



Warszawa, dnia 27 stycznia 2015 r.

Minister
Spraw Zagranicznych

SM.0113.263.2014/5

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 28.01.15.

nr 311 podpis *Borusewicz*

SEKRETARIAT
Biura Prac Senackich

wpłynęło dn. 28.01.15 zał.

nr 476 podpis *[signature]*

Pan

Bogdan Borusewicz

Marszałek Senatu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

Odpowiadając na pismo nr BPS/043-67-2900/14 z dnia 23 grudnia 2014 r. ws. oświadczenia złożonego przez senatorów Grzegorza Wojciechowskiego, Jana Marię Jackowskiego, Bogdana Paszkowskiego i Roberta Mamątowa na 67 posiedzeniu Senatu w dniu 18 grudnia 2014 r. poniżej przesyłam stanowisko Ministra Spraw Zagranicznych:

1. Samolot Tu-154M był statkiem powietrznym należącym do lotnictwa państwowego i do wypadku z jego udziałem nie miał zastosowania art. 26 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm) dotyczący obowiązku przeprowadzenia dochodzenia co do okoliczności wypadku. Jednocześnie w stosunkach polsko-rosyjskich obowiązuje Porozumienie z 1993 r. w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych. Mimo, że w art. 11 przedmiotowe Porozumienie odnosiło się do przeprowadzenia badań wypadków lotniczych wojskowych statków powietrznych [należących do lotnictwa państwowego], to równocześnie zawierało ono wiele ograniczeń i nie uwzględniało żadnych procedur, w tym odnoszących się do sposobu prowadzenia badań, sposobu prowadzenia konsultacji czy rodzaju dokumentu, jaki miałyby być sporządzony po zakończeniu procesu badawczego, wzajemnych praw i obowiązków, a także co istotne przewidywało możliwość ograniczenia dostępu do danych z uwagi na ochronę informacji niejawnych;
2. Załącznik 13 „Badanie wypadków i incydentów lotniczych” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (dalej Załącznik 13) zawiera procedury i zasady prowadzenia badań w odniesieniu do wypadków i incydentów lotniczych w lotnictwie cywilnym, określa wzajemne prawa i obowiązki państw zainteresowanych wynikami badania prowadzonego wyłącznie w celach przeciwdziałania tego rodzaju wypadkom w przyszłości, przy czym co należy podkreślić celem takiego badania w żadnym przypadku nie jest wskazanie winy czy określenie zakresu odpowiedzialności za zaistnienie czy przebieg wypadku. Ponieważ obydwie państwa – Rzeczypospolita Polska oraz Federacja

Rosyjska są Państwami-Stronami Konwencji chicagowskiej i tym samym znają i stosują zasady i procedury badań wypadków lotniczych uznano, że w tej wyjątkowej sytuacji do przeprowadzenia badania przez stronę rosyjską zostaną zastosowane procedury zawarte w Załączniku 13, a tym samym umożliwiono stronie polskiej włączenie się w ten proces badawczy. Strona polska prowadząc własne badania nie wystosowała zaproszenia dla strony rosyjskiej do ustanowienia jej przedstawiciela w badaniu prowadzonym przez polską komisję i nie przedstawiała stronie rosyjskiej do konsultacji projektu swojego raportu końcowego.

3. Zarówno raport końcowy sporządzony przez Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (MAK) jak i dokumenty będące wynikiem prac polskiej komisji powołanej do zbadania tej katastrofy, to znaczy raport końcowy wraz z załącznikami oraz protokół z badania wraz z załącznikami są oficjalnymi dokumentami zawierającymi wyniki przeprowadzonych badań przez poszczególne komisje.
4. Obydwa dokumenty: raport rosyjski wraz z polskimi uwagami oraz raport polskiej komisji, zostały upublicznione niezależnie od siebie, są dokumentami równoległymi, żaden z nich nie ma wyższej rangi. Nie można zatem mówić o pierwszeństwie jednego dokumentu przed drugim. Równocześnie należy odnotować, że raport rosyjski jest istotnie niespójny wewnętrznie, z uwagi sprzeczność tez w nim zawartych w stosunku do polskich uwag stanowiących jego integralną część.
5. W związku z faktem przedstawienia przez