

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. 04. 08. 2014r
nr. 3638 podpis. M. Polec

Warszawa, 3 września 2014 r.

ZKS-4813-6(3)/14

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 5. 09. 14 zał.
nr. 1280 podpis.

Szanowny Pan
Bogdan Borusewicz
Marszałek Senatu

Dot. Oświadczenia złożonego przez senatorów Wojciecha Skurkiewicza, Grzegorza Wojciechowskiego, Zdzisława Pupę, Macieja Klimę, Andrzeja Pajaka i Dorotę Czudowską na 60 posiedzeniu Senatu w dniu 7 sierpnia 2014 r.

Szanowny Panie Marszałku

W odpowiedzi na Oświadczenie Senatorów, poniżej przedstawiam następujące stanowisko wobec zagadnień poruszanych w tym oświadczeniu.

Na samym wstępie należy dokonać sprostowania używanego w Oświadczeniu stwierdzenia, iż: „na podstawie konwencji chicagowskiej z 7 grudnia 1994 r. badanie tej katastrofy przekazane zostało Rosji jako państwu miejsca zdarzenia”.

Należy przypomnieć, że zgodnie z art. 26 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. [zwanej Konwencją chicagowską], państwo, na którego terytorium doszło do wypadku statku powietrznego, jest zobowiązane do przeprowadzenia badania oraz umożliwienia prowadzenia obserwacji takiego badania przez obserwatorów wyznaczonych przez państwo, w którym statek powietrzny był zarejestrowany. Jednocześnie wskazuje się, że badanie powinno być przeprowadzone według zasad określonych przez ICAO w zakresie, w jakim prawo wewnętrzne państwa, na którego zaistniał wypadek, na takie zasady zezwala. Zasady, o których mowa w art. 26, wydane zostały w formie Załącznika nr 13

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

do Konwencji chicagowskiej. Zgodnie z punktem 5.1 Załącznika nr 13 do Konwencji chicagowskiej Państwo, na którego terytorium doszło do wypadku statku powietrznego, może przekazać badanie – w całości lub w części – innemu państwu na podstawie umowy dwustronnej. Zasada ta jednoznacznie wskazuje na państwo, na którego terytorium zaistniało zdarzenie, przyznając mu inicjatywę przekazania badania lub jego części. Zasada ta nie wskazuje, by takie przekazanie odbywało się na wniosek innego państwa. Decyzję o przekazaniu badania przyznaje państwu miejsca zdarzenia, natomiast państwo przyjmujące badanie nie będące państwem miejsca zdarzenia musi wolę przyjęcia badania potwierdzić w umowie zawieranej pomiędzy państwem przekazującym, a państwem przejmującym badanie. O tej dwustronnej umowie mówi się w zdaniu drugim punktu 5.1 Załącznika do Konwencji chicagowskiej.

Biorąc powyższe pod uwagę, nie można mówić o przekazaniu przez stronę polską stronie rosyjskiej badania katastrofy samolotu Tu-154M jaka miała miejsce w dniu 10 kwietnia 2010 r.

Natomiast należy jednoznacznie wskazać, że strona polska prowadziła własne niezależne badanie na podstawie i w granicach polskiego prawa, powierzając to badanie zgodnie z art. 140 ust. 1 Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Badanie prowadzone było zgodnie z przepisami naszego kraju, zawartymi w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz w rozporządzeniu dotyczącym badania prowadzonego przez KBWL LP wydanym na podstawie ww. ustawy.

Kolejnym nieporozumieniem jest wskazywanie przez Senatorów, iż badanie katastrofy wojskowego statku powietrznego prowadzone było przez polską Komisję (Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego – KBWL LP) w oparciu o przepisy cyt.: „konwencji dotyczącej wyłącznie samolotów cywilnych”. Badanie w oparciu o zasady zawarte w Załączniku nr 13 do Konwencji chicagowskiej prowadziła strona rosyjska, co umożliwiło Polsce wyznaczenie swoich obserwatorów – akredytowanego przedstawiciela i jego doradców – uczestniczących w tym badaniu. Strona Polska swoje niezależne badanie przeprowadziła w oparciu o polskie przepisy dotyczące badania wypadków lotniczych statków powietrznych należących do lotnictwa państwowego, gdyż samolot Tu-154M był wojskowym statkiem powietrznym, a jego misja podczas lotu zakończona katastrofą była zgodna z zadaniami realizowanymi przez 36 specjalny pułk lotnictwa transportowego. W uzasadnieniu Decyzji

