indétectable aurait été menée par un de ces appareils. Cependant, les avis d'experts que j'ai recueillis ont à nouveau souligné le fait qu'il aurait été plus facile pour un deuxième aéronef de harceler ou distraire le SE-BDY que de lui tirer dessus. Pareille menace, si elle avait été menée à un moment crucial de la descente du SE-BDY, aurait pu causer l'accident sans qu'il y en ait de preuves matérielles.

172. Les nouveaux éléments d'information que j'ai analysés en 2017 appuient les conclusions du Groupe d'experts et permettent en plus d'établir qu'il était possible de mener une attaque aérienne contre le SE-BDY avec les moyens disponibles dans le secteur à l'époque. Il ressort de renseignements nouveaux issus des archives de l'ONU qu'il y avait bien plus de terrains ou pistes d'aviation qui pouvaient être utilisés pour une attaque que ce que le Groupe avait initialement conclu. D'autres informations confirment qu'il y avait plusieurs pilotes en mesure de perpétrer une attaque, alors que seul Delin avait été pris en compte dans les premières enquêtes. En outre, il y avait plus d'aéronefs disponibles que ce qui avait été initialement établi, y compris quant à la possibilité qu'il y ait eu un deuxième Fouga Magister en service. Comme il ressort des analyses d'experts que j'ai examinées, il aurait été difficile pour un Fouga ou autre aéronef de décoller, attaquer et atterrir de nuit. Il y a cependant, dans les témoignages recueillis lors des premières enquêtes, des récits indiquant que des atterrissages avaient bel et bien été faits de nuit, à l'aide de balisage au sable et au kérosène, et la Commission de 1961 a été saisie d'éléments de preuve attestant qu'à l'époque la plupart des vols de l'ONU au Congo étaient faits de nuit.

173. Les observations qui précèdent concernent la possibilité que les forces armées katangaises aient été en mesure de perpétrer une attaque contre le SE-BDY ou de le perturber. La Commission de 1961 n'a pas pu exclure la possibilité qu'il y ait eu un autre avion non katangais en vol cette nuit-là et je ne le peux pas non plus. Cet appareil aurait par exemple pu être 1 des 18 chasseurs bombardiers Canberra de l'armée de l'air royale rhodésienne qui avaient été déployés à Ndola, 1 de ses environ 30 chasseurs bombardiers ou avions d'entraînement Vampire ou 1 de ses 12 Provost légers de combat. Cela ne signifie pas que j'ai des éléments de preuve précis attestant qu'un de ces appareils était en vol à Ndola la nuit du 17 au 18 septembre 1961 et

moins encore que l'un d'entre eux a été impliqué dans une attaque. Cependant, l'espace aérien concerné est celui de la Rhodésie et, sans avoir examiné tous les documents pertinents, et compte tenu du nombre de dépositions de témoins oculaires indiquant la présence d'un autre avion en vol, il est impossible, à ce stade, d'écarter définitivement la possibilité qu'il y ait eu un aéronef non katangais.

174. L'information selon laquelle un Fouga, De Havilland, Dornier ou autre aéronef pourrait avoir attaqué le SE-BDY a été jugée faible, prise isolément, mais il convient de l'examiner au regard d'autres éléments de preuve, y compris les témoignages. De plus, comme on l'a fait remarquer, l'accident du SE-BDY n'était pas nécessairement la conséquence d'une attaque directe menée à bien, car il aurait suffi qu'un deuxième appareil le perturbe pour qu'il s'écrase.

175. Pour conclure sur cette question, je constate que certains aspects de l'allégation de Beukels sont compatibles avec d'autres éléments de preuve et, à mon sens, elle mérite encore un examen plus approfondi. Parmi les points de l'allégation de Beukels qui sont corroborés, on notera le fait qu'il a indiqué que le SE-BDY avait ses feux allumés et que le Fouga avait utilisé un projecteur, ce que confirme le récit de Southall ainsi que celui de témoins oculaires, dont certains ont précisé que les avions avaient leurs feux allumés. Le récit de Beukels correspond également à l'heure effective de l'accident, à l'altitude de vol potentielle du Fouga, à la possibilité que des ordres radio aient été donnés en langue française (corroboré par le témoignage de Southall et par la présence possible des francophones Barrau ou Lalande dans le cockpit) et aux propos de Julien selon lesquels Hammarskjöld aurait dit « demi-tour ». Je note également que j'ai reçu une opinion révisée de Hammarberg, selon laquelle, en raison de la forme du cockpit du Fouga, il aurait été possible que le navigateur situé sur le siège arrière utilise la radio pour transmettre des messages alors que, simultanément, le pilote à l'avant contrôlait l'appareil et menait une attaque, conformément aux allégations. De nombreux aspects de l'histoire de Beukels sont conformes à des faits établis mais ses déclarations, affirmant également la participation de deux Fouga Magister, nécessitent encore des vérifications et une corroboration indépendante. Le meilleur moyen de vérifier si ces événements se sont produits serait, semble-t-il, d'examiner les archives des services de renseignement, de sécurité et de défense des États Membres, afin de confirmer ou d'infirmer l'existence d'enregistrements des interceptions alléguées.

