

برنامج
الأغذية
العالمي



Programme
Alimentaire
Mondial

World
Food
Programme

Programa
Mundial
de Alimentos

**Deuxième session ordinaire
du Conseil d'administration**

Rome, 17 - 19 mai 2000

NOTES D'INFORMATION

MISE À JOUR DU RAPPORT SUR LE VOL KSV 3275 AFFRÉTÉ PAR LE PAM AU KOSOVO

Enquêtes, indemnisation et partage des responsabilités



Distribution: GÉNÉRALE
WFP/EB.2/2000/INF/12
15 mai 2000
ORIGINAL: ANGLAIS

Le tirage du présent document a été restreint. Les documents présentés au Conseil d'administration sont disponibles sur Internet. Consultez le site WEB du PAM (http://www.wfp.org/eb_public/EB_Home.html).

INTRODUCTION

1. Le présent rapport fait suite à la demande formulée par le Conseil d'administration à sa première session ordinaire de 2000 (décision 2000/EB.1/1). Il contient par ailleurs une mise à jour générale des dépenses encourues et des faits survenus après l'accident du vol KSV 3275 affrété par le PAM au Kosovo, en ce qui concerne précisément les enquêtes ouvertes, les éventuelles indemnisations dues et la part potentielle de responsabilité du PAM. Compte tenu de la complexité juridique de cette affaire et du fait que les enquêtes ne sont pas closes, il est actuellement impossible de prévoir la responsabilité qui pourra incomber au PAM sur le plan juridique et monétaire.

ENQUETES OUVERTES

Bureau Enquêtes-Accidents français (BEA)

2. Après l'accident et conformément à l'Annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, une enquête a été ouverte par le BEA français, organisme compétent étant donné que l'avion ATR 42-300 qui s'est écrasé était immatriculé en France. Les autorités françaises ont préparé un rapport qui a été publié le 28 février 2000. D'après ce rapport, l'accident a été provoqué principalement par une accumulation d'erreurs commises par Si Fly, l'équipage de l'avion, le contrôleur ATC et les responsables de l'aéroport. Plus précisément: l'équipage a manqué de discipline en matière de procédures; le contrôleur militaire du trafic aérien, qui n'avait jamais travaillé dans des zones montagneuses, a apparemment oublié l'avion de Si Fly; en raison de pressions financières, le principal souci de Si Fly était d'exécuter ce travail rapidement, ce qui les a conduits par moments à ne pas respecter les procédures; enfin, l'aérodrome a été ouvert à un avion civil sans que les conditions opérationnelles aient été minutieusement évaluées à l'avance. Par ailleurs, la fatigue de l'équipage et le fait de voler avec un GPWS hors service ou débranché sont deux autres facteurs responsables en partie de l'accident.

Poursuites au pénal devant le *Tribunale di Roma*

3. Le fondement juridique des mesures prises par le *Tribunale di Roma* se trouve dans le Code de procédure pénale italien). En Italie, après un accident, le tribunal le plus proche déclare sa compétence et désigne un magistrat du Parquet pour enquêter sur les causes dudit accident et engager ultérieurement des poursuites contre les responsables. Le Procureur désigné pour cette affaire est M. Roberto Staffa. Son enquête est couverte par le secret de l'instruction. Cependant, la presse a révélé qu'à ce jour, il avait effectué les démarches suivantes: désignation de deux spécialistes de l'aéronautique pour établir un rapport sur l'accident; entretiens avec le BEA français au sujet de leurs conclusions; et, par l'intermédiaire d'une commission rogatoire, demande d'entretien avec le contrôleur ATC. On estime que cette enquête sera achevée aux alentours d'août 2000.

Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo (MINUK)

4. La MINUK a apparemment formé une commission d'enquête chargée de présenter un rapport sur les faits relatifs à l'accident. La création de cette commission est une procédure normale, appliquée chaque fois que se produit un accident dans lequel des membres de la MINUK sont impliqués. Il s'agit essentiellement d'un rapport factuel exposant en détail les



circonstances connues, avec en annexe toute la documentation correspondante. Une fois terminé, il sera adressé au Département des opérations de maintien de la paix de l'Organisation des Nations Unies à New York, pour être examiné puis transmis au Bureau des affaires juridiques de l'ONU. Dans le cas présent, on estime que le rapport de la commission d'enquête sera achevé d'ici le 15 mai 2000 et transmis à ce moment-là au Département des opérations de maintien de la paix.

Force au Kosovo (KFOR)

5. La KFOR n'a pas ouvert d'enquête. Conformément aux règles de la KFOR, lorsqu'un délit présumé a été commis, toute investigation ou enquête devant être menée doit être confiée à l'Etat d'envoi de la personne soumise à l'enquête, qui dans le cas présent serait le Royaume-Uni. Cette règle explique sans doute pourquoi le Ministère britannique de la défense a ouvert l'enquête décrite ci-dessous.

