



**AS/Jur/Inf (2016) 07**

29 avril 2016

fjinfdoc07 2016

## **Commission des questions juridiques et des droits de l'homme**

# **Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010 sur le territoire de la Fédération de Russie**

## **Compilation de documents d'information pertinents préparés par le Secrétariat sur instructions du Rapporteur**

Vue d'ensemble établie par le Secrétariat de la commission des questions juridiques et des droits de l'homme à la demande de M. Michael McNamara (Irlande, SOC), Rapporteur sur « Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010 sur le territoire de la Fédération de Russie ».

Alors que M. Michael McNamara, Rapporteur sur « Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010 sur le territoire de la Fédération de Russie » va quitter l'Assemblée avant d'avoir pu terminer son travail, il a chargé le Secrétariat de la commission des questions juridiques et des droits de l'homme de préparer un document d'information compilant toutes les informations pertinentes obtenues jusqu'à présent.

Ce document d'information a pour but de faciliter la poursuite des travaux de la Commission et du futur rapporteur. Le 21 avril 2016, la Commission a autorisé la déclassification des documents qui se trouvent en section 1, 2 et 3 de cette compilation.

### **Table des matières**

1.	Note introductive - Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010 sur le territoire de la Fédération de Russie .....	2
2.	Extrait du procès-verbal de la réunion de l'AS/Jur qui s'est tenue à Strasbourg le 29 septembre 2015 ..	6
3.	Procès-verbal de l'audition de l'AS/Jur qui s'est tenue à Paris le 7 mars 2016 .....	7
4.	Questions supplémentaires adressées aux deux experts en droit de l'aviation, M. Tim Brymer et M. Mendes De Leon, et réponses de ces derniers.....	10
5.	Correspondance .....	12
5.1	<i>Correspondance entre le Rapporteur et le Procureur polonais.....</i>	12
5.2	<i>Correspondance entre le Rapporteur et les autorités russes.....</i>	16

## 1. Note introductive - Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010 sur le territoire de la Fédération de Russie

### Note introductive

[Précédent] Rapporteur : M. Robert Neill, Royaume-Uni, Groupe des conservateurs européens

### 1. Introduction

1. Le 10 avril 2010, la délégation de l'Etat polonais, dirigée par le Président Lech Kaczyński, se trouvait à bord d'un Tupolev Tu-154M qui la transportait de Varsovie à Smolensk, en Fédération de Russie, où elle devait assister à la cérémonie de commémoration du 70<sup>e</sup> anniversaire du massacre de Katyń. Le crash de cet avion à l'aérodrome Severny de Smolensk entraîna la mort de l'intégralité des 96 personnes qui se trouvaient à bord (les quatre membres de l'équipage de conduite, les quatre membres de l'équipage de cabine et les 88 passagers). Parmi les victimes figuraient le Président Lech Kaczyński, sa femme Maria et de nombreux dignitaires et responsables polonais de haut rang, dont les chefs d'état-major de l'armée (armée de terre, armée de l'air et marine) et le président de la Banque nationale de Pologne.

2. Un certain nombre d'enquêtes ont été ouvertes immédiatement après le crash, en vue de déterminer les facteurs qui ont conduit à ce tragique événement. Comme le crash a eu lieu en territoire russe, il appartenait avant tout à la Fédération de Russie de mener l'enquête, ce qu'elle a fait dans une certaine mesure dans le cadre d'une coopération internationale. La Pologne a constitué sa propre commission d'enquête sur le crash et des procureurs ont entamé les enquêtes pénales dans les deux pays.

3. Le rapport d'enquête de la Commission interétatique russe de l'aviation (Commission de l'aviation pour les accidents aériens), publié le 12 janvier 2011, a conclu que « *[l]a cause immédiate de l'accident a été la suivante : absence de décision prise en temps opportun par l'équipage de faire route vers un autre aérodrome, alors qu'il avait été informé de nombreuses reprises des conditions météorologiques précises à l'aérodrome Severny de Smolensk, qui étaient nettement inférieures aux minima fixés pour un aérodrome ; descente sans contact visuel avec les références au sol, à une altitude très inférieure à l'altitude minimale de descente prévue pour pouvoir procéder à une remise des gaz (100 m), afin d'effectuer un vol à vue ; absence de réaction face aux nombreux avertissements TAWS [système d'avertissement et d'alarme d'impact], ce qui a entraîné un impact au sol sans perte de contrôle, la destruction de l'aéronef et la mort de l'équipage et des passagers. D'après les conclusions des experts pilotes et des psychologues de l'aviation, la présence du commandant en chef de l'armée de l'air polonaise dans le cockpit jusqu'à la collision a soumis le commandant de bord à une pression psychologique qui l'a amené à décider de poursuivre la descente dans des conditions qui présentaient un risque injustifié, l'objectif premier étant d'atterrir à tout prix* »<sup>1</sup>.

4. Le rapport final de la Commission d'enquête polonaise sur les accidents aériens nationaux, publié le 22 juillet 2011, précise que « *[l]a cause immédiate de l'accident est la suivante : descente à une altitude inférieure à l'altitude minimale de descente, à une vitesse verticale de descente excessive dans des conditions météorologiques qui empêchaient tout contact visuel avec le sol et exécution retardée de la procédure de remise des gaz. Ces circonstances ont conduit l'aéronef à heurter un obstacle au sol, ce qui a provoqué la séparation d'une partie de l'aile gauche et de l'aileron et, par voie de conséquence, la perte de contrôle de l'aéronef et finalement l'impact au sol* »<sup>2</sup>.

\* \* \*

<sup>1</sup> [Communauté d'Etats indépendants \(CEI\)](http://www.smolenskcrashnews.com/reports/russian/russian_final_report.pdf), Commission interétatique de l'aviation (IAC) (en russe : Rapport Межгосударственный авиационный комитет (МАК)), citation tirée de la traduction anglaise du rapport rédigé en russe : [http://www.smolenskcrashnews.com/reports/russian/russian\\_final\\_report.pdf](http://www.smolenskcrashnews.com/reports/russian/russian_final_report.pdf), Conclusions, pages 171 à 184, pages 182-183. La Commission interétatique de l'aviation a été instituée en décembre 1991, conformément à l'Accord intergouvernemental sur l'aviation civile et l'utilisation de l'espace aérien (Intergovernmental Agreement on Civil Aviation and Airspace Utilisation – OACI, n° d'enregistrement 3720). Cette organisation régionale, à laquelle le statut juridique d'organe de la Fédération de Russie a été octroyé par décret présidentiel, agit pour le compte de la Fédération de Russie dans les questions de navigabilité, d'enquête et de prévention des accidents aériens, d'aérodrome et de l'environnement.

<sup>2</sup> [Final Report from the examination of the aviation accident No. 192/2010/11 involving the Tu-154M airplane, tail number 101, which occurred on April 10th, 2010 in the area of the SMOLENSK NORTH airfield](#) (en anglais), p.318. Voir également la page 236, où sont énumérés les « facteurs » « d'importance majeure qui ont déterminé les causes de l'accident ».