## **2. Influence intérieure : il n'est pas possible, à l'heure actuelle, de déterminer si des actes de sabotage ont provoqué l'accident**

176. Comme on s'en souviendra, les différentes formes possibles de sabotage qui auraient pu contribuer à l'accident ont été envisagées dès les premières enquêtes. Le Groupe d'experts a attribué une valeur probante nulle à l'affirmation faite en 2015 selon laquelle des membres d'une ambassade étrangère (Roumanie) à Léopoldville auraient participé à l'introduction d'un engin explosif dans le SE-BDY alors qu'il se trouvait sur le tarmac de l'aéroport de Léopoldville ou à l'affirmation selon laquelle un pirate de l'air ou passager « clandestin » aurait été introduit à bord du SE-BDY. Le Groupe n'a pas été en mesure d'évaluer l'allégation de sabotage liée aux documents du South African Institute for Maritime Research concernant « l'Opération Céleste ».

177. La Commission de 1961 a indiqué 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. Les techniciens suédois chargés de l'appareil ont également confirmé qu'il avait été laissé sans surveillance et que les soutes avant n'étaient pas verrouillées. Le Groupe d'experts a cependant attribué une valeur probante nulle aux

documents du South African Institute for Maritime Research ordonnant « l'Opération Céleste » visant l'élimination de Hammarskjöld, en raison du fait que leur authenticité n'avait pas pu être établie, que la chaîne de leurs détenteurs successifs était incertaine et que l'existence de l'Institut en septembre 1961 n'était pas prouvée. J'avais espéré pouvoir déterminer l'authenticité de ces documents. Malheureusement, comme je n'ai pas obtenu l'accès nécessaire, cela reste une hypothèse que je n'ai pas été en mesure d'infirmer ou étayer plus avant.

178. Je n'ai trouvé aucun fondement en faveur de toute autre allégation de sabotage. En conséquence, à l'heure actuelle, il demeure nécessaire de vérifier les allégations relatives à l'Opération Céleste pour que toute conclusion puisse être tirée quant à la possibilité qu'un acte de sabotage ait contribué à l'accident. Il faut encore procéder à une analyse des documents originaux, interroger éventuellement les témoins et examiner les archives des services de renseignement, de sécurité et de défense des États Membres pour vérifier s'il y est fait référence au South African Institute for Maritime Research ou à l'Opération Céleste (qui ferait notamment intervenir la CIA).

### **3. Il demeure possible que l'accident ait été causé par une erreur de pilotage, sans influence**

179. Il reste concevable que l'accident ait pu résulter d'une erreur de pilotage, en dépit de l'expérience de l'équipage et des conditions normales qui précédaient la préparation à l'atterrissage. Les choses seraient bien simples si on pouvait affirmer avec conviction que tous les éléments de preuve potentiels ont été recueillis et examinés et qu'il n'y a aucune autre explication possible. Il ne sera évidemment jamais possible d'examiner la totalité des éléments de preuve ayant existé à un moment ou à un autre. Ainsi, en effet, la plus grande partie de l'avion ayant brûlé après l'accident et n'ayant donc pas pu être testée, il ne sera jamais possible de parvenir à une conclusion définitive concernant l'existence ou l'absence de corps étrangers dans l'épave avant qu'elle ne prenne feu. Nonobstant ces limites, si tous les éléments de preuve disponibles ont été examinés et qu'aucune autre hypothèse ne peut être soutenue, il peut être légitime de supposer, à toutes fins utiles, qu'il ne peut y avoir aucune explication autre que l'erreur de pilotage.

180. Des questions se posent au sujet du type d'erreur de pilotage qui aurait pu se produire et, plus précisément, la question de savoir si une autre défaillance aurait pu aussi constituer un facteur d'influence. Toutefois, les théories selon lesquelles il pouvait y avoir eu une défaillance mécanique ou autre panne, notamment de l'altimètre, qu'une valeur de calage altimétrique (QNH) erronée avait été communiquée ou que les mauvaises cartes d'atterrissage avaient été utilisées ont, à mon sens, été dûment écartées pendant les travaux de la Commission Hammarskjöld et du Groupe d'experts. En conséquence, si l'accident s'est produit sans influence extérieure, il est presque certain qu'il a été causé par une pure erreur de pilotage, comme une combinaison d'une lecture erronée de l'altimètre et d'une erreur d'appréciation visuelle.

