

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XII-bis**
N. **76**

ASSEMBLEA PARLAMENTARE DEL CONSIGLIO D'EUROPA

Risoluzione n. 2246 (2018)

Lo schianto dell'aereo polacco Tu-154M che trasportava la delegazione di Stato polacca, il 10 aprile 2010, sul territorio della Federazione russa

Trasmessa il 24 ottobre 2018

PARLIAMENTARY ASSEMBLY OF THE COUNCIL OF EUROPE

RESOLUTION 2246 (2018) ⁽¹⁾

The crash of Polish Air Force Tu-154M transporting the Polish State delegation, on 10 April 2010 on the Russian Federation's territory

PARLIAMENTARY ASSEMBLY,

1. On 10 April 2010, a Tupolev Tu-154M aircraft was carrying the Polish State delegation, led by President Lech Kaczyński, from Warsaw to Smolensk, in the Russian Federation, to attend a ceremony marking the 70th anniversary of the Katyn massacre. The plane crashed at Smolensk Severny Airport, killing all 96 persons on board (eight crew members and 88 passengers). The victims included President Lech Kaczyński, his wife Maria and many dignitaries and high-ranking Polish officials, including military chiefs of staff (army, air force and navy) and the president of the National Bank of Poland.

2. The Parliamentary Assembly notes that investigations were commenced immediately after the crash in order to determine the factors that led to this tragic event. Although Poland would have been entitled to lead the investigation, the Polish Government agreed with its Russian counterpart that the air safety investigation into the causes of the crash would be carried out by the Russian Interstate Avia-

tion Committee (as the competent authority in the State where the crash took place), with the participation of Polish experts. Both States agreed that the main technical investigation would be conducted according to the international standards and recommended practices specified in Annex 13 of the Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention), which normally apply to civil aviation, despite the fact that the Polish Air Force Tu-154M was registered as a State aircraft and the fateful flight served State purposes.

3. The report of the investigation team of the Russian Interstate Aviation Committee published on 12 January 2011 concluded that « [t]he immediate cause of the accident was the failure of the crew to take a timely decision to proceed to an alternate aerodrome although they were [numerous times] timely informed on the actual weather conditions at Smolensk "Severny" Airdrome that were significantly lower than the established airdrome minima; descent without visual contact with ground references to an altitude much lower than minimum descent altitude for go-around (100 m) in order to establish visual flight as well as no reaction to the numerous TAWS warnings [Terrain Awareness and Warning System] which led to controlled flight into terrain, aircraft destruction and death of the crew and passengers ».

(1) *Assembly debate* on 12 October 2018 (36th Sitting) (see Doc. 14607, report of the Committee on Legal Affairs and Human Rights, rapporteur: Mr Pieter Omtzigt). *Text adopted by the Assembly* on 12 October 2018 (36th Sitting).

4. The Polish authorities' comments on the draft of the Russian Interstate Aviation Committee report were not taken into account in the final version of the report. The Polish Committee for Investigation of National Aviation Accidents subsequently issued its own report, on 29 July 2011. This report stipulates that «[t]he immediate cause of the accident was the descent below the minimum descent altitude at an excessive rate of descent in weather conditions which prevented visual contact with the ground, as well as a delayed execution of the go-around procedure. Those circumstances led to an impact on a terrain obstacle resulting in separation of a part of the left wing with aileron and consequently to the loss of aircraft control and eventual ground impact».

5. While both reports agree on the basic nature of the tragedy as an accident, the Russian report places all responsibility on the aircraft's crew members; the Polish investigators concluded that Russian air traffic control also played a part in the accident by transmitting incorrect information to the crew regarding the aircraft's position, and that deficiencies of Smolensk Airport contributed to the crash. The Polish side has also put into doubt the independence and neutrality of the Russian Interstate Aviation Committee.

6. On 11 April 2018, the Committee for Re-Investigation of the Crash of Tu-154M in Smolensk, Russia, appointed by the Polish Government, published a new preliminary report in which it concluded that the aircraft was «destroyed in the air as a result of several explosions».

7. Now, over eight years after the accident, the Russian Federation still maintains possession of the plane wreckage, the black boxes with original flight data recordings and other evidentiary material. Although copies of flight data recordings and some material evidence have been transmitted to the Polish authorities, Poland has strongly insisted for years that the wreckage and all original materials be returned. In both countries, criminal investigations relating to the crash are still open.

8. The Assembly recalls that under Annex 13 of the Chicago Convention, the State of occurrence is required to return the wreckage and other evidentiary material to the State of registration of the aircraft as soon as the technical air safety investigation is completed, which was the case in January 2011. The continuing refusal of the Russian authorities to return the wreckage and other evidence constitutes an abuse of rights and has fuelled speculation on the Polish side that Russia has something to hide.

9. The Assembly therefore calls on the governments of the Russian Federation and the Republic of Poland to engage in international mediation on how to implement the conclusions in paragraph 10.1, and to report back to the Assembly on the results within twelve months of the adoption of this resolution.

