

Document 1

Note de commentaires sur le contenu du dossier 13

1) Le ministère de la coopération a conclu avec la SATIF (Services et Assistance en Techniques Industrielles Françaises) un marché n° 8900150 00 130 75 01 en date du 10 mars 1989, objet : « prise en charge de personnels techniques pour l'avion présidentiel rwandais », notifié le 16.05.89. Le marché a été régulièrement renouvelé jusqu'en 1994, toujours en régularisation en raison de lenteurs administratives (le renouvellement intervenant dans le courant de l'année concernée et non avant son début) Document 2

2) Les marchés successifs avaient pour objet la fourniture de personnels techniques ; ils définissaient les caractéristiques de celles-ci, mais ne mentionnaient pas l'identité des personnels, qui relevaient de la responsabilité de la SATIF et encore moins leurs relations contractuelles avec leur employeur. La seule intervention de l'administration dans ce cas consiste à recevoir communication des CV des agents recrutés par la SATIF. Document 2

3) Les marchés étaient imputés en 1989 sur un projet FAC et à partir de 1990 sur un article du budget de fonctionnement concernant « l'assistance technique indirecte », c'est à dire les prestations d'assistance technique fournies par des sociétés telles que SOFREAVIA, DBPA... Document 2

4) Les personnels relevant de cette catégorie ne sont administrativement gérés par l'administration centrale ni au niveau des MCAC, celles-ci n'appartenant éventuellement que pour certifier leur présence aux fins de justification des factures des employeurs Document 3

5) Dans ces conditions, le ministère n'a eu à connaître des relations contractuelles de l'équipage de l'avion présidentiel rwandais avec son employeur qu'en raison des réclamations de celui-ci après l'attentat du 6 avril 1994. La SATIF a en effet demandé d'une part des dédommagements suite à la rupture pour cause de force majeure du contrat, d'autre part diverses indemnités pour les familles des membres de l'équipage.

A cette occasion, il est apparu que la SATIF avait elle-même sous traité avec une société ASI (Aero Service International) devenue par la suite MSI (Maintenance Internationale Service), et par conséquent véritable employeur de l'équipage. Documents 3, 19

6) Le ministère n'a eu communication qu'en partie des termes des contrats de travail, dans la mesure où ils justifiaient les réclamations d'indemnisation de la SATIF : il s'agit des clauses concernant les ruptures de contrat et les accidents. Il n'est donc en mesure de transmettre que les en-tête de ces contrats ainsi que les clauses qui lui ont été transmis par la SATIF. Document 19

7) Le Ministre a

- accordé à titre exceptionnel la prise en charge des frais d'obsèques (il en allait de même pour les deux gendarmes assassinés le 10.04.94 et l'épouse de l'un d'eux)

- renvoyé la question de l'indemnisation des familles des victimes à l'employeur, à ses assureurs et au Fonds de Garantie. Document 13, 19

- procédé à une transaction avec la SATIF en acceptant de lui payer la totalité des prestations relatives au mois d'avril 1994, qui n'avaient évidemment pas été assurées après le 6 de ce mois.
Documents 20

8) Quant au dédommagement des effets personnels des membres de l'équipage, ils ont été réglés sur la base d'un précédent : des employés de SOFREAVIA dans le cadre d'un contrat avec la coopération et à l'occasion d'une crise ayant provoqué l'évacuation des ressortissants français d'un autre pays avaient été traités comme les assistants techniques du ministère ; les ayant droits des membres de l'équipage ont donc été indemnisés selon les mêmes règles et modalités. Document 18