181. L'hypothèse de l'erreur de pilotage revêt une certaine solidité logique, en partie en raison des problèmes que posent les autres hypothèses, comme la difficulté que représente une attaque aérienne ou autre influence extérieure et, en particulier, la difficulté d'effectuer une attaque air-air de nuit ou, s'agissant de l'éventualité du sabotage, le fait que le SE-BDY ne soit resté que très peu de temps sans surveillance à Léopoldville. Il y a cependant deux raisons principales pour lesquelles il serait infondé, sur le plan logique, de conclure, au stade actuel, à la plus grande probabilité d'une absence d'influence extérieure ou intérieure. La première est qu'il est tout à fait manifeste que les éléments de preuve pertinents n'ont pas tous été recueillis, et ce point sera élaboré plus avant ci-dessous. Il ne serait ni judicieux ni responsable de

tirer une conclusion définitive, en sachant pertinemment qu'on n'a pas vu tous les éléments de preuve matériels potentiels. La deuxième est que de nombreux éléments de preuve doivent encore être élucidés. Or une partie d'entre eux devrait pouvoir s'expliquer par des renseignements détenus par des États Membres, comme de savoir si les transmissions vocales interceptées existent, comme il l'a été allégué, et si elles sont authentiques ou fausses ou si une agence de sécurité ou de renseignement aurait enregistré la présence d'un deuxième aéronef.

#### **4. Il est plausible que des facteurs humains aient joué un rôle dans l'accident**

182. Des « facteurs humains » tels que la fatigue peuvent avoir joué un rôle dans l'accident, indépendamment de la question de savoir s'il y a eu d'autres influences. Pareils facteurs peuvent contribuer à une erreur de pilotage ou limiter les capacités de réaction d'un pilote face à une interférence. Comme l'a fait observer le Groupe d'experts en 2015, le SE-BDY, un DC-6B, était un appareil complexe et très exigeant, nécessitant au minimum trois membres d'équipage (deux pilotes et un mécanicien de bord). Le Groupe a reconnu qu'en cas de fatigue, l'équipe du SE-BDY courait un risque accru de commettre des erreurs simples, d'avoir des illusions visuelles ou de mal apprécier la situation. De même, la fatigue ou une autre faiblesse aurait pu entamer l'aptitude de l'équipage à réagir face à une situation anormale ou d'urgence, comme une attaque aérienne ou une menace extérieure, ou à faire face aux conséquences d'un sabotage ou à une défaillance technique.

183. Le Groupe d'experts a examiné une analyse effectuée à l'époque par du personnel qualifié travaillant pour les autorités suédoises compétentes et fondée sur des documents de Transair, la compagnie qui exploitait le SE-BDY. Il a attribué une valeur probante modérée à l'information selon laquelle trois des quatre membres de l'équipage n'auraient pas eu suffisamment de plages de repos avant le vol du SE-BDY. Il semblerait toutefois que le pilote, Hallonquist, ait eu la possibilité de se reposer suffisamment. Dans le cadre de mes investigations, j'ai examiné la valeur probante à accorder à l'allégation selon laquelle l'équipage aurait pu être sous l'emprise de l'alcool ou de la drogue. Après examen des évaluations d'experts que j'ai reçues, j'ai conclu que ce type d'influence n'avait pas eu lieu. Compte tenu de ce qui précède, j'estime qu'il est plausible que la fatigue ait pu avoir une incidence sur les aptitudes du copilote et de l'ingénieur de vol du SE-BDY, y compris sur leur capacité à réagir aux imprévus. Mais sur la base des éléments disponibles, il me semble peu probable que le pilote ait été dans la même situation.

### **C. Autres questions**

#### **1. Il est certain que d'autres informations pertinentes existent**

184. Après lecture attentive du dossier, y compris des informations partiellement déclassifiées, il apparaît presque certain que des informations pertinentes et non divulguées, concernant d'une manière ou d'une autre les conditions et circonstances de la tragédie, existent dans les archives des services de renseignement, de sécurité et de défense d'États Membres. À en juger par l'historique du dossier et la manière dont les éléments nouveaux ont été recueillis au fil des ans, il reste probable que des informations supplémentaires seront repérées, exhumées ou mises à disposition. Si cela peut offrir une consolation, ça ne suffit pas à compléter les informations lacunaires dont on aurait urgemment besoin pour établir toute la vérité et parvenir à une conclusion définitive sur les causes probables de l'accident. Ce dont on aurait plutôt besoin, et qui aurait dû se produire depuis longtemps, c'est la divulgation sans condition ni réserve des informations retenues jusqu'à présent par les agences ou services de renseignement, de sécurité et de défense d'États Membres.

