



Warszawa, dnia 11 grudnia 2014 r.

ZASTĘPCA PROKURATORA GENERALNEGO
NACZELNY PROKURATOR WOJSKOWY

Pn.Nadz.8/10

GABINET MARSZAŁKA SENATU

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich
Wpłynęło dn. 15.12.14
nr. 7608 podpis

wpłynęło dn. 12.12.14.
nr. 5073 podpis. Borusewicz



Pan Bogdan BORUSEWICZ
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Dotyczy: oświadczenia senatora Wojciecha Skurkiewicza, wspólnie z innymi senatorami z dnia 20 listopada 2014 r.

Szanowny Panie Marszałku,

W związku z treścią art. 16 ustawy z dnia 9 maja 1996 r. „o wykonywaniu mandatu posła i senatora” (tekst jednolity – Dz.U. z 2011 roku, Nr 7, poz. 29 z późn. zm.) oraz przepisu art. 49 ust. 4 i 5 uchwały Senatu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 23 listopada 1990 r. „Regulamin Senatu” (tekst jednolity – M.P. z 2014 roku, poz. 529), przedstawiam na ręce Pana Marszałka pisemną odpowiedź na oświadczenie złożone przez senatora Wojciecha Skurkiewicza, wspólnie z innymi senatorami, na 65. posiedzeniu Senatu RP w dniu 20 listopada 2014 r., dotyczące śledztwa w sprawie „katastrofy smoleńskiej”, przekazane do Naczelnej Prokuratury Wojskowej w dniu 1 grudnia 2014 r., przy piśmie zastępcy Dyrektora Biura Prokuratora Generalnego, oznaczonego sygnaturą PG VII Ko 196/14 z dnia 27 listopada 2014 r.

Odnosząc się do zawartych w treści oświadczenia pytań, dotyczących opinii Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych z identyfikacyjnych badań porównawczych fragmentów metalu, pragnę zauważyć, że kwestie przedstawione przez senatorów były już przedmiotem komunikatu rzecznika prasowego Naczelnej Prokuratury Wojskowej z dnia 14 listopada 2014 r.

Niemniej jednak, czyniąc zadość prośbie zawartej w oświadczeniu senatorów, należy stwierdzić co następuje:

W toku prowadzonych, na przełomie września i października 2012 r., uzupełniających oględzin miejsca katastrofy, z udziałem polskiego prokuratora oraz polskich biegłych i specjalistów przeprowadzono oględziny brzozy, w wyniku zderzenia z którą, zgodnie z raportem końcowym Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, samolot Tu-154M nr 101 utracił fragment lewego skrzydła. W toku oględzin, dzięki użyciu urządzenia RTG, stwierdzono w okolicach przełomu, wbite pod powierzchnię drzewa, liczne elementy metalowe. W trakcie tej czynności pobrano i zabezpieczono do dalszych badań dwa duże fragmenty, po ok. 160 cm. drzewa – brzozy, w którą miał uderzyć samolot. Czynności związane z wym. fragmentami były prowadzone na terenie Federacji Rosyjskiej z uwagi na niepodzielność przedmiotu badań (tych fragmentów). W trakcie kolejnego pobytu polskich biegłych i prokuratora w lutym i marcu 2013 r. w Moskwie, przeprowadzono zwymiarowanie dwóch fragmentów brzozy, zmierzono cięcia, ułamania i darcia, zabezpieczono znajdujące się w nich elementy metalu i powłok lakierowych. W dalszej kolejności biegli dokonali odlewów silikonowych tych darć, cięć i złamań oraz elementów metalowych. Biegli pobrali również próbki z elementów tkwiących w brzozie, do dalszych badań fizykochemicznych, metaloznawczych i mechanoskopijnych. Łącznie, z wnętrza drzewa wydobyto i zabezpieczono ponad 40 różnej wielkości fragmentów metalu o nieregularnych kształtach. W tym miejscu podkreślić należy, iż największe z wydobytych fragmentów metalu posiadały rozmiar kilku centymetrów, najmniejsze zaś, poniżej 5 mm, co jest wielkością subminimalną w stosunku do całości konstrukcji statku powietrznego, który uległ katastrofie. Fragmenty, których podział był możliwy, rozdzielono i polskiej prokuraturze przekazano łącznie 12 fragmentów z pobranych elementów. Wszystkie opisane powyżej czynności wykonano przy udziale polskiego prokuratora oraz polskich biegłych i specjalistów.

Następnie, w Smoleńsku, biegli pobrali z wraku, w tym z lewego skrzydła, próbki referencyjne (porównawcze) elementów metalowych i powłok lakierowych.