5. Aujourd'hui, près de cinq ans et demi après l'accident, la Fédération de Russie continue à conserver l'épave de l'avion, les boîtes noires et leurs enregistrements originaux des données de vol, ainsi que d'autres preuves matérielles. Il s'agit, à première vue, du principal sujet de préoccupation dont ont fait part les signataires de la proposition de résolution sur la base de laquelle la commission des questions juridiques et des droits de l'homme m'a demandé d'établir un rapport<sup>3</sup>. Cela dit, des copies des enregistrements des données de vol et un nombre considérable de preuves matérielles ont déjà été transmises aux autorités polonaises<sup>4</sup>. Par ailleurs, à ma connaissance, ni l'enquête pénale russe, ni l'enquête pénale polonaise n'est encore close.

## 2. Le contexte juridique

6. Du point de vue juridique, le choix du régime juridique applicable aux enquêtes est complexe et sujet à interprétation. Qu'il suffise de rappeler, aux fins de la présente note, que l'instrument dont le choix aurait pu s'imposer d'emblée de manière évidente était l'accord polono-russe de 1993<sup>5</sup>, qui régit les vols militaires des deux Etats concernés. Mais, comme l'accord de 1993 ne règle pas en détail la procédure à suivre en cas d'enquête « conjointe » de la sécurité aérienne, les deux pays ont convenu que l'enquête se déroulerait dans le cadre de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago du 7 décembre 1944), qui est en vigueur depuis 1947 et a été ratifiée à la fois par la Pologne en 1945 et par la Fédération de Russie (Union soviétique) en 1970<sup>6</sup>. Précisons que l'expérience du travail sur le terrain au cours des premiers jours qui ont suivi l'accident a conduit les autorités russes à mener l'enquête de sécurité aérienne conformément à l'annexe 13 de la Convention de Chicago, alors que le Tu154 était un avion militaire ; le Gouvernement polonais a accepté ce choix<sup>7</sup>.

7. La décision d'agir dans le cadre de la Convention de Chicago pourrait être sujette à controverse, car l'article 3 de la Convention précise que « *la présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat* »<sup>8</sup>. Bien qu'il n'existe aucune définition stricte d'un vol d'Etat ou d'un vol civil, une étude juridique réalisée par le Secrétariat de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 1994 a défini les critères qui permettent de les distinguer. Elle observe que la Convention de Chicago adopte une approche fonctionnelle pour distinguer les vols d'Etat et les vols civils, en examinant l'intégralité des circonstances, et notamment « *en tenant compte d'un certain nombre de facteurs, parmi lesquels devraient figurer [...] la propriété de l'aéronef (son propriétaire est-il privé ou public ?), [...] les passagers ou le personnel transportés (s'agit-il de responsables de l'Etat ou de membres du grand public ? Le vol a-t-il été ouvert à l'usage du public ?), l'enregistrement de l'aéronef et les marques de nationalité (est-il inscrit dans un registre d'aéronefs civils ou d'aéronefs d'Etat ?), [...] la nature de l'équipage (les membres de l'équipage sont-ils des civils ou des agents des services de l'armée, des douanes ou de la police ?), l'exploitant (l'exploitant est-il un service de l'armée, des douanes ou de la police ?) [...]* »<sup>9</sup>.

8. Cependant, en dépit du fait que, conformément à la définition précitée, il s'agissait d'un aéronef d'Etat, qui transportait de hauts responsables de l'Etat, dont le Président polonais, piloté par du personnel militaire et enregistré en qualité d'aéronef militaire, les deux Etats ont convenu de mener la principale enquête technique conformément aux Normes internationales et pratiques recommandées (SARPs) précisées à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago, qui sont en principe applicables à l'aviation civile<sup>10</sup>.

<sup>3</sup> [Doc. 13628](http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/X2H-Xref-ViewPDF.asp?FileID=21283&lang=fr) du 7 octobre 2014, dernier paragraphe, sur <http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/X2H-Xref-ViewPDF.asp?FileID=21283&lang=fr>.

<sup>4</sup> Voir, par exemple, les informations communiquées (en anglais) sur le site de Wikipedia, « 2010 Polish Air Force Tu-154 crash » : [https://en.wikipedia.org/wiki/2010\\_Polish\\_Air\\_Force\\_Tu-154\\_crash](https://en.wikipedia.org/wiki/2010_Polish_Air_Force_Tu-154_crash).

<sup>5</sup> Accord passé entre le ministère de la Défense de la République de Pologne et le ministère de la Défense de la Fédération de Russie sur les termes de la coopération bilatérale pour les opérations aériennes militaires menées par la République de Pologne et la Fédération de Russie dans l'espace aérien des deux Etats, signé à Moscou le 14 décembre 1993. <http://bit.ly/1ldxdC9> (version polonaise non publiée ; également disponible en russe).

<sup>6</sup> Disponible sur : <http://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>. Liste des Parties à la Convention : [http://www.icao.int/secretariat/legal/list\\_of\\_parties/chicago\\_en.pdf](http://www.icao.int/secretariat/legal/list_of_parties/chicago_en.pdf).

<sup>7</sup> Ce qu'a confirmé le Premier ministre de l'époque, Donald Tusk, lors de la conférence de presse du 28 avril 2010 : <https://www.premier.gov.pl/en/news/news/the-government-and-civil-service-have-passed-this-difficult-test.html>. Voir également la lettre du 27 janvier 2015 adressée au Sénat polonais par le ministère polonais des Affaires étrangères (en polonais, disponible auprès du Secrétariat).

<sup>8</sup> Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) Doc. 7300, disponible sur [http://www.icao.int/publications/Documents/7300\\_orig.pdf](http://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf).

<sup>9</sup> LC/29-WP/2-1 du 3 mars, 29<sup>e</sup> Session du comité juridique de l'OACI, Montréal, 4–5 juillet 1994.

<sup>10</sup> Pour un bon aperçu général, voir Piotr Kasprzyk. « Legal Ramifications of the Investigations of the 2010 Polish President's Aircraft Accident », in vol. 36 *Air and Space Law* (2011), pp. 201–216. Comme l'indique M. Kasprzyk, le caractère contraignant et le statut juridique précis des normes et pratiques recommandées font l'objet d'interprétations et d'avis divers.

9. Les principes applicables aux enquêtes de sécurité aérienne suivants, qui sont tirés de la liste détaillée de normes et pratiques recommandées énoncées à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago, méritent une mention particulière :

9.1. l'enquête sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités (norme 3.1) ;

9.2. le service d'enquête sur les accidents doit pouvoir mener l'enquête en toute indépendance et sans restrictions (norme 5.4) ;

9.3. il est recommandé que toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités soit distincte de l'enquête menée en application des dispositions de l'Annexe 13 (norme 5.4.1) ;

9.4. l'Etat qui mène l'enquête sur un accident ou un incident ne communiquera aucun des éléments décrits ci-dessous à d'autres fins que l'enquête sur l'accident ou l'incident, à moins que l'autorité chargée de l'administration de la justice dans ledit Etat ne détermine que leur divulgation importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, au niveau national et international, sur l'enquête ou sur toute enquête ultérieure (norme 5.12)<sup>11</sup>. Cette norme 5.12 et son application à d'éventuelles enquêtes judiciaires soulèvent des points de droit complexes et controversés<sup>12</sup>.