185. Au cours des deux dernières années, le corpus des connaissances sur les informations afférentes aux services de renseignement, sécurité et défense des États Membres s'est étoffé. Ainsi, au titre de la présente enquête, les États-Unis ont confirmé qu'il y avait un ou plusieurs agents de la CIA présents dans la région du Congo à l'époque. Ils ont fourni des archives diplomatiques indiquant que la CIA et d'autres entités chargées du renseignement, de la sécurité ou de la défense avaient été tenues informées des évolutions importantes dans la sphère politique. Ils ont en outre confirmé qu'ils avaient des ressources à Ndola au moment pertinent, notamment l'aéronef Dakota. Les documents indiquent que le ou les Dakota étaient capables d'intercepter des communications et qu'ils étaient équipés de matériel radio assez puissant pour transmettre des messages à l'échelle intercontinentale. En outre, en 2015, les États-Unis avaient indiqué au Groupe d'experts que « la CIA avait effectué une investigation et n'avait trouvé aucun document sur la présence de Fouga Magister dans la région du Katanga à la période considérée ». Toutefois, en 2017, ils m'ont fourni des éléments indiquant que d'autres archives comportaient une quantité importante d'informations concernant la présence de trois Fouga, ce qui est également une évolution positive.

186. Sur une note encourageante, la Belgique a directement confirmé que des informations pertinentes se trouvaient dans les archives de ses services de sécurité et communiqué certains documents.

187. Dans les réponses qu'elle m'a adressées, l'Allemagne fait référence à des catégories de renseignements pertinents qui incluent des éléments présents dans les archives de ses services de renseignement, de sécurité et de défense. J'ai pu obtenir des copies de certaines de ces informations grâce aux recherches et à l'assistance de M. Gülstorff. D'après les investigations effectuées, il apparaît cependant possible que des restrictions aient été imposées aux recherches car les dossiers repérés dans les archives allemandes se distinguaient par l'absence notable de toute référence à l'accident du SE-BDY, à la mort de M. Hammarskjöld et aux enquêtes qui s'en sont suivies. Or il ne serait pas déraisonnable de supposer que ces événements revêtaient un intérêt certain pour l'Allemagne de l'Est et de l'Ouest, comme l'atteste le fait non négligeable que, d'après les archives examinées en 2017, l'Allemagne de l'Ouest avait participé vers août 1961 à une tentative de coordonner des pourparlers secrets entre le Président du Congo d'alors, Joseph Kasavubu, et Moïse Tshombe.

188. Pour la première fois (à ma connaissance), le Royaume-Uni a communiqué des renseignements issus de ses archives qui, rapprochés avec des informations déjà consignées (y compris des déclarations du Haut-Commissaire à Salisbury, Lord Alport), confirment la présence d'agents du MI5 et du MI6, dont David Driver et Neil Ritchie. Ces renseignements confèrent une légitimité aux informations connexes qu'on peut tirer de documents clefs, comme le rapport de Neil Ritchie daté du 25 septembre 1961, qui traite de questions telles que les dispositions prises par le Royaume-Uni pour faciliter la rencontre proposée par Hammarskjöld à Ndola, y compris le transport de Tshombe à cette réunion. Ces mentions directes de Driver et Ritchie dans les informations reçues du Royaume-Uni confirment que des services de renseignement étrangers étaient actifs dans le secteur juste avant et après l'accident du SE-BDY, ce qui n'est indiqué dans aucun des rapports des enquêtes officielles mais dont il reste nécessairement des traces dans les archives des services de renseignement, sécurité ou défense des États Membres concernés. J'ai également reçu du Royaume-Uni l'information selon laquelle, en 1962, il recevait des rapports des services de renseignement rhodésiens, dont certains ont été déclassifiés, notamment les rapports du Comité du renseignement de Rhodésie du Nord. Ces pièces doivent pouvoir être trouvées dans les archives existantes et il semble probable que les archives du Bureau fédéral du renseignement et de la sécurité (l'institution chargée du renseignement et de la sécurité dans la Fédération coloniale de la Rhodésie et du

Nyasaland), où qu'elles se trouvent, contiennent également des informations pertinentes supplémentaires. Des rapports de 1961 analogues aux rapports visés de 1962 n'ont pas été portés à mon attention mais ils doivent exister en toute probabilité et contenir d'autres informations pertinentes. De plus, si, comme il l'a été allégué, des États Membres interceptaient les communications émanant de la machine CX-52 d'Hammar skjöld, alors il devrait être possible de retrouver ces interceptions et de vérifier si d'autres éléments pertinents s'y trouvent.

189. Ainsi, il est possible de cerner clairement certains domaines d'investigation à mener, lesquelles nécessitent, au minimum, la coopération active de certains États Membres, qui doivent examiner les archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense à la recherche d'informations précises. La principale piste de recherche est celle des écoutes radio et documents connexes (y compris, par exemple, les bandes enregistrées, les transcriptions, les éléments d'information secondaires et tertiaires, et autres pièces), plus particulièrement en ce qui concerne les communications émanant du SE-BDY ou entre lui et tout autre aéronef, force terrestre ou poste de contrôle du trafic aérien. Si elle est vérifiable, toute information de ce type concernant le déroulement des événements au cours des dernières minutes du SE-BDY pourra probablement confirmer ou infirmer une ou plusieurs des hypothèses examinées et nous rapprocher ainsi de la clôture du dossier. En revanche, si, au terme de recherches complètes, incluant les archives des services de renseignement, de sécurité et de défense, il est établi que pareil enregistrement ou autre pièce n'existe pas et n'a jamais existé, alors on serait véritablement fondé à conclure que la seule cause probable de l'accident était l'erreur de pilotage.