Ministère britannique de la défense

6. Le Ministère britannique de la défense a formé une commission d'enquête pour examiner expressément si une responsabilité pénale doit être attribuée pour ses actes à l'officier de la RAF présent dans l'ATC le jour de l'accident et, de manière générale, pour examiner les conséquences au plan opérationnel des procédures de la RAF et déterminer s'il est nécessaire d'y apporter une modification. On estime qu'un résumé des conclusions de la commission d'enquête sera disponible aux alentours d'août 2000.

INDEMNISATION

Responsabilité civile pour les passagers

7. En vertu du Règlement (CEE) N° 2407/92 et du Règlement (CE) 2027, l'exploitant/transporteur aérien a l'obligation d'être assuré à concurrence d'au moins 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS) (évalués le 11.05.00 à 130 998 dollars) par passager et, au-delà de ce montant, pour un montant raisonnable. Cette obligation juridique a été respectée dans le cas présent moyennant une série de liens contractuels entre le PAM, Balmoral et Si Fly. Lorsque l'accident s'est produit, la responsabilité civile était couverte au titre de l'assurance contractée par Si Fly auprès de leurs assureurs italiens SASA. En conséquence, chacun des 21 passagers de l'ATR était couvert par cette assurance générale passagers jusqu'au maximum légal de 100 000 DTS. Toute partie réclamant un montant supérieur devrait engager des poursuites judiciaires contre les parties potentiellement responsables. L'homme de loi nommé par la SASA pour représenter ses intérêts est un avocat italien, Me Giuseppe Guerreri, qui est actuellement en contact avec les familles des victimes ou avec leurs représentants légaux en vue de régler les dits paiements de 100 000 DTS au plus proche parent de chacune des victimes.

Assurance complémentaire

Employés des organismes des Nations Unies

PAM



8. Trois employés/consultants du PAM étaient à bord de l'avion. Ils étaient tous couverts par l'assurance accidents corporels du PAM. Une indemnisation d'un montant de 250 000 dollars sera versée à brève échéance au plus proche parent du défunt.

MINUK

9. Cinq employés de l'Unité de police civile en service auprès de la MINUK étaient à bord de l'avion. Conformément aux règlements de la MINUK relatifs à l'indemnisation en cas de décès dans l'exercice de fonctions officielles pour le compte des Nations Unies, le montant maximum de l'indemnité est le double du salaire annuel de base de l'intéressé déduction faite des indemnités, ou 50 000 dollars, si cette dernière somme est plus élevée. Lesdites demandes d'indemnisation sont instruites par le Département des opérations de maintien de la paix. Le PAM a déposé les dossiers administratifs nécessaires pour engager le processus de demande d'indemnisation pour chacune des cinq victimes, et les missions permanentes des pays dont relevaient les victimes à New York ont transmis les renseignements supplémentaires afin de compléter les dossiers. Le conseil interne du Département des opérations de maintien de la paix se réunira en mai pour examiner ces demandes d'indemnisation et les paiements correspondants devraient être effectués sans délai.

Volontaires des nations unies

10. Un employé des Volontaires des Nations Unies a péri dans l'accident et une indemnisation d'un montant de 100 000 dollars sera versée par cet organisme au plus proche parent de la victime.

Employés des diverses ONG

11. Il semblerait que nombre d'ONG avaient contracté une assurance couvrant leurs employés en cas d'accident dans l'exercice de leurs fonctions. Les montants varient selon les diverses ONG, et il est difficile de dire si chaque personne était réellement couverte par ce type d'assurance.

PARTAGE DES RESPONSABILITES

12. Les conséquences juridiques de tout accident peuvent être pénales et civiles. Dans le cas présent, le *Tribunale di Roma* mène une enquête pour établir s'il y a lieu d'entamer des poursuites au pénal. Toutefois, les poursuites au civil aux fins d'obtenir une indemnisation par suite du décès des passagers pourraient être potentiellement beaucoup plus lourdes de conséquences, du moins au niveau économique. Même si le rapport remis par le BEA français n'évalue pas les responsabilités individuelles ou collectives, ses conclusions indiquent assez clairement les véritables responsabilités. Dans le cas présent, compte tenu du rapport susmentionné, une part potentielle de responsabilité dans cet accident pourrait être attribuée à Si Fly, à la MINUK et à la KFOR. Cependant, la plupart des enquêtes n'étant pas closes, il est impossible de prévoir à ce stade quelle sera, le cas échéant, la responsabilité qui pourra incomber au PAM.



DEPENSES ENGAGEES AU TITRE DU COMPTE SPECIAL CATASTROPHE KSV3275

13. Les dépenses imputées à ce jour sur le compte spécial catastrophe KSV3275 pour l'exercice 2000 s'élèvent à 104 000 dollars, ce qui porte les frais totaux facturés sur ce compte spécial à 540 000 dollars, y compris les dépenses encourues jusqu'au 31 décembre 1999, dont le Conseil d'administration a été informé en février dernier (WFP/EB.1/2000/3/1). La majeure partie des dépenses récentes se rapporte aux initiatives visant à accomplir avec diligence les démarches nécessaires en matière juridique et d'assurance. Le Secrétariat est heureux d'annoncer que le Gouvernement italien a fait un don généreux de 210 millions de lires, versés sur le compte spécial, ce qui réduira la charge financière globale supportée par le Fonds général du PAM.