10. Comme nous l'avons déjà indiqué plus haut aux paragraphes 3 à 5, les rapports définitifs de la Commission interétatique russe de l'aviation et de la Commission d'enquête polonaise sur les accidents aériens nationaux ont été publiés dès 2011, mais les enquêtes pénales ouvertes par ces deux pays ne sont toujours pas closes. Par conséquent, sans qu'il soit besoin à ce stade d'examiner le lien entre les deux rapports et les enquêtes judiciaires en cours, on peut se contenter de formuler deux observations d'ordre plus général.

11. La première concerne les questions relatives au crash à proprement parler. Le rapport polonais conclut notamment que le contrôle aérien russe a joué un rôle dans l'accident, en transmettant des informations inexactes à l'équipage sur la position de l'aéronef, et que les défaillances de l'aéroport de Smolensk ont contribué au crash. Qui plus est, les observations formulées par les autorités polonaises à propos du projet de rapport de la Commission interétatique russe de l'aviation n'ont pas été prises en compte dans la version finale de ce rapport ; d'après les autorités polonaises, « *la Pologne et la Russie ne sont pas parvenues à un consensus sur le contenu du document établi côté russe* »<sup>13</sup>.

12. Le deuxième point concerne l'abandon de la garde de l'aéronef par la Russie. L'article 3.4 de l'Annexe 13 à la Convention de Chicago précise que « *l'Etat d'occurrence [la Fédération de Russie] abandonnera à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'Etat d'immatriculation ou par l'Etat de l'exploitant [Pologne], selon le cas, la garde de l'aéronef et de tout ou partie de son contenu, dès que ces objets ne seront plus nécessaires à l'enquête* ». C'est précisément le degré de conformité des décisions russes avec cette disposition qui est à l'origine des préoccupations exprimées par les signataires de la proposition de résolution sur la base de laquelle notre commission a été chargée d'établir un rapport<sup>14</sup>. Il est intéressant de noter à ce propos que, pour les deux enquêtes pénales en cours, la coopération entre les procureurs polonais et russes se fonde sur la Convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale de 1959, qui est en vigueur depuis 1962 et a été ratifiée par la Pologne en 1994 et par la Fédération de Russie en 1996. Cette Convention autorise tout spécialement l'échange des dossiers judiciaires (sans préjudice des questions que soulève la restitution (ou pour l'heure l'absence de restitution) de l'épave de l'aéronef)<sup>15</sup>.

<sup>11</sup> Voir ci-dessus Kasprzyk, en particulier pp. 207-209 et 212-214. Pour la liste complète des normes et pratiques recommandées énumérées à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago, voir : [Aircraft Accident and Incident Investigation](#), OACI, 10<sup>e</sup> édition, juillet 2010.

<sup>12</sup> Voir à ce propos l'article 26 de la Convention de Chicago (les Parties ont convenu d'appliquer la procédure énoncée à l'Annexe 13 de la Convention, et non la Convention elle-même, ce qui exclut du même coup l'application prioritaire du droit interne de l'Etat dans lequel l'accident s'est produit), les normes 5.25 et 5.26 (participation de l'Etat d'immatriculation/de l'exploitant) et [l'annexe E à l'Annexe 13](#).

<sup>13</sup> Traduction, du Polonais, de la dernière partie du paragraphe 5 de la lettre adressée au Sénat polonais par le ministère polonais des Affaires étrangères, voir plus haut la note de bas de page 7. Pour de plus amples informations, voir le rapport lui-même, note de bas de page 2 ci-dessus.

<sup>14</sup> Voir plus haut la note de bas de page 3.

<sup>15</sup> <http://conventions.coe.int/Treaty/FR/Treaties/Html/030.htm>.

### **3. Propositions du rapporteur**

13. Avant de décider de la forme que devra prendre le rapport consacré à ce sujet, je propose à la commission :

13.1. d'autoriser le rapporteur à demander, aussi bien aux autorités polonaises qu'aux autorités russes, des explications sur les raisons pour lesquelles, d'une part, l'épave de l'aéronef, ainsi que les enregistrements originaux des données de vol et les autres preuves matérielles relatives au crash n'ont pas été restituées à la Pologne et, d'autre part, les enquêtes pénales n'ont toujours pas été achevées (voir plus haut les paragraphes 5 et 10 à 12) ;

13.2. d'autoriser le rapporteur, à la lumière des réponses données par les deux Etats concernés, à demander à un ou deux experts en droit aérien international de participer à un échange de vues sur cette question lors de la réunion de la commission à Paris le 8 décembre 2015.

## 2. **Extrait du procès-verbal de la réunion de l'AS/Jur qui s'est tenue à Strasbourg le 29 septembre 2015**

Le crash de l'avion polonais Tu-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010, sur le territoire de la Fédération de Russie

*Rapporteur : M. Robert Neill, Royaume-Uni, CE*

[AS/Jur (2015) 26]

Le **rapporteur** présente sa note introductive qui concerne non seulement une question qui fait l'objet de polémiques mais aussi une tragédie humaine. Il rappelle que ce n'est pas à l'Assemblée de rechercher les causes possibles du crash et que des enquêtes ont été menées tant en Pologne qu'en Russie immédiatement après la catastrophe. Dans sa note introductive, il a donc étudié les aspects qui, à première vue, soulèvent des questions juridiques, notamment (1) celle de savoir si les enquêtes menées par la Pologne et la Russie l'ont été en vertu du régime juridique approprié ; et (2) si les procédures requises ont été suivies. Le rapporteur a l'intention de demander à des experts du droit aérien s'il était légitime de suivre la procédure prévue par la Convention de Chicago qui s'applique généralement aux aéronefs civils et non pas aux aéronefs d'Etat. La seconde question qu'il souhaite poser concerne le manque apparent d'explication s'agissant de savoir pourquoi, plus de cinq ans après le crash, l'épave de l'avion n'a toujours pas été restituée à la Pologne. Il suggère, par conséquent, de demander des informations aux autorités polonaises et russes. Il souligne qu'il s'agit là de la première phase d'élaboration de son rapport et qu'il n'est pas en mesure de mener une vaste enquête compte tenu du mandat limité de l'Assemblée.

S'ensuit une discussion à laquelle participent **M. Naimski** (qui invite le rapporteur à mentionner dans son rapport le fait qu'un groupe de députés du Parlement polonais a conduit sa propre enquête qui a abouti à des conclusions différentes de celles des enquêtes précédemment menées par les autorités polonaises et russes, à savoir que l'avion pourrait avoir explosé avant de toucher le sol, ce qui a incité ledit groupe de députés à appeler à la réouverture des enquêtes ; il demande au rapporteur d'ajouter ces informations à sa note introductive et l'encourage à effectuer une visite d'information à Varsovie pour rencontrer les personnes qui ont participé aux travaux dudit groupe), le **Président** (qui explique que la note introductive est un texte établi par le rapporteur et non par la commission), le **rapporteur** (qui explique que s'il n'a pas fait référence aux observations du groupe parlementaire polonais, c'est parce que le champ d'étude de son rapport est assez restreint ; il réaffirme qu'il faut, tout d'abord, déterminer les questions juridiques en jeu ; il est prêt à s'entretenir ensuite avec toute partie prenante concernée, y compris à Varsovie et à Smolensk, si nécessaire). **M. de Vries** invite le rapporteur et la commission à s'abstenir d'inviter des experts avant d'avoir reçu des réponses écrites des autorités car il pourrait alors ne plus s'avérer utile de tenir une audition.