190. Comme établi par les documents de la Commission d'enquête rhodésienne, selon le contrôleur du trafic aérien de Salisbury, le registre de contrôle du trafic aérien de Ndola est un document fort sommaire et maints événements survenus n'y ont pas été consignés. On sait désormais qu'il est probable qu'il existe d'autres interceptions de transmissions radio et documents connexes, qui permettraient de compléter le registre lacunaire du contrôle du trafic aérien de Ndola, établi 32 heures après l'accident. Parmi les éléments nouveaux que j'ai examinés, certains attestent que des États Membres interceptaient les communications de l'ONU au Congo, que du matériel d'interception d'États Membres se trouvait à Ndola la nuit en question et que du personnel des services de renseignement de différents États Membres était présent au Congo et en Rhodésie du Nord à la période visée. Les témoignages de Southall et Abram et les documents d'autres personnes comme De Kemoularia et Meijer indiquent également qu'il y a probablement eu des transmissions pertinentes par fréquence radio et que certains États Membres et d'autres les écoutaient. L'existence de tels enregistrements ou documents connexes permettrait de corroborer le registre du contrôle aérien et de lui conférer du crédit.

191. À la lumière de l'analyse contenue dans le présent rapport, il m'apparaît raisonnable de conclure que la charge de la preuve incombe désormais aux États Membres, qui doivent à présent démontrer qu'ils ont procédé à un examen complet des dossiers et archives en leur possession, y compris ceux qui demeurent confidentiels, afin d'y rechercher tout élément d'information éventuellement pertinent. Ce point est élaboré plus avant dans les recommandations figurant à la section VII.

## **2. Il est presque certain que Dag Hammarskjöld et les personnes qui l'accompagnaient n'ont pas été assassinés après avoir atterri**

192. En ce qui concerne la cause de la mort des passagers du SE-BDY, le Groupe d'experts a jugé que les constatations et conclusions des autopsies initiales effectuées par les docteurs Ross, Smith et Stevens en 1961 étaient dûment fondées. Ainsi, les

informations de l'époque ainsi que les éléments nouveaux confirment la conclusion selon laquelle tous les passagers sont morts des blessures subies pendant l'accident, instantanément ou peu après. Cette conclusion reposait sur le fait que les experts en criminalistique consultés par la Commission médicale royale de Suède (dans le cadre de l'enquête de la Commission de 1961), M<sup>me</sup> Williams, la Commission Hammarskjöld et le Groupe d'experts ont chacun confirmé l'exactitude des autopsies. Le Groupe a également pu consulter les radiographies originales afférentes à l'autopsie. M. Fleming a formulé un avis, que le Groupe a accepté, selon lequel toutes les lésions avaient été correctement enregistrées par les pathologistes au moment des autopsies et le front de M. Hammarskjöld ne présentait pas de blessure par balle.

193. En tenant compte des conclusions des experts médicaux, il semble raisonnable de conclure qu'aucune valeur probante ne peut être attribuée aux autres allégations concernant la cause de la mort, y compris celle selon laquelle M. Hammarskjöld aurait été assassiné, soit avant l'accident soit après y avoir survécu. On devrait désormais considérer comme établi de façon convaincante et, à mon avis sans l'ombre d'un doute, que l'ancien Secrétaire général Hammarskjöld et tous les autres membres de l'équipage et passagers sont morts instantanément ou très peu de temps après l'impact, à l'exception de Harold Julien. Comme l'a fait observer la Commission de 1961, M. Julien, le Chef par intérim du service de sécurité de l'ONUC, qui a succombé à des complications médicales liées à une insuffisance rénale le 23 septembre 1961, aurait eu de meilleures chances de survie s'il avait été secouru plus vite, au lieu des 16 heures qu'il a fallu aux autorités rhodésiennes pour intervenir. La cause du décès de tous les occupants du SE-BDY ayant été dûment et promptement établie, il n'y a aucune marge de spéculation concernant un éventuel assassinat commis après l'accident.