10. Given that the technical air safety investigation by the Russian Interstate Aviation Committee was completed and its final report published in 2011, the Assembly further calls on the Russian Federation to:

10.1 hand over the wreckage of the Polish Air Force Tu-154M to the competent Polish authorities without further delay, in close co-operation with the Polish experts, and in a manner that avoids any further deterioration of potential evidence;

10.2 meanwhile, adequately protect the wreckage in a manner agreed with Polish experts;

10.3 refrain from carrying out any more activities at the site of the crash that could be seen as desecrating this location, which has a powerful emotional significance for many Poles.

11. The Assembly further calls on the law-enforcement authorities of both States to fully co-operate in establishing any possible criminal responsibilities related to the crash, including by swiftly making any evidence available on the request of the other State.

12. Finally, the Assembly solemnly recalls the purpose of the fateful flight: transporting the most senior representatives of the

Polish State to a memorial ceremony at Katyń, the site of the massacre of thousands of Polish patriots by Stalin's secret police in the spring of 1940. The Soviet Union had long refused to accept its responsibility for this crime, but it finally

recognised the facts in 1990. The process of reconciliation between Poles and Russians, which must continue on the basis of historical truth, should not be put at risk by any abusive or provocative behaviour relating to the tragic events in Smolensk.

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE DU CONSEIL DE L'EUROPE

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 70e 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 Po-

logne 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

(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).

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 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 inexacts 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 oeuvre 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.

ASSEMBLEA PARLAMENTARE DEL CONSIGLIO D'EUROPA

RISOLUZIONE 2246 (2018) ⁽¹⁾

Lo schianto dell'aereo polacco Tu-154M che trasportava la delegazione di Stato polacca, il 10 aprile 2010, sul territorio della Federazione russa

ASSEMBLEA PARLAMENTARE,

1. Il 10 aprile 2010, la delegazione di Stato polacca, guidata dal Presidente Lech Kaczyński, si trovava a bordo di un Tupolev Tu-154M che la trasportava da Varsavia a Smolensk, nella Federazione russa, dove doveva assistere alla cerimonia di commemorazione del 70° anniversario del massacro di Katyn'. Lo schianto dell'aereo presso l'aeroporto di Severny de Smolensk causò la morte di tutte le 96 persone a bordo (otto membri dell'equipaggio e 88 passeggeri). Tra le vittime figuravano il Presidente Lech Kaczyński, sua moglie Maria e numerosi dignitari e alti responsabili polacchi, tra cui i capi di stato maggiore (dell'esercito, dell'aeronautica e della marina) e il presidente della Banca nazionale polacca.

2. L'Assemblea parlamentare osserva che le inchieste sono state aperte subito dopo l'incidente, al fine di stabilire quali fattori avessero determinato questo tragico evento. Anche se la Polonia sarebbe stata nel diritto di condurre l'inchiesta, il Governo polacco ha concordato con l'omologo russo che l'indagine di sicurezza sulle cause dello schianto sarebbe stata realiz-

zata dalla Commissione interstatale russa dell'aviazione (l'autorità competente dello Stato in cui è avvenuto l'incidente), con la partecipazione di esperti polacchi. I due Stati hanno convenuto che la principale indagine tecnica sarebbe stata condotta conformemente alle Norme e prassi internazionali raccomandate, specificate all'Allegato 13 della Convenzione sull'aviazione civile internazionale (Convenzione di Chicago), che in linea di principio si applicano all'aviazione civile, benché l'aereo polacco Tu-154M fosse stato registrato come aereo di Stato e che il volo fatale fosse effettuato per conto dello Stato.

3. La relazione della Commissione interstatale russa dell'aviazione del 12 gennaio 2011 ha concluso che «la causa immediata dell'incidente è stata la seguente: mancata decisione, presa nei tempi opportuni da parte dell'equipaggio, di fare rotta verso un altro aeroporto, benché fossero stati informati a più riprese e con precisione delle condizioni meteorologiche all'aerodromo di Severny de Smolensk, nettamente inferiori ai minimi fissati per un aerodromo; la discesa senza contatto visivo con riferimenti al suolo, ad un'altitudine molto inferiore a quella minima di discesa prevista per poter procedere all'avvicinamento (100 m), al fine di effettuare un volo a vista; assenza di reazione alle numerose segnalazioni TAWS [sistema di allerta e allarme di impatto], il che ha determinato un impatto al suolo senza perdita di controllo, la distruzione dell'a-

(1) *Dibattito in Assemblea* del 12 ottobre 2018 (36^a seduta) (vedi Doc. 14607, relazione della Commissione Affari Giuridici e Diritti Umani, relatore: On. Pieter OMTZIGT). *Testo adottato dall'Assemblea* il 12 ottobre 2018 (36^a seduta).

eromobile e la morte dell'equipaggio e dei passeggeri ».