A la demande du rapporteur, la **commission l'autorise** à solliciter des autorités polonaises et russes des explications s'agissant de savoir pourquoi l'épave de l'avion ainsi que les enregistrements originaux des données de vol et d'autres preuves matérielles relatives au crash n'ont pas été restitués à la Pologne et pourquoi les enquêtes pénales n'ont toujours pas été menées à leur terme dans les deux pays ; elle l'autorise également à organiser une audition avec la participation de deux spécialistes du droit aérien international maximum à la réunion de la commission le 8 décembre 2015, à Paris.

### 3. Procès-verbal de l'audition de l'AS/Jur qui s'est tenue à Paris le 7 mars 2016

Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010 sur le territoire de la Fédération de Russie

Rapporteur : M. Michael McNamara, Irlande, SOC  
[AS/Jur (2015) 26]

Audition avec la participation de :

M. Timothy Brymer, Procureur, Spécialiste sur la loi sur l'aviation et l'aérospatiale, *Murray, Morin & Herman, P.A*, Londres, Royaume-Uni

M. Pablo Mendes de Leon, Chef de service, Président exécutif du service de droit aérien et spatial, Université de Leiden, Pays-Bas

Le **rapporteur** souhaite la bienvenue aux experts. Il rappelle à la commission qu'il a récemment pris le relais du précédent rapporteur, M. Robert Neil. Près de six ans après le crash tragique de l'avion polonais à l'aéroport de Smolensk en Russie, qui a causé la mort des 96 passagers, les autorités russes n'ont pas remis aux autorités polonaises l'épave de l'appareil, les boîtes noires et les enregistrements originaux des données de vol ni les autres preuves matérielles. Ce point est la principale question que la commission est chargée d'examiner. Le rapporteur note que les autorités russes et polonaises ont mené deux enquêtes nationales distinctes, achevées en 2011, et que des procureurs poursuivent les enquêtes pénales dans les deux pays. Enfin, il attire l'attention de la commission sur les réponses données par la Fédération de Russie et la Pologne, qui sont à la disposition des membres de la commission au fond de la salle de réunion.

**M. Brymer** explique que, même si l'accident a impliqué un aéronef d'Etat détenu et exploité par le gouvernement polonais, qui s'est abattu en territoire russe, les autorités polonaises et russes ont convenu d'emblée que l'enquête sur les circonstances du crash serait menée au titre de l'Annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (dite « Convention de Chicago »), à laquelle la Pologne et la Russie sont parties. Conformément aux dispositions de cette Annexe, mais seulement « dans la mesure où ses lois le permettent », l'Etat sur le territoire duquel s'est produit l'accident ouvre une enquête sur les circonstances de l'accident. Cette enquête a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents et ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités. En l'espèce, la Fédération de Russie étant l'Etat d'occurrence, elle a à la fois l'obligation et le droit de mener l'enquête. Cependant, les autorités polonaises ont le droit d'y participer par l'intermédiaire de leurs représentants accrédités et de leurs conseillers. M. Brymer souligne que les accidents d'avion donnent inmanquablement lieu à des enquêtes civiles et pénales parallèles. Des initiatives concrètes ont été prises pour exhorter les Etats à faire preuve d'une plus grande retenue avant d'ouvrir une enquête pénale à la suite d'une catastrophe aérienne, afin que la prévention l'emporte sur les poursuites. M. Brymer souligne l'antagonisme entre deux objectifs importants de la politique publique – promouvoir la sécurité aérienne et décourager les comportements criminels –, entre la volonté de déterminer les causes de l'accident et l'exigence publique que des individus rendent des comptes pour leurs méfaits. Les préoccupations liées à ce conflit ont entraîné l'émergence d'une « culture juste », définie par Eurocontrol comme une culture dans laquelle « les opérateurs situés en première ligne ou autres ne sont pas punis pour des actions, des omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et leur formation, mais où les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés ». M. Brymer remarque qu'en vertu de l'Annexe 13, paragraphe 3.2., l'Etat d'occurrence doit assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu pendant le temps « nécessaire aux fins d'enquête » ; aux termes du paragraphe 3.4., il abandonne la garde de l'aéronef et de son contenu dès que ces objets ne sont plus nécessaires à l'enquête. L'Annexe 13 ne précise pas de quelle enquête il s'agit dans ce contexte. M. Brymer conclut par conséquent que, dans le dossier du crash de Smolensk, la Fédération de Russie doit abandonner la garde de l'aéronef, de son contenu et de tout autre élément car ils ne sont plus nécessaires à l'enquête. Il souligne qu'il est difficile de dire dans quelle mesure les enquêtes pénales des procureurs russe et polonais entravent le libre échange des informations, des documents et des éléments de preuve. Il précise également qu'en vertu du paragraphe 5.12 de l'Annexe 13, certains éléments tels que les enregistrements des conversations dans le poste de pilotage et les transcriptions de ces enregistrements ne sont inclus dans le rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident, et que les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à l'analyse ne sont pas divulguées. En application du paragraphe 6.3 de l'Annexe 13, les autorités polonaises pouvaient soit demander des amendements au rapport de la Commission interétatique russe de l'aviation, soit joindre leurs commentaires en annexe au rapport, sachant que ce type d'observation se limite généralement à certains aspects précis du rapport final qui ne sont pas d'ordre rédactionnel et sur lesquels un accord n'a pu être trouvé. M. Brymer conclut qu'il existe un conflit général entre la promotion de la sécurité aérienne et la conduite d'une enquête pénale sur les causes de l'accident. (Le texte intégral de cette intervention est disponible auprès du Secrétariat.)