### **3. Actions des autorités et responsables locaux, y compris les recherches et le sauvetage**

194. Le Groupe d'experts a attribué une valeur probante modérée aux informations nouvelles provenant de deux témoins oculaires ayant indiqué que l'épave de l'avion avait été découverte par les autorités nord-rhodésiennes avant 1510 heures (heure locale), soit l'heure indiquée dans le procès-verbal officiel. Il a également attribué une valeur probante modérée à l'information selon laquelle Lord Alport avait eu connaissance de l'accident à son arrivée à Salisbury à 1400 heures (heure locale) le 18 septembre 1961, soit avant l'heure mentionnée dans le procès-verbal rhodésien officiel. En outre, comme l'a noté la Commission de 1961, les opérations de recherche et de sauvetage entreprises le 18 septembre 1961 n'ont pas du tout rempli les critères de diligence qu'on aurait pu attendre. Malgré les signalements indicatifs d'un accident qui avaient été communiqués aux autorités presque immédiatement après l'événement, malgré le fait qu'il était clair que le SE-BDY n'avait pas atterri et le fait que plus de 20 aéronefs militaires étaient disponibles dans les environs immédiats, l'épave n'a été repérée que 15 heures après l'accident et plus de 9 heures après l'aube. De l'avis de la Commission de 1961, auquel je me range, « le manque de liaison et de coopération entre fonctionnaires intéressés des services aéronautiques, le manque d'initiative et de diligence dont ils ont fait preuve et le retard avec lequel les procédures prescrites ont été appliquées ont encore retardé le début des opérations de recherches et de sauvetage ». Outre les autres conséquences, si le lieu de l'accident avait été repéré plus tôt, il aurait été possible que M. Julien survive, ce qui aurait non seulement sauvé une vie mais également préservé le seul témoin direct des conditions et circonstances de la tragédie.

195. Les dépositions des responsables concernés et des témoins comportaient certes des contradictions mais, prises dans leur ensemble et sans qu'il y soit ajouté d'autres éléments de preuve, cela ne justifie pas en soi de conclure à une collusion officielle

visant à retarder les recherches ou à dissimuler des faits. En conséquence, en dépit des retards intervenus dans les opérations de recherche et de sauvetage, qui ont révélé un manque de professionnalisme regrettable, je ne pense pas qu'il y ait eu de conspiration de l'inaction qui donnerait nécessairement à croire à une collusion ou à un maquillage des causes de l'accident.

## **VII. Recommandations et conclusions**

### **A. Fondement des recommandations**

196. À l'issue des travaux de la Commission Hammarskjöld, l'affaire, qui était restée sans suite depuis plus d'un demi-siècle, a de nouveau été portée devant l'Assemblée générale en 2014. Devant la disponibilité de nouveaux éléments de preuve, le Secrétaire général a alors proposé trois options : la nomination d'un groupe d'experts indépendants, qui serait chargé d'évaluer la valeur probante des nouveaux éléments et de formuler des recommandations, la réouverture de l'enquête qui avait été menée par la Commission de l'ONU en 1961/62 ou l'ouverture d'une nouvelle enquête. Ce faisant, le Secrétaire général a également engagé les États Membres à déclassifier tous documents pertinents qui seraient en leur possession, compte tenu du temps qui s'était écoulé.

197. L'Assemblée générale a choisi de nommer un groupe d'experts indépendants chargé d'évaluer la valeur probante des nouveaux éléments de preuve et de formuler des recommandations. Au titre du mandat qui a été confié d'abord au Groupe d'experts puis à moi-même, en ma qualité d'Éminente Personnalité, l'ensemble de l'Organisation a fourni un travail considérable pour faire toute la lumière sur les événements des 17 et 18 septembre 1961. Sous les auspices de l'ONU, de nouveaux témoins ont été entendus, des dizaines de milliers de pages de documents originaux ont été examinées, des examens médico-légaux ont été effectués, des experts ont été consultés et des États Membres ont collaboré. Sous les auspices de l'Organisation, on a assisté à un processus par lequel il a été possible d'exclure certaines affirmations infondées et de concentrer l'attention sur les hypothèses qui concernent ce qui s'est véritablement produit cette nuit-là.

198. Il demeure cependant que les renseignements communiqués à l'ONU ne suffisent pas pour déterminer la ou les causes de l'accident et il paraît fort probable qu'il existe d'autres éléments d'information importants. Malgré la recommandation faite par le Secrétaire général aux États Membres d'envisager de lever le secret des dossiers pertinents qui seraient en leur possession, aucun État Membre n'a déclaré avoir procédé à un examen systématique de ses dossiers pour y recenser les pièces qui étaient encore classées confidentielles en 2013 et dont le secret pourrait éventuellement être levé. Les États Membres ont fourni une multitude de documents relevant des domaines politique et diplomatique, mais, sauf rares exceptions, presque aucune information des services de renseignement, de sécurité et de défense n'a été déclassifiée ou autre mise à disposition. Or s'il existe des informations susceptibles d'apporter la lumière sur la cause de l'accident, c'est probablement dans ce type d'archives. Il est absolument nécessaire que tous les États Membres à même de détenir des informations pertinentes examinent de façon approfondie les dossiers de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense et autres archives et divulguent tout élément pertinent, ou du moins en confirment l'existence ou, dans le cas où ils n'auraient aucun élément de ce type, établissent une déclaration explicite et univoque à cet égard.

