



Résolution 2246 (2018)¹

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

Assemblée parlementaire

1. Le 10 avril 2010, la délégation de l'État polonais, conduite 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^e anniversaire du massacre de Katyn. Le crash de cet avion à l'aérodrome Severny de Smolensk entraîna la mort des 96 personnes qui étaient à bord (8 membres de l'équipage et 88 passagers). Parmi les victimes se trouvaient 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. L'Assemblée parlementaire observe que des enquêtes ont été ouvertes immédiatement après le crash, en vue de déterminer les facteurs qui ont conduit à ce tragique événement. Alors que la Pologne aurait été habilitée à mener l'enquête, le Gouvernement polonais a convenu avec son homologue russe que l'enquête de sécurité sur les causes du crash serait menée par la Commission interétatique russe de l'aviation (autorité compétente de l'État dans lequel a eu lieu le crash), avec la participation d'experts polonais. Les deux États ont convenu que l'enquête principale technique serait menée conformément aux normes et pratiques recommandées internationales précisées à l'annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), qui sont en principe applicables à l'aviation civile, bien que l'avion polonais Tu-154M ait été enregistré en qualité d'aéronef d'État et que le vol fatidique ait été effectué pour le compte de l'État.

3. Le rapport d'enquête de la Commission interétatique russe de l'aviation 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 à 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 mètres), afin d'effectuer un vol à vue; absence de réaction face aux nombreux avertissements TAWS [*Terrain Awareness and Warning System* – 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».

4. Les observations formulées par les autorités polonaises au sujet du projet de rapport de la Commission interétatique russe de l'aviation n'ont pas été prises en compte dans la version définitive du rapport. La Commission d'enquête polonaise sur les accidents aériens nationaux a par la suite publié son propre rapport le 29 juillet 2011. Ce rapport 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

1. *Discussion par l'Assemblée* le 12 octobre 2018 (36^e séance) (voir [Doc. 14607](#), rapport de la commission des questions juridiques et des droits de l'homme, rapporteur: M. Pieter Omtzigt). *Texte adopté par l'Assemblée* le 12 octobre 2018 (36^e séance).



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».

5. Alors que les deux rapports conviennent du caractère essentiellement accidentel de la tragédie, le rapport russe fait porter l'ensemble de la responsabilité de cet accident sur les membres d'équipage de l'aéronef, tandis que les enquêteurs polonais concluent que le contrôle aérien russe a également joué un rôle dans l'accident en transmettant des informations inexactes à l'équipage sur la position de l'aéronef, et que des défaillances de l'aéroport de Smolensk ont contribué au crash. La Pologne a également mis en doute l'indépendance et la neutralité de la Commission interétatique russe de l'aviation.

6. Le 11 avril 2018, la nouvelle commission d'enquête sur le crash du Tu-154M à Smolensk, nommée par le Gouvernement polonais, a publié un nouveau rapport préliminaire qui conclut que l'aéronef a été «détruit dans les airs à la suite de plusieurs explosions».

7. Aujourd'hui, plus de huit ans après l'accident, la Fédération de Russie est encore en possession de l'épave de l'avion, des boîtes noires et de leurs enregistrements originaux des données de vol, ainsi que d'autres preuves matérielles. Bien que des copies des enregistrements des données de vol et certaines preuves matérielles aient déjà été transmises aux autorités polonaises, la Pologne a fortement insisté pendant des années pour que l'épave et l'ensemble des éléments matériels originaux lui soient remis. Les enquêtes judiciaires menées dans les deux pays au sujet du crash sont toujours en cours.

8. L'Assemblée rappelle que, en vertu de l'annexe 13 de la Convention de Chicago, l'État d'occurrence est tenu de restituer l'épave et les autres éléments de preuve matériels à l'État d'immatriculation de l'aéronef dès que l'enquête technique de sécurité aérienne est achevée, ce qui était le cas en janvier 2011. Le refus constant des autorités russes de restituer l'épave et les autres éléments de preuve constitue un abus des droits et a alimenté en Pologne l'idée que la Russie avait quelque chose à cacher.

9. L'Assemblée appelle par conséquent les Gouvernements de la Fédération de Russie et de la République de Pologne à mener une médiation internationale sur les moyens de mettre en œuvre les conclusions du paragraphe 10.1, et à faire rapport à l'Assemblée sur les résultats obtenus dans un délai de douze mois à compter de l'adoption de la présente résolution.

10. Comme l'enquête technique de sécurité aérienne de la Commission interétatique russe de l'aviation est terminée, et que son rapport final a été publié en 2011, l'Assemblée appelle en outre la Fédération de Russie:

10.1. à remettre l'épave de l'avion polonais Tu-154M aux autorités polonaises compétentes sans plus tarder, en étroite coopération avec les experts polonais et de manière à éviter toute dégradation supplémentaire des éventuels éléments de preuve;

10.2. dans l'intervalle, à protéger de façon adéquate l'épave selon un procédé convenu avec les experts polonais;

10.3. à s'abstenir de mener sur le site du crash d'autres activités susceptibles d'être considérées comme une profanation des lieux, qui ont une très grande importance émotionnelle pour de nombreux Polonais.

11. L'Assemblée appelle par ailleurs les forces de l'ordre des deux États à pleinement coopérer dans l'établissement de l'éventuelle responsabilité pénale relative au crash, notamment en mettant rapidement à disposition tout élément de preuve à la demande de l'autre État.

12. Enfin, l'Assemblée rappelle solennellement que ce vol fatidique avait pour but de transporter les plus hauts représentants de l'État polonais à une cérémonie de commémoration à Katyn, sur le site du massacre de milliers de patriotes polonais par la police secrète de Staline au printemps 1940. Alors que l'Union soviétique a longtemps refusé d'admettre sa responsabilité dans ce crime, elle a finalement reconnu les faits en 1990. Le processus de réconciliation entre Polonais et Russes, qui doit se poursuivre sur la base de la vérité des faits historiques, ne devrait pas être menacé par un comportement abusif ou provocateur au sujet des tragiques événements survenus à Smolensk.