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

nr 130/MON powołującej KBWLLP przywołano przepis zawarty w par. 6 ust. 2 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 maja 2004 r. w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego wskazując, że cyt.: „(...) Komisja może prowadzić badania wypadków i poważnych incydentów lotniczych zaistniałych poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (...) jeżeli przewidują to umowy lub przepisy międzynarodowe (...)”, przywołując jednocześnie art. 11 porozumienia między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w przestrzeni lotniczej obu państw z 1993 roku. Tym samym wskazano, że badanie wypadku będzie prowadzone wspólnie przez właściwe organy polskie i rosyjskie oraz nakreślono formalne ramy dla działań polskich specjalistów na terenie Federacji Rosyjskiej i w kraju.

Potwierdzenie wyznaczenia polskich obserwatorów do badania prowadzonego przez stronę rosyjską (Międzypaństwowy Komitet Lotniczy – MAK) zostało wydane przez ówczesnego Ministra Obrony Narodowej. Pierwsza grupa polskich specjalistów, w tym płk. Edmund Klich, przybyła na miejsce wypadku już w dniu katastrofy, druga nazajutrz, 11 kwietnia. Łącznie w Smoleńsku było 18 z 34 członków Komisji. Dwóch członków Komisji już 10 kwietnia udało się ze Smoleńska do Moskwy, aby wziąć udział w odczycie zapisów rejestratora głosów w kabinie samolotu Tu-154M (CVR) oraz rejestratora parametrów lotu (FDR). Pozostali specjaliści prowadzili czynności badawcze na miejscu wypadku. W skład tych czynności wchodziły między innymi:

- oględziny wraku,
- udział w przesłuchaniach świadków i rosyjskich kontrolerów,
- identyfikacja i pomiary przeszkód z którymi zderzył się samolot,
- oględziny środków radionawigacyjnych oraz systemu oświetleniowego lotniska Smoleńsk Północny.

Dodatkowo członkowie polskiej Komisji skopiowali zapis magnetofonu rejestrującego korespondencję i rozmowy na stanowisku kierowania lotami lotniska Smoleńsk Północny, co pozwoliło w późniejszym etapie badania, na ocenę jakości pracy rosyjskich kontrolerów i wskazanie nieprawidłowości tych działań. Powrót Komisji ze Smoleńska do Polski nastąpił 23 kwietnia, po zakończeniu prac na miejscu zdarzenia przez MAK.

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

Należy podkreślić, że polscy specjaliści rozpoczęli pracę na miejscu zdarzenia niemal natychmiast po zakończeniu akcji poszukiwawczo-ratowniczej, a wszelkie ustalenia dot. działań obu zespołów na miejscu zdarzenia były wzajemnie konsultowane w trybie roboczym.

Po zakończeniu prac w Smoleńsku członkowie Komisji, pełniąc jednocześnie funkcję doradców Akredytowanego Przedstawiciela RP, płk. dr pil. Edmunda Klicha, odbyli dziesięć dwu-trzytygodniowych wyjazdów do Moskwy. Zakończenie prac na terenie Rosji nastąpiło 23 września 2010 r.

Na zakończenie pragnę przypomnieć, że polska Komisja [KBWL LP] prowadząca badanie korzystała również z informacji pozyskanych podczas badań przeprowadzonych w USA, a polski przedstawiciel osobiście uczestniczył w odczytach danych z urządzenia TAWS. Jednocześnie jeszcze raz przypomnieć należy, że badanie prowadzone przez KBWL LP było w oparciu o polskie przepisy, a nie zasady zawarte w Załączniku nr 13 do Konwencji chicagowskiej.

Z wyrazami szacunku

Przewodniczący Zespołu
Maciej Lasek
Maciej Lasek