199. Compte tenu du fait qu'elle n'a pas le pouvoir d'ordonner aux États Membres la divulgation de leurs documents, l'ONU pourrait avoir atteint les limites de ses

capacités à obtenir, de façon constructive et dans de brefs délais, des informations nouvelles ayant une valeur probante suffisante, ou elle est en passe d'atteindre ces limites. Pour que toute la lumière soit faite sur les événements des 17 et 18 septembre 1961, c'est à présent aux différents États Membres susceptibles de détenir des informations pertinentes qu'il convient de transférer la responsabilité d'entamer le processus d'examen systématique de tous les documents.

200. Il est certainement possible de trouver un équilibre entre la préservation des intérêts légitimes des États Membres en matière de sécurité et l'examen honnête de la possibilité de divulguer l'existence d'informations remontant à près de 60 ans et relatives à des événements et un monde depuis longtemps révolus. De nombreux États Membres mentionnés dans le présent rapport ont déjà mené différentes formes d'investigation interne concernant leurs activités en Afrique centrale pendant les décennies qui ont suivi la fin de la Deuxième Guerre mondiale et dont les résultats ont été rendus publics.

201. Il convient de souligner que je n'ai pu mentionner des États Membres particuliers dans l'analyse qui précède que parce qu'ils ont coopéré en répondant à mes demandes de recherche, ce dont je leur suis reconnaissant. Je n'ai pas reçu de réponses de certains autres États Membres auxquels j'ai soumis des demandes de renseignements. Il va sans dire que ces États et d'autres demeurent des sources possibles de renseignements supplémentaires et je les prie instamment de répondre aux demandes de recherche dans un esprit de coopération.

202. J'ai examiné la question de savoir s'il serait utile d'explorer les autres options présentées en 2014 à l'Assemblée générale, à savoir la réouverture de l'enquête de 1961/62 ou l'ouverture d'une nouvelle enquête. Je ne recommande pas le recours à ces options au stade actuel car toute enquête, ouverte ou nouvelle, buterait sur les mêmes limites, puisqu'il n'existe pas de mécanisme permettant d'obliger les États Membres à recenser ou divulguer les documents pertinents. Par conséquent, même si je demeure convaincu qu'une nouvelle enquête ou investigation serait nécessaire pour établir définitivement les faits, je suis d'avis que, dans un premier temps, il convient d'obtenir des États Membres un accord de coopération par lequel ils s'engageraient à procéder à l'examen systématique des archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense et à réévaluer sérieusement s'ils ont encore des motifs justifiés de continuer à maintenir le secret de toute information pertinente qui pourrait s'y trouver. À la lumière de ce qui précède, je propose, aux fins des prochaines étapes, les trois recommandations ci-après. Ces recommandations ne sont ni mutuellement exclusives ni incompatibles entre elles et peuvent être appliquées simultanément.

## B. Recommandations

203. **Je recommande, en premier lieu, que le Secrétaire général, ou une personne indépendante désignée par lui, se charge de suivre certains points non élucidés qui ont été spécialement recensés au cours de la présente enquête.** Je note qu'un certain nombre de questions en sont arrivées à un stade avancé de l'investigation, que je n'ai cependant pas pu mener à terme, faute de temps ou de ressources, ou en raison de la coopération limitée de certains États Membres. Il est peu probable que ces questions puissent, en elles-mêmes, permettre d'établir la ou les causes de l'accident. Toutefois, elles doivent être considérées comme importantes dans la mesure où elles concernent diverses allégations relatives à la tragédie et qu'une fois réglées et évaluées, elles pourraient sans doute contribuer à révéler la valeur probante d'éléments en faveur de telle ou telle hypothèse de la ou des causes de l'accident. Il convient en effet de faire toute la lumière sur les éléments distincts ci-après de la

présente enquête, dont l'analyse a considérablement avancé, mais qui demeurent non élucidés :

a) Demander aux États Membres, qui ne l'ont pas encore fait, de donner suite à ma demande de recherches approfondies;

b) Demander à obtenir le plein accès aux dossiers et documents concernant le South African Institute for Maritime Research et l'Opération Céleste, qui ont pu être repérés par l'Afrique du Sud, dans l'objectif de faire analyser par un expert indépendant leur date d'origine, leur authenticité, la chaîne de leurs détenteurs successifs, leur provenance et autres informations pertinentes;

c) Examiner et vérifier, dans les archives de l'ONU, de l'Organisation de l'aviation civile internationale et d'autres sources d'information fiables : les capacités aériennes de l'armée de l'air katangaise; les aéroports ou pistes d'aviation qu'elle contrôlait; les pilotes qui travaillaient dans ses rangs; les actions hostiles menées par ses appareils contre l'ONUC entre le 10 et le 20 septembre 1961;

