



Warszawa, dnia 15.11. 2013 r.

PG VII G 070/29/13

KABINET MARSZAŁKA SENATU

Wpłynęło dn. 18.11.2013 r.

nr. 5227 podpis. Kłociński

Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 18.11.2013 r.
nr. 9460 podpis. [signature]

Dotyczy: BPS/043-41-1779-PG/13

Scenariusz Opcji Karczewski

W związku z treścią art. 16 ustawy z dnia 9 maja 1996 roku o wykonywaniu mandatu posła i senatora (tekst jednolity – Dz. U. z 2011 roku, Nr 7, poz. 29 z późn. zm.) oraz art. 49 ust. 4 i 5 uchwały Senatu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 23 listopada 1990 roku Regulamin Senatu (tekst jednolity – M.P. z 2010 roku, Nr 39, poz. 542 z późn. zm.), przedstawiam na ręce Pana Marszałka pisemną odpowiedź na oświadczenie złożone przez senatora Stanisława Karczewskiego, wspólnie z innymi senatorami, na 41. posiedzeniu Senatu, w dniu 17 października 2013 r., dotyczące śledztwa w sprawie katastrofy smoleńskiej, przekazane Prokuratorowi Generalnemu przez Wicemarszałka Senatu RP Panią Marię Pańczyk-Pozdziej, przy piśmie oznaczonym sygnaturą BPS/043-41-1779-PG/13 z dnia 21 października 2013 roku.

Odnosząc się do zawartych w treści oświadczenia pytań, należy stwierdzić, co następuje:

Samolot TU-154M o nr bocznym 101 i numerze fabrycznym 90A837 poddany został ostatniemu przed katastrofą remontowi głównemu na terenie Federacji Rosyjskiej w zakładzie OAO Awiakor w Samarze. Remont ten zakończony został

w dniu 21 grudnia 2009 r. Ostatni zaś przegląd 1K (okresowy, co 4 miesiące) tego samolotu zakończono 23 marca 2010 r., a przeprowadzony on został przez personel techniczny 1 Eskadry Lotniczej byłego 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego w Warszawie. W dniu 6 kwietnia 2010 r. personel techniczny wymienionego pułku wykonał obsługę bieżącą (główną i przedlotową), po czym przeprowadzono lot komisyjny wskazanym statkiem powietrznym. Ponadto, bezpośrednio przed lotem, w dniu 10 kwietnia 2010 r., samolot ten ponownie poddano obsłudze bieżącej i przedlotowej (A₂ i P_s).

W okresie eksploatacji tego statku powietrznego od ostatniego remontu głównego, tj. od 21 grudnia 2009 r., do dnia katastrofy, odnotowano 16 różnego rodzaju usterek i nieprawidłowości, które były na bieżąco usuwane przez użytkownika, tzn. personel techniczny b. 36 SPLT.

Wojskowa Prokuratura Okręgowa w Warszawie w toku prowadzonego śledztwa zebrała obszerną dokumentację dotyczącą remontu, napraw i przeglądów technicznych samolotu TU-154M wykonanych w 2009 r. i 2010 r. między innymi przez personel techniczny byłego 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego. Dokumenty te poddawane są analizie przez zespół biegłych powołanych postanowieniem Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie z dnia 3 sierpnia 2011 r. Na podstawie tych dokumentów biegli mają określić, czy samolot TU-154M nr boczny 101 był prawidłowo eksploatowany, a także czy był sprawny technicznie w dniu 10 kwietnia 2010 r. przed startem do Smoleńska.

Kwestia odnosząca się do informacji „o kompletności i prawidłowości uprawnień personelu technicznego odpowiedzialnego za obsługę samolotu” oceniana będzie również przez zespół wyżej wymienionych biegłych.

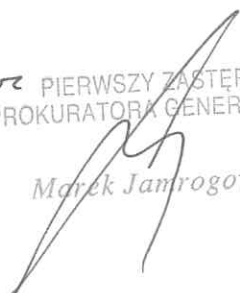
Wypowiadanie się w chwili obecnej, tj. przed zamknięciem postępowania dowodowego, na temat oceny sposobu prowadzenia remontów, napraw, przeglądów samolotu, czy też uprawnień personelu technicznego – zdaniem prokuratorów prowadzących śledztwo – byłoby przedwczesne.

Kwestia ewentualnego „nadzoru służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i ochronę osób korzystających z samolotu nad naprawami i remontami” nie jest objęta postępowaniem przygotowawczym o sygn. Po. Śl. 54/10,

prowadzonym przez Wojskową Prokuraturę Okręgową w Warszawie. Jednak w przypadku ujawnienia informacji wskazujących na niedopełnienie obowiązków jakichkolwiek funkcjonariuszy publicznych i działania w ten sposób na szkodę interesu publicznego, a więc podejrzenia popełnienia przestępstwa z art. 231 § 1 kk, zostaną podjęte stosowne działania procesowe.



MC PIERWSZY ZASTĘPCA
PROKURATORA GENERALNEGO



Marek Jamrogowicz