

ZESPÓŁ DS. WYJAŚNIANIA OPINII PUBLICZNEJ
TREŚCI INFORMACJI I MATERIAŁÓW
DOTYCZĄCYCH PRZYCZYŃ I OKOLICZNOŚCI
KATASTROFY LOTNICZEJ
Z DNIA 10 KWIETNIA 2010 R.

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 29.08.2014r
nr. 3558 podpis. Młajec

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 29.08.14 zał.
nr. 5138 podpis. M

Warszawa, 28 sierpnia 2014 r.

ZKS-4813-5(2)/14

Szanowny Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu

Dot. Oświadczenia złożonego przez senatorów Bogdana Pęka, Grzegorza Wojciechowskiego, Roberta Mamętowa, Marka Martynowskiego, Andrzeja Pajęka, Przemysława Błaszczyka, Wojciecha Skurkiewicza, Macieja Klimę, Zdzisława Pupę, Jana Marię Jackowskiego, Krzysztofa Słonia i Bohdana Paszkowskiego na 59 posiedzeniu Senatu w dniu 24 lipca 2014 r.

Szanowny Panie Marszałku

W odpowiedzi na Oświadczenie Państwa Senatorów, złożone podczas 59 posiedzenia Senatu RP w dniu 24 lipca br., poniżej przedstawiam stanowisko w tej sprawie.

Podzielając zdanie Państwa Senatorów, że sytuacja po zestrzeleniu samolotu malezyjskich linii lotniczych w dniu 17 lipca br. nad terytorium Ukrainy w rejonie toczących się walk zbrojnych jest całkowicie odmienna, niż po katastrofie samolotu Tu-154M w dniu 10 kwietnia 2010 r., która nastąpiła na terytorium Federacji Rosyjskiej w czasie pokoju pragnę przypomnieć, że w przeciwieństwie do samolotu B777 malezyjskich linii lotniczych, samolot Tu-154M nr 101 nie został zestrzelony. Przyczyną katastrofy samolotu Tu-154M pod Smoleńskiem było zejście poniżej minimalnej wysokości zniżania, przy nadmiernej prędkości opadania, w warunkach

ZESPÓŁ DS. WYJAŚNIANIA OPINII PUBLICZNEJ
TREŚCI INFORMACJI I MATERIAŁÓW
DOTYCZĄCYCH PRZYCZYŃ I OKOLICZNOŚCI
KATASTROFY LOTNICZEJ
Z DNIA 10 KWIETNIA 2010 R.

atmosferycznych uniemożliwiających wzrokowy kontakt z ziemią i spóźnione rozpoczęcie procedury odejścia na drugi krąg. Doprowadziło to do zderzenia z przeszkodą terenową, oderwania fragmentu lewego skrzydła wraz z lotką, a w konsekwencji do utraty sterowności samolotu i zderzenia z ziemią

Zarówno w przypadku Tu-154M jak i B777 w odniesieniu do prowadzenia badań w celach profilaktycznych przyjęto zasady określone w Załączniku nr 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Kwestie ustalenia odpowiedzialności w oparciu o postępowania karne prowadzone są natomiast według innych procedur.

Jeśli chodzi o śledztwo międzynarodowe, Państwo Senatorowie, którzy współuczestniczą w tworzeniu prawa, nie mogą ignorować faktu, iż relacje między państwami oparte są na fundamentalnej zasadzie suwerenności. Zgodnie z Załącznikiem nr 13 do Konwencji Chicagowskiej, suwerenną decyzję o przekazaniu badań podejmuje państwo, na którego terytorium zaistniał wypadek lotniczy. Tym samym nie można kwestionować podjętej przez władze Ukrainy decyzji o przekazaniu stronie holenderskiej badania tego zdarzenia. O przyczynach przekazania można jedynie spekulować, mając świadomość, że w chwili podejmowania tej decyzji teren katastrofy był opanowany przez separatystów.

Zgodnie z zasadami zawartymi w Załączniku nr 13 do Konwencji Chicagowskiej, jednym z podstawowych obowiązków państwa, na którego terytorium doszło do katastrofy, jest zagwarantowanie udziału przedstawicieli państw zainteresowanych w procesie badawczym. Realizacja takiego obowiązku wyraża się poprzez dopuszczenie do badania przedstawiciela akredytowanego i jego doradców, co zostało zrealizowane zarówno w przypadku Tu-154M jak i B777.

Jednocześnie pragnę zaznaczyć, że zadanie wyjaśnienia przyczyn katastrofy smoleńskiej zostało powierzone niezależnej polskiej Komisji Badania Wypadków

ZESPÓŁ DS. WYJAŚNIANIA OPINII PUBLICZNEJ
TREŚCI INFORMACJI I MATERIAŁÓW
DOTYCZĄCYCH PRZYCZYŃ I OKOLICZNOŚCI
KATASTROFY LOTNICZEJ
Z DNIA 10 KWIETNIA 2010 R.

Lotniczych Lotnictwa Państwowego, która w oparciu o polskie przepisy, latem 2011 roku opublikowała Raport oraz Protokół z załącznikami, w których to dokumentach jednoznacznie wskazano na przyczyny i okoliczności zaistnienia katastrofy Tu-154M, a także określono ponad 40 zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, których wprowadzenie powinno zapobiec takim zdarzeniom w przyszłości.

Prowadząc badanie katastrofy smoleńskiej, KBWL LP korzystała z dostępu do dowodów – w tym rejestratorów dźwięku i danych (tzw. czarnych skrzynek), wraku oraz miejsca zdarzenia.

Pragnę w tym miejscu nadmienić, że do dzisiaj, przedstawiciele holenderskiej komisji badającej wypadek samolotu B777 zestrzelonego nad wschodnią Ukrainą nie byli na miejscu wypadku i nie mają dostępu do wraku samolotu.

Jak słusznie Państwo Senatorowie wskazali, postępowanie prowadzone przez prokuraturę polską jak i rosyjską nadal trwa, a strona polska złożyła, zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami międzynarodowymi, wnioski o zwrot wraku samolotu Tu-154M wraz z jego wyposażeniem, w tym rejestratorów pokładowych. Wnioski Ministra Spraw Zagranicznych w tym zakresie są systematycznie kierowane do strony rosyjskiej.

Z wyrazami szacunku

Przewodniczący Zespołu
Małgorzata Łasek
Małgorzata Łasek