Istotą zleconej Centralnemu Laboratorium Kryminalistycznemu Policji (CLKP), a następnie Instytutowi Technicznemu Wojsk Lotniczych w Warszawie (ITWL), analizy fragmentów metalu pobranych z brzozy, było porównanie ich z pobranym materiałem referencyjnym, w tym fragmentami poszycia i elementami konstrukcyjnymi z wraku. W toku opiniowania stwierdzono, iż jeden

z 12 przekazanych elementów jest odpryskiem powłoki lakierniczej, nie zaś stopem metalu.

Opiniujący biegli, po przeprowadzeniu badań 11 fragmentów metalowych, na podstawie analizy porównawczej ich składu chemicznego oraz struktury stopu, stwierdzili, iż 10 z nich, z bardzo wysokim prawdopodobieństwem, pochodzi z elementów wraku samolotu Tu-154M nr 101. Co do jednego z badanych fragmentów, biegli stwierdzili, iż jest on wykonany ze stopu odlewniczego, którego jednak nie ma w materiale porównawczym. Zarazem jednak biegli wyjaśnili, iż stop ten jest wykorzystywany w budowie niektórych elementów konstrukcji samolotu (wskazali przy tym konkretne elementy wraku, w tym zniszczonego lewego skrzydła, które prawdopodobnie z takiego stopu są wykonane).

Składający oświadczenie senatorowie, sformułowanie o bardzo wysokim prawdopodobieństwie identyfikacji zinterpretowali *de facto* jako brak identyfikacji, oczekując od prokuratury bądź biegłych „absolutnej pewności”. Wskazać w tym miejscu należy, iż co do zasady, techniki kryminalistyczne pozwalają na wnioskowanie w określonym obszarze prawdopodobieństwa, nie zaś stuprocentowej pewności. Nawet genetyczne badania molekularne, powszechnie uznawane za gwarantujące poprawność rezultatów, określają wnioski jako wysoce prawdopodobne, nigdy zaś jako „stuprocentowo pewne”. Zrozumienie tego aspektu pozwoli być może na prawidłową interpretację wniosków opinii ITWL, zaprezentowanych w przytaczanym przez senatorów komunikacie rzecznika prasowego Naczelnej Prokuratury Wojskowej. Dla przykładu podać należy, iż otrzymane w toku śledztwa opinie z badań genetyczno-molekularnych, prezentowane wnioski, przedstawiają miarą prawdopodobieństwa 99,973%.

W tym miejscu podkreślić należy, iż w każdym postępowaniu karnym stan faktyczny ustala się w oparciu o wszystkie przeprowadzone dowody, w tym o opinie biegłych.

Przypomnieć również należy, iż w wyniku katastrofy zaistniałej 10 kwietnia 2010 r. samolot Tu-154M Nr 101 uległ daleko idącej destrukcji. Niektóre jego elementy, w szczególności zniszczone w wyniku uderzeń w przeszkody terenowe, uległy rozbiciu na niewielkie, nie przekraczające kilku centymetrów fragmenty, co powoduje, że ich precyzyjne dopasowanie do siebie jest całkowicie nierealne.

Odpowiadając na drugie z pytań zawartych w oświadczeniu senatorów stwierdzić należy, iż w toku oględzin zabezpieczonych fragmentów brzozy wydobyto

z jej wnętrza, a także poddano oględzinom wszystkie wbite elementy metalowe. Zostały one opisane i zmierzone, co zostało odzwierciedlone w treści protokołów z czynności.

Niejako na marginesie, odnosząc się do fragmentu oświadczenia dotyczącego czynności przeprowadzonych przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, a dotyczących brzozy i ujawnionych bezpośrednio po katastrofie na jej powierzchni i w pobliżu fragmentów samolotu, podkreślić należy, iż elementy te, nie są tymi, które były badane w ramach opiniowania przez ITWL. Jak już podkreślono powyżej, fragmenty zabezpieczone w toku oględzin brzozy wydobyto z jej wnętrza, nie były one zatem uprzednio widoczne. Przypomnieć przy tym należy, gdyż jak się wydaje kwestia ta nie jest w pełni prawidłowo rozumiana, iż istotą czynności badawczych wypadku lotniczego, prowadzonych przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego było ustalenie przyczyn wypadku oraz okoliczności, które sprzyjały jego zaistnieniu, w celu sformułowania zaleceń profilaktycznych, a co za tym idzie, usunięcia czynników obniżających bezpieczeństwo lotów.

2 powziemien

J. Artymiak
płk Jerzy ARTYMIAK