d) S'enquérir auprès des États-Unis des questions restées sans réponse (posées par le Groupe d'experts, l'ONU et l'Éminente Personnalité) ainsi que des nouveaux aspects qui se sont faits jour quant aux questions posées sur les états de service d'Abram et Southall;

e) Vérifier l'existence ou l'absence de communications (entrantes, sortantes ou interceptées) avec le SE-BDY et les tours de contrôle du trafic aérien concernées ou d'autres parties liées à la tragédie et déterminer leur valeur probante;

f) Effectuer le suivi, notamment auprès des gouvernements des États Membres concernés, des actions menées pour découvrir les notes originales et les enregistrements sur bande de l'entretien entre De Kemoularia et « Beukels », y compris la preuve ou la vérification de l'identité de « Beukels », « De Troye » et « Grant ».

**204. Je recommande, en deuxième lieu, qu'il soit demandé à chacun des États Membres concernés de nommer un responsable indépendant de haut niveau chargé de procéder à un examen interne ciblé des archives de leurs services de renseignement, de sécurité et de défense, afin de déterminer si elles contiennent des informations pertinentes.** Il m'est avis que ce processus suppose la nomination d'un responsable de haut niveau qui soit indépendant du pouvoir exécutif et possède les autorisations et les ressources nécessaires. Cette personne devrait examiner de manière exhaustive les archives pertinentes des services de renseignement, de sécurité et de défense, afin de déterminer si elles contiennent des informations contribuant à faire la lumière sur les circonstances de l'accident du SE-BDY, puis communiquer un résumé de ses résultats au Secrétaire général ou à une personne qu'il aurait désignée à cet effet, selon les plus strictes conditions de confidentialité. Après réception de ces informations, le Secrétaire général ou une personne désignée par lui assurerait la liaison bilatérale avec chaque État Membre concerné, afin de lui donner la possibilité de demander l'expurgation d'éléments précis, avant que le document final ne soit présenté à l'Assemblée générale. Dans le cas où des documents pertinents seraient identifiés mais ne pourraient être divulgués pour des raisons de sécurité ou autres, la reconnaissance de l'existence de ces documents constituerait toujours une importante contribution à la reconstitution des faits.

**205. En troisième lieu, je recommande que l'ONU examine ses propres dossiers et archives pertinents, en vue de leur déclassification éventuelle.** C'est certes au Secrétaire général qu'il appartient d'en décider en dernier ressort et c'est une initiative qui ne serait pas sans incidence sur les ressources de l'Organisation, mais je suis d'avis que ce serait un exercice de transparence bénéfique à l'Organisation que

d'examiner certains dossiers et archives afférents à la présente question et d'envisager de les déclassifier et de les rendre publics. Les éléments visés pourraient comprendre les dossiers de l'Éminente Personnalité, les documents de l'ONUC auxquels ma première recommandation fait référence, ainsi que tous les documents relatifs à la tragédie, dont le secret pourrait être levé. L'Organisation donnerait ainsi l'exemple aux États Membres mais contribuerait aussi à repérer où des informations corrélées supplémentaires pourraient se trouver dans les archives des États Membres. Quant aux archives de la Commission Hammarskjöld, à ma connaissance, lorsque le groupe a terminé ses travaux, il a communiqué ses dossiers à l'ONU en déclarant expressément qu'il n'était pas opposé à ce qu'ils soient rendus publics.

206. Il ne s'agit pas ici d'une recommandation formelle, mais je note qu'il pourrait être utile qu'une ou plusieurs personnes soient chargées, de manière continue, de recueillir et rassembler tous renseignements nouveaux en vue de les communiquer au Secrétaire général. À mon avis, il serait opportun que cette ou ces personnes, en se fondant sur les conclusions du présent rapport, évaluent de façon ad hoc le degré auquel tout renseignement nouveau enrichit notre connaissance des conditions et circonstances de l'accident, afin que le Secrétaire général puisse en tenir l'Assemblée générale informée.

207. Pour terminer, je tiens encore une fois à souligner combien il importe que nous conjuguions nos efforts pour établir la vérité et qu'il en va de notre devoir à l'égard des familles des victimes, de l'Organisation des Nations Unies et de l'histoire. Nous avons progressé vers une connaissance plus complète des conditions et circonstances de la mort tragique de Dag Hammarskjöld et des personnes qui l'accompagnaient. La participation active des États Membres est plus que jamais nécessaire pour obtenir les informations qui nous permettront de combler les lacunes dans l'historique des faits et c'est une étape qui doit être franchie pour pouvoir clore le dossier et permettre à la mémoire de ceux qui ont péri à bord du SE-BDY, au service de l'Organisation, de reposer en paix.

# Annexe