4. Nella versione definitiva della relazione della Commissione interstatale russa dell'aviazione non si è tenuto conto delle osservazioni formulate dalle autorità polacche sul progetto di relazione. In seguito, la Commissione di inchiesta polacca sugli incidenti aerei nazionali ha pubblicato una propria relazione il 29 luglio 2011, che precisa che « la causa immediata dell'incidente è stata la seguente: discesa a un'altitudine inferiore a quella minima di discesa, ad una velocità verticale di discesa eccessiva in condizioni metereologiche che impedivano qualsiasi contatto visivo con il suolo ed esecuzione ritardata dalla procedura di avvicinamento. Tali circostanze hanno portato l'aeromobile a scontrarsi con un ostacolo al suolo, provocando la separazione di una parte dell'ala sinistra e dell'alettone e, di conseguenza, la perdita di controllo dell'aeromobile e infine l'impatto al suolo ».

5. Se entrambe le relazioni concordano sul carattere essenzialmente accidentale della tragedia, la relazione russa attribuisce la complessiva responsabilità dell'incidente ai membri dell'equipaggio dell'aeromobile, mentre gli investigatori polacchi concludono che il controllo aereo russo ha avuto un ruolo nell'incidente, avendo trasmesso all'equipaggio informazioni inesatte sulla posizione dell'aereo, e che le carenze dell'aeroporto di Smolensk hanno contribuito allo schianto. La Polonia ha altresì messo in dubbio l'indipendenza e la neutralità della Commissione interstatale russa dell'aviazione.

6. L'11 aprile 2018, la Nuova Commissione di inchiesta sullo schianto del Tu-154M a Smolensk, in Russia, nominata dal Governo polacco, ha pubblicato una nuova relazione preliminare che conclude che l'aeromobile è stato « distrutto in aria a seguito di diverse esplosioni ».

7. Oggi, a distanza di oltre otto anni dall'incidente, la Federazione russa è ancora in possesso del relitto dell'aereo, delle scatole nere e delle registrazioni originali dei dati del volo, nonché di altre prove materiali. Anche se è già stata trasmessa alle autorità polacche copia delle registrazioni dei dati del

volo e di alcune prove materiali, la Polonia insiste da anni con forza affinché le vengano consegnati il relitto e l'insieme degli elementi materiali originali. Sono tuttora in corso le indagini giudiziarie sull'incidente realizzate nei due paesi.

8. L'Assemblea ricorda che, in virtù dell'Allegato 13 della Convenzione di Chicago, lo Stato in cui avviene l'incidente è tenuto a restituire il relitto e altri elementi di prova materiali allo Stato di immatricolazione dell'aeromobile dal momento della conclusione dell'indagine tecnica di sicurezza aerea, che in questo caso è avvenuta a gennaio 2011. Il costante rifiuto delle autorità russe di restituire il relitto e gli altri elementi di prova costituisce un abuso di diritto e in Polonia ha alimentato l'idea che la Russia abbia ancora qualcosa da nascondere.

9. L'Assemblea pertanto chiede ai governi della Federazione Russa e della Repubblica di Polonia di condurre una mediazione internazionale sulle modalità di attuazione delle conclusioni di cui al paragrafo 10.1 e di riferire all'Assemblea sugli esiti di tale mediazione entro 12 mesi dall'adozione della presente Risoluzione.

10. Vista la conclusione dell'inchiesta tecnica di sicurezza aerea della Commissione interstatale russa dell'aviazione e la pubblicazione della sua Relazione Finale nel 2011, l'Assemblea ricorda altresì alla Federazione russa di:

10.1. restituire, senza ulteriori indugi, il relitto dell'aereo polacco Tu-154M alle autorità polacche in stretta collaborazione con gli esperti polacchi, così da evitare qualsiasi ulteriore deterioramento degli eventuali elementi di prova;

10.2. nel frattempo, proteggere adeguatamente il relitto secondo il procedimento convenuto con gli esperti polacchi;

10.3. astenersi dallo svolgere sul sito dell'incidente altre attività suscettibili di essere considerate una profanazione dei luoghi, che rivestono un'enorme importanza emotiva per numerosi Polacchi.

11. L'Assemblea esorta, inoltre, le forze dell'ordine dei due Stati a collaborare pienamente per accertare un'eventuale re-

sponsabilità penale nell'incidente, in particolare mettendo rapidamente a disposizione qualsiasi elemento di prova su richiesta dell'altro Stato.

12. Infine, l'Assemblea ricorda solennemente che il volo fatale aveva per obiettivo trasportare i più alti rappresentanti dello Stato polacco ad una cerimonia commemorativa a Katyn', sul sito del massacro di migliaia di patrioti polacchi da parte della polizia segreta di Stalin, nella

primavera del 1940. Benché l'Unione sovietica abbia a lungo rifiutato di ammettere la propria responsabilità per questo crimine, alla fine, nel 1990, ha riconosciuto i fatti. Il processo di riconciliazione tra Polacchi e Russi, che deve proseguire basandosi sulla verità storica, non dovrebbe essere messo a repentaglio da un comportamento abusivo o provocatorio rispetto ai tragici eventi sopravvenuti a Smolensk.

PAGINA BIANCA



180122045140