**M. Mendes de Leon** commence par expliquer qu'en leur qualité d'experts ils n'ont pas vu la totalité des rapports et accords. Certains rapports sont rédigés dans une langue qu'ils ne parlent pas, d'autres n'ont pas été mis à leur disposition. Puis il souligne une nouvelle fois que, même si l'avion était un aéronef d'Etat, les parties ont convenu de recourir à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago mais que les circonstances de son application sont plutôt « nébuleuses ». Il semblerait en effet qu'il n'existe pas d'accord écrit sur la base duquel les autorités polonaises et russes aient appliqué l'article 26 de la Convention de Chicago et les Normes internationales et pratiques recommandées énoncées à l'Annexe 13, et que l'acceptation par les autorités polonaises ait pris la forme d'une déclaration du Premier ministre Donald Tusk lors d'une conférence de presse le 28 avril 2011. L'enquête ayant « pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents » (norme 3.1), la conclusion de la Commission interétatique russe de l'aviation selon laquelle « la cause immédiate de l'accident a été l'absence de décision prise en temps opportun par l'équipage » est juridiquement discutable. M. Mendes de Leon se demande dans quelle mesure cet organisme est « indépendant » comme l'exige la norme 5.4. De plus, en vertu de la norme 3.4, la Fédération de Russie doit abandonner la garde de l'aéronef après la conclusion de l'enquête ; pour l'expert, le terme « enquête » désigne l'enquête sur la mise en œuvre des normes de sécurité aérienne, et non l'enquête pénale des autorités russes. Conformément au chapitre 6 de l'Annexe 13, la Fédération de Russie était chargée de préparer le projet de rapport final, qui devait être envoyé pour observations, entre autres, à la Pologne ; les observations polonaises auraient dû être jointes en annexe au rapport final, avant l'envoi de ce dernier à l'OACI. M. Mendes de Leon n'a pas connaissance d'observations formulées par les autorités polonaises et croit savoir qu'il n'y a pas eu d'accord sur le rapport final, mais l'Annexe 13 n'indique pas clairement si l'absence d'accord a une incidence sur la validité du rapport final. D'après l'expert, il y a trois façons de résoudre les conflits liés à l'application des Normes internationales et pratiques recommandées. La première solution est que le gouvernement polonais demande des consultations avec les autorités russes. Il s'agit de la procédure normale utilisée dans les accords internationaux sur les services aériens entre Etats, mais ces accords réglementent l'exploitation des transports aériens assurés par des aéronefs civils et non d'Etat. La deuxième solution est de porter le différend devant le Conseil de l'OACI, conformément à l'article 84 de la Convention de Chicago. Enfin, la troisième solution réside dans un arbitrage ad hoc. (Le texte intégral de cette intervention est disponible auprès du Secrétariat.)

Il s'ensuit une discussion à laquelle participent **M. Tarczyński** (qui déplore l'inertie qui règne six ans après cette tragédie ainsi que l'absence d'informations sur l'enquête des autorités russes ; il insiste sur le fait que l'épave devrait être remise à la Pologne et que le Conseil de l'Europe devrait appuyer cette demande, érigée en condition essentielle de coopération avec la Russie ; il rappelle que le Parlement européen a déjà adopté une résolution sur cette question et souhaite savoir s'il existe un précédent concernant un accident d'avion dans lequel un chef d'Etat aurait trouvé la mort et au sujet duquel l'enquête aurait duré si longtemps ; il souligne qu'après les dernières élections le précédent gouvernement polonais a payé lourdement son erreur concernant les relations avec la Russie), **M. Zingeris** (qui observe que certains passagers de l'avion étaient des amis, qu'il avait connus durant la transition démocratique, et demande une enquête transparente sur les causes du crash ; il veut savoir si l'absence d'observations polonaises en annexe du rapport final de la Russie pourrait être un signe de mauvaise volonté des autorités russes et si l'échange d'informations entre les deux Etats est satisfaisant), **Lord Balfe** (qui rappelle que l'accident d'avion dans lequel a péri le général Sikorski en 1943 n'a jamais été élucidé ; il note que tous les crash d'avion sont dus à des erreurs et que les autorités ne devraient pas chercher à se renvoyer la balle mais plutôt mener une véritable enquête ; il souligne la dimension politique du problème et juge important de presser les autorités russes d'établir un calendrier concernant leur enquête ; il souhaite par ailleurs savoir si la question de la langue a pu jouer un rôle dans l'accident, car l'anglais n'était pas la langue maternelle de l'équipage ou du personnel au sol, et s'il serait possible de recourir aux bons offices de l'OACI pour permettre la remise de l'épave et des boîtes noires), **M<sup>me</sup> Taktakishvili** (qui remercie les experts d'avoir présenté à la commission une analyse détaillée du cadre juridique de l'aviation ; elle souligne l'importance des droits de l'homme, notamment du droit à la vie et du droit à une enquête effective sur les atteintes à ce dernier ; elle doute de l'indépendance du parquet russe, rappelant que les assassinats politiques qui ont eu lieu dans ce pays n'ont pas fait l'objet d'enquêtes en bonne et due forme ; elle se demande si le crash était vraiment accidentel et dans quelle mesure le gouvernement russe en est responsable ; elle note que les investigations sur les causes du crash du MH17 en Ukraine pourraient servir d'exemple pour conduire ce type d'enquête), **le rapporteur** (qui souhaite savoir si la durée des enquêtes pénales n'est pas excessive et s'il n'est pas insensé que la Russie ne remette pas l'épave, sachant qu'il est impossible de dire clairement à quelle « enquête » fait référence l'Annexe 13), **M. Omtzigt** (qui souligne qu'il est difficile de séparer l'enquête pénale de l'enquête sur les conditions de sécurité dans le cas du MH17 et que la Russie a peut-être voulu éviter un incident diplomatique dans l'hypothèse où le TU-154 n'aurait pas été autorisé à atterrir ; il se demande ce que les responsables politiques pourraient faire pour établir la vérité dans cette affaire et si des raisons justifient de garder secrètes toutes les informations techniques concernant l'enquête ; il observe que, si les informations étaient divulguées, les parties ne pourraient peut-être pas se rejeter la faute), **le président** (qui rappelle que, d'après

la lettre du procureur général polonais, M. Seremet, dont il a lu des extraits à haute voix, les procureurs polonais et les experts ont eu un accès illimité à la zone du crash et à l'épave et que l'enquête pénale polonaise est si compliquée que la Cour suprême polonaise n'a pas jugé sa durée excessive alors qu'elle dure depuis plus de cinq ans), **M. Yemets** (qui se demande s'il pourrait y avoir une relation directe de cause à effet entre le refus de remettre l'épave et la crainte des autorités russes d'être considérées comme responsables) et **M. Farmanyan** (qui s'interroge sur l'exploitation éventuelle des interprétations politiques de l'événement en Pologne et en Russie et veut savoir s'il y a moyen de tirer des conclusions techniques acceptables par les deux parties).

**M. Brymer** prévient qu'il est impossible de répondre à toutes ces questions complexes. Il confirme qu'il est courant que l'enquête pénale prenne autant de temps lorsque sa durée dépend de celle de l'enquête civile ; par exemple, les investigations pénales sur le crash de Lockerbie ne sont toujours pas terminées. A son avis, l'enquête civile sur cette affaire a été très complète mais les difficultés linguistiques ont pu créer quelques incohérences (même s'il a du mal à apprécier la situation). Il souligne n'avoir reçu aucune information concernant l'existence d'observations des autorités polonaises sur le rapport de la Commission interétatique russe de l'aviation et indique ne pouvoir faire d'autres commentaires sur ce point.

**M. Mendes** rappelle qu'il est également membre de la commission chargée par le gouvernement néerlandais d'enquêter sur les causes du crash du MH17. Il explique qu'il lui est difficile de commenter les motivations politiques des deux parties. Même s'il n'a pas vu d'accord écrit entre la Pologne et la Russie, il juge le cadre juridique de l'accident de Smolensk assez clair. A ses yeux, conformément à l'Annexe 13, la Fédération de Russie doit remettre l'épave si celle-ci n'est plus nécessaire à l'« enquête », c'est-à-dire celle sur les questions de sécurité aérienne, car le terme « enquête » ne recouvre pas les enquêtes pénales. Il ajoute néanmoins qu'il est difficile en droit international de faire exécuter ce type d'obligation. Il convient que le recours aux bons offices d'une tierce partie ou le renvoi devant le Conseil de l'OACI sont des pistes à explorer. Quant à l'indépendance de la Commission interétatique russe de l'aviation, il note qu'on ne peut faire de commentaires sur cette question tant qu'on ignore à quel organisme cette commission rend compte. Il est difficile d'évaluer l'existence ou l'absence de liens officiels ou non officiels avec le gouvernement. Pour ce qui est du statut du rapport russe, la double approche consistant à élaborer deux rapports distincts, l'un russe et l'autre polonais, est inédite. On ignore pourquoi les autorités polonaises n'ont pas joint leurs observations en annexe au rapport russe et si elles en avaient convenu avec les autorités russes. Ce point doit être éclairci. Le rapport russe n'a pas à être approuvé par l'OACI ; il doit simplement lui être envoyé.

Une seconde série de discussions se tient avec la participation de **M. Tarczyński** (qui souligne une nouvelle fois qu'il est très important d'entendre les experts confirmer que la Russie doit rendre l'épave et qu'il n'y a aucune raison juridique que l'épave reste en Russie ; il propose que la commission adopte une résolution exhortant les autorités russes à remettre l'épave dès que possible, comme condition au retour de la délégation russe à l'Assemblée ; il insiste sur le fait que l'accès à l'épave est indispensable car celle-ci n'est pas conservée dans de bonnes conditions), de **M<sup>me</sup> Taktakishvili** (qui soutient M. Tarczyński et estime qu'il faut demander aux autorités russes de divulguer les informations visées à la norme 5.12). et du **rapporteur** (qui demande à M. Brymer si l'épave doit être remise à l'Etat de l'exploitant après la conclusion de l'enquête civile).

**M. Brymer** explique de nouveau que l'Annexe 13 est claire, les indices doivent être remis à l'Etat de l'exploitant une fois que l'enquête est terminée (dans le cadre de l'Annexe 13, il s'agit de l'enquête sur la sécurité).

**M. Tarczyński** souligne une nouvelle fois que l'épave est conservée dans de très mauvaises conditions et demande l'adoption rapide d'une résolution. Le **président** répond qu'il est trop tôt et que la commission fera de son mieux pour finaliser ce rapport.

Le **rapporteur** explique que le rapport n'est pas prêt et qu'il n'y a pas de projet de résolution à voter, dont la préparation doit se faire selon la procédure habituelle. Il informe la commission qu'il s'agit peut-être de sa dernière réunion et se demande si un nouveau rapporteur peut être nommé durant cette réunion.

**M. Tarczyński** est favorable à la nomination d'un rapporteur pendant la réunion. Le **président** rappelle à la commission que M. McNamara est toujours le rapporteur du rapport et ajoute qu'un nouveau rapporteur sera nommé dès que possible, lorsque M. McNamara aura officiellement quitté l'Assemblée.

**4. Questions supplémentaires adressées aux deux experts en droit de l'aviation, M. Tim Brymer et M. Mendes De Leon, et réponses de ces derniers\***

***- L'enquête sur les questions de sécurité sur le crash ayant été achevée en 2011 – conformément aux Normes internationales et pratiques recommandées précisées à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago – y a-t-il, d'après votre propre expérience, des raisons objectives qui puissent expliquer pourquoi les autorités russes n'ont pas restitué aux autorités polonaises l'épave de l'avion, ainsi que les enregistrements originaux des données de vol et les autres éléments matériels ?***

Comme l'État russe et l'État polonais ont tous deux accepté que l'enquête soit menée conformément aux Normes internationales et pratiques recommandées précisées à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago, l'État qui mène l'enquête (la Russie) a l'obligation de procéder à la remise de l'épave. Cette obligation vaut également pour l'enregistreur de données de vol (FDR) et l'enregistreur de conversations de poste de pilotage (CVR), qui doivent être remis à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'État d'immatriculation ou par l'État de l'exploitant, dès qu'ils ne sont plus nécessaires à l'enquête de sécurité. Le paragraphe 3.5 de l'Annexe 13, qui est consacré à cette question, est libellé comme suit :

« 3.5 – Sous réserve des dispositions des § 3.2 et 3.3, l'État d'occurrence abandonnera à la personne ou aux personnes dûment désignées par l'État d'immatriculation ou par l'État de l'exploitant, selon le cas, la garde de l'aéronef et de tout ou partie de son contenu, dès que ces objets ne seront plus nécessaires à l'enquête. À cet effet, l'État d'occurrence facilitera l'accès à l'aéronef et à son contenu, ou à certaines parties de l'aéronef ou de son contenu ; toutefois, si l'aéronef ou son contenu se trouve, en totalité ou en partie, dans une zone à laquelle l'État d'occurrence juge impossible de permettre l'accès, cet État assurera lui-même le déplacement de l'aéronef ou de son contenu à un endroit où il pourra en autoriser l'accès ».

Les normes énoncées aux paragraphes précédents, c'est-à-dire le paragraphe 3.3 (qui impose de prendre toutes les mesures raisonnables pour assurer la conservation des indices ainsi que la garde de l'aéronef et de son contenu) et le paragraphe 3.4 (qui fait obligation de veiller à ce que l'aéronef, son contenu et tous les indices soient conservés intacts en attendant leur examen par un représentant accrédité de l'État demandeur) n'exonèrent en rien de l'obligation prévue au paragraphe 3.5 mentionné plus haut. Bien que je n'en sois pas sûr, je crois savoir que les autorités polonaises préfèrent que la garde de l'épave leur soit transférée (conformément au paragraphe 3.5) au fait que les indices « soient conservés intacts en attendant leur examen » (conformément au paragraphe 3.4). Une fois l'enquête sur les questions de sécurité achevée, le paragraphe 3.5 s'applique.

***- L'Annexe 13 de la Convention de Chicago définit l'enquête comme une enquête sur les questions de sécurité. Comporte-t-elle, selon vous, une enquête judiciaire (ultérieure) ou s'agit-il d'une question distincte ?***

L'enquête menée conformément à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago est définie comme une enquête sur les questions de sécurité. En tant que telle, l'enquête sur les questions de sécurité est totalement distincte de l'enquête judiciaire. Alors que l'enquête sur les questions de sécurité est régie par l'Annexe 13, l'enquête judiciaire est pour l'essentiel prévue par le droit interne et, à certaines occasions, par le droit international. À cet égard, il convient également de noter que le paragraphe 5.11 prévoit que :

« Si, au cours d'une enquête, on apprend ou présume qu'il y a eu acte d'intervention illicite, l'enquêteur désigné prendra immédiatement des dispositions pour que les autorités chargées de la sûreté en aviation dans l'État ou les États concernés en soient informées ».

***- Dans le contexte de l'enquête menée conformément aux Normes internationales et pratiques recommandées précisées à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago, est-il raisonnable que l'État dans lequel l'accident a eu lieu garde l'ensemble des indices matériels relatifs au crash relevant de sa compétence jusqu'à l'achèvement des enquêtes judiciaires ?***

Comme la Pologne et la Russie ont convenu d'adopter l'Annexe 13 comme fondement juridique de l'enquête, l'épave et les débris de l'aéronef sont censés être restitués, pour les raisons exposées dans les réponses 1 et 2 ci-dessus, au propriétaire en titre (c'est-à-dire à l'État polonais) une fois l'enquête de sécurité achevée.

\* Experts invités à l'audition le 7 mars 2016 (voir Section 3 ci-dessus). Questions supplémentaires posées par le Rapporteur, M. McNamara, réponse reçue le 6 avril 2016. Réponses données par M. Brymer, auxquelles M. De Leon s'est associé.

Toutefois, dans la pratique et d'après ma propre expérience, lorsqu'une enquête judiciaire se poursuit dans un État où une « scène de crime » est censée se trouver, les autorités chargées de la sécurité appliquent le droit interne en vigueur pour conserver tous les indices matériels susceptibles d'alimenter le dossier jusqu'à la clôture de l'enquête. Il s'agit d'un regrettable exemple supplémentaire du conflit général qui oppose habituellement, d'une part, l'objectif poursuivi de l'établissement des causes de l'accident et, d'autre part, l'exigence qui consiste à amener les responsables à répondre de leurs actes ; c'est une situation que j'ai très souvent rencontrée à l'occasion des tragédies aériennes de ce genre.

***- D'après votre expérience professionnelle et à titre de comparaison, un délai de cinq à sept ans dans ce domaine peut-il être jugé raisonnable ? Êtes-vous en mesure de dire si la durée des enquêtes judiciaires en Pologne et en Russie est excessive ?***

Il est impossible de répondre à cette question sans connaître parfaitement la nature et l'étendue des enquêtes judiciaires qui ont été menées à ce jour en Russie et en Pologne et qui se poursuivent. En l'absence de ces éléments, tout ce que nous pouvons faire est de voir comment cela s'est passé dans d'autres tragédies aériennes, comme celle de l'accident du Concorde près de Paris, où l'enquête judiciaire a été achevée tout récemment seulement, et la tragédie du Boeing-747 de la Pan Am à Lockerbie, où l'enquête judiciaire se poursuit encore à ce jour.

## 5. Correspondance

### 5.1 *Correspondance entre le Rapporteur et le Procureur polonais (transmise par l'intermédiaire du Secrétaire Général de l'Assemblée Parlementaire et de la Représentation Permanente de la République de la Pologne auprès du Conseil de l'Europe)*



Parliamentary Assembly  
Assemblée parlementaire

<http://assembly.coe.int>

Committee on Legal Affairs and Human Rights

Commission des questions juridiques et des droits de l'homme



Strasbourg, 5 octobre 2015

Monsieur,

J'ai été chargé par la commission des questions juridiques et des droits de l'homme de l'Assemblée d'élaborer un rapport sur « Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010 sur le territoire de la Fédération de Russie » (veuillez consulter le [Doc. 13628](#), joint en annexe de la présente lettre).

J'aimerais vous demander de m'aider dans cette tâche. Je vous serais très reconnaissant de bien vouloir m'expliquer pour quelles raisons l'épave de l'avion en question, ainsi que les enregistrements originaux des données de vol et les autres preuves matérielles en rapport avec le crash, n'ont pas été rendues à la Pologne et pourquoi à ce jour, c'est-à-dire plus de cinq ans et demi après les faits, les conclusions de l'enquête judiciaire menée dans votre pays n'ont toujours pas été rendues.

Je vous saurais gré de bien vouloir me donner votre réponse, si possible, avant le 16 novembre 2015.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma profonde considération,

Robert Neill

(rapporteur sur « Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010 sur le territoire de la Fédération de Russie »)

M. Andrzej Seremet  
Procureur général de la République de Pologne  
Rakowiecka str. 26/30  
02-528 Varsovie  
Pologne



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
PROKURATOR GENERALNY

Warszawa, dnia 22.10. 2015 r.

**Réponse du Procureur général de la République de Pologne, Mr Andrzej Seremet, à la lettre envoyée par M. Robert Neill, (Royaume-Uni, CE), Rapporteur pour « Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010 sur le territoire de la Fédération de Russie »**

[Traduction en français d'une traduction officieuse en anglais]

Varsovie, 22 octobre 2015

PG VII G 083/5/15

**M. Robert Neill**

**Rapporteur**

**de la commission des questions juridiques**

**et des droits de l'homme**

**de l'Assemblée parlementaire**

**du Conseil de l'Europe**

J'ai reçu, par l'intermédiaire de l'ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire, votre courrier du 5 octobre 2015 qui portait sur le rapport consacré au crash de l'avion polonais TU-154 le 10 avril 2010 sur le territoire de la Fédération de Russie, actuellement en cours d'élaboration à la demande de la commission des questions juridiques et des droits de l'homme de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe. Dans cette lettre, vous me demandiez de vous aider à comprendre et de vous expliquer « pourquoi l'épave de l'avion en question, ainsi que les enregistrements originaux des données de vol et d'autres preuves matérielles relatives au crash n'ont pas été restitués à la Pologne et pourquoi, plus de cinq ans et demi après les faits, les enquêtes judiciaires [...] ne sont toujours pas achevés ».

Permettez-moi de vous indiquer à ce propos que le parquet polonais mène sa propre enquête, indépendamment de celle des autorités russes, au sujet du crash aérien survenu le 10 avril 2010 à environ 8 h 41, heure polonaise, près de l'aéroport militaire de Smolensk, sur le territoire de la Fédération de Russie, et qui a entraîné la mort de l'ensemble des passagers de l'avion polonais TU-154, numéro de coque 101, dont le Président de la République de Pologne, Lech Kaczyński, et les membres d'équipage. L'enquête a été ouverte le jour de la catastrophe, c'est-à-dire le 10 avril 2010.

Au cours de cette enquête, le parquet polonais a adressé de manière répétée aux autorités russes, sur le fondement des dispositions de la Convention européenne d'entraide judiciaire en matière pénale du 20 avril 1959, à laquelle la Pologne et la Fédération de Russie sont toutes deux parties, et de l'accord d'assistance judiciaire et de relations judiciaires en matière civile et pénale passé entre la République de Pologne et la Fédération de Russie à Varsovie le 16 septembre 1996, des commissions rogatoires visant à recueillir les preuves nécessaires pour déterminer les causes de la catastrophe.

Depuis sa première demande du 10 avril 2010 (adressée le jour du crash), le parquet polonais a demandé aux autorités russes de lui transmettre toutes les preuves matérielles sauvegardées sur place, notamment l'épave de l'avion et les boîtes noires. Cette demande a été réitérée ultérieurement, par

exemple les 16 et 20 avril 2010, le 9 juin 2010, le 5 août 2010 et le 19 janvier 2011. Indépendamment de ce point, la question de la restitution de l'épave, propriété des forces armées polonaises, a été soulevée à de nombreuses occasions au cours des réunions de travail organisées entre les procureurs polonais et les membres du Comité d'investigation de la Fédération de Russie, qui mène sa propre enquête sur le crash de l'avion TU-154, numéro de coque 101, ainsi qu'au cours des entretiens avec les hauts responsables des services du Procureur général de la Fédération de Russie.

La position de la Fédération de Russie sur la transmission des éléments susmentionnés n'a pas évolué. La restitution de l'épave de l'avion et des autres éléments de preuve ne sera possible que lorsque les enquêtes judiciaires menées par les autorités russes auront pris fin.

Il convient toutefois de souligner à ce propos que les procureurs et les experts polonais ont eu un accès illimité aux restes du fuselage et ont eu la possibilité de prendre part à tous les examens nécessaires pendant leurs nombreuses visites sur le site du crash. Au cours de ces visites, ils ont inspectés visuellement l'épave et ont notamment prélevé des échantillons pour examen et effectué des copies des enregistrements des boîtes noires. Les opérations précitées ont eu lieu à de nombreuses reprises, en fonction des besoins de l'enquête polonaise.

Il est vrai que l'enquête polonaise est en cours depuis plus de cinq ans désormais, mais il convient de garder à l'esprit que les enquêtes menées sur les crashes aériens font partie de celles qui sont les plus difficiles et demandent le plus de temps. Le fait que cette catastrophe ait eu lieu sur le territoire d'un pays tiers est un facteur supplémentaire d'allongement de la procédure. En pareil cas, le droit international exige que les mesures procédurales soient prises par les autorités compétentes du pays requis, conformément aux procédures officielles prévues par les accords internationaux cités plus haut.

Il convient de noter qu'au cours de l'enquête, les autorités polonaises ont demandé l'entraide judiciaire internationale non seulement de la Fédération de Russie (27 demandes), mais également des États-Unis (trois demandes), du Bélarus (trois demandes) et du Danemark. Plus de 1270 témoins ont été entendus et de nombreuses expertises ont été établies, ce qui a demandé beaucoup de temps et de moyens. Les preuves réunies ont abouti à la mise en accusation de quatre personnes, dont deux citoyens russes, qui n'ont cependant pris part à aucune étape de la procédure, puisqu'ils ne se sont jamais présentés devant les services du ministère public polonais.

J'aimerais également souligner que la durée de l'enquête polonaise a été examinée par la Cour suprême polonaise, qui a conclu le 23 juillet 2015 que celle-ci n'était pas excessive. La Cour suprême a tenu dûment compte, entre autres facteurs, des difficultés factuelles et juridiques de l'affaire, ainsi que des circonstances internationales qui déterminent objectivement la durée de l'enquête.

Je ne doute pas que les informations exhaustives que je viens de vous donner aideront la commission des questions juridiques et des droits de l'homme de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe à prendre position sur cette affaire.

5.2 *Correspondance entre le Rapporteur et les autorités russes (transmise par l'intermédiaire du Secrétaire Général de l'Assemblée Parlementaire et de la Représentation Permanente de la Fédération de Russie auprès du Conseil de l'Europe)*



<http://assembly.coe.int>

Committee on Legal Affairs and Human Rights  
*Commission des questions juridiques et des droits de l'homme*



Strasbourg, 5 octobre 2015

Monsieur,

J'ai été chargé par la commission des questions juridiques et des droits de l'homme de l'Assemblée d'élaborer un rapport sur « Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010 sur le territoire de la Fédération de Russie » (veuillez consulter le [Doc. 13628](#), joint en annexe de la présente lettre). Vous trouverez ci-joint, pour votre commodité, une traduction de la présente lettre.

J'aimerais vous demander de m'aider dans cette tâche. Je vous serais très reconnaissant de bien vouloir m'expliquer pour quelles raisons l'épave de l'avion en question, ainsi que les enregistrements originaux des données de vol et les autres preuves matérielles en rapport avec le crash, n'ont pas été rendues à la Pologne et pourquoi à ce jour, c'est-à-dire plus de cinq ans et demi après les faits, les conclusions de l'enquête judiciaire menée dans votre pays n'ont toujours pas été rendues.

Je vous saurais gré de bien vouloir me donner votre réponse, si possible, avant le 16 novembre 2015.

Veuillez agréer, Monsieur, l'expression de ma profonde considération,

Robert Neill  
(rapporteur sur « Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010 sur le territoire de la Fédération de Russie »)

M. Alexander Ivanovich BASTRYKIN  
Président du Comité d'enquête de la Fédération de Russie  
Colonel Général de la Justice  
Tekhnichesky pereulok, Building 2  
Moscou  
105005  
Russie



Parliamentary Assembly  
Assemblée parlementaire

<http://assembly.coe.int>



Committee on Legal Affairs and Human Rights  
*Commission des questions juridiques et des droits de l'homme*

Strasbourg, le 16 décembre 2015

Monsieur,

En référence à la lettre adressée par mon prédécesseur en sa qualité de Rapporteur sur « Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010, sur le territoire de la Fédération de Russie » ([Doc. 13628](#), voir pièce jointe), je vous saurai gré de bien vouloir apporter une réponse à la question posée, si possible avant le 12 février 2016.

Plus précisément, je sollicite votre assistance afin de déterminer pourquoi l'épave de l'avion en question ainsi que les enregistrements originaux des données de vol et d'autres preuves matérielles relatives au crash n'ont pas été restitués à la Pologne et pourquoi, plus de cinq ans et deux après l'accident, l'enquête pénale ouverte par votre pays n'est toujours pas close.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

Michael McNamara  
(Rapporteur sur « Le crash de l'avion polonais TU-154 transportant la délégation polonaise, le 10 avril 2010, sur le territoire de la Fédération de Russie »)

M. Alexander Ivanovich BASTRYKIN  
Président de la commission d'enquête de la Fédération de Russie  
Colonel-général de la Justice  
Tekhnichesky pereulok, bâtiment 2  
Moscou  
105005  
Russie



REPRESENTATION PERMANENTE DE  
LA FEDERATION DE RUSSIE AUPRES  
DU CONSEIL DE L'EUROPE

75, allée de la Robertsau, F-67000 STRASBOURG  
Tél. (+33) (0) 3 88 24 20 15 Fax(+33) (0) 3 88 24 19 74

[traduction  
Or. Anglais]

Strasbourg, 19 février 2016

N235CE

Monsieur le Secrétaire général,

J'aimerais vous donner quelques informations au sujet des demandes adressées par M. McNamara à divers organes gouvernementaux de la Fédération de Russie dans le cadre de ses rapports sur les droits de l'homme dans le Caucase du Nord et sur le crash de l'avion polonais TU-154.

Le Statut du Conseil de l'Europe énonce que l'APCE est l'organe délibératif du Conseil de l'Europe, qui discute des questions relevant de sa compétence et transmet ses conclusions au Comité des Ministres sous forme de recommandations.

La Russie regrette la suspension temporaire des relations entre la délégation parlementaire russe et l'APCE, qui ne permet pas d'avoir recours aux instruments de coopération de l'Assemblée.

Quant aux échanges classiques de correspondance de l'APCE, nous sommes convaincus qu'ils s'effectueront de manière normale par la voie parlementaire et par l'intermédiaire de la délégation parlementaire russe auprès de l'Assemblée dès que les pouvoirs de la délégation seront ratifiés et que la délégation exercera à nouveau pleinement ses activités au sein de l'Assemblée.

Veillez agréer, Monsieur le Secrétaire général,  
l'expression de ma profonde considération,

Ivan SOLTANOVSKY  
Représentant permanent

M. Wojciech SAWICKI  
Secrétaire général de  
l'APCE  
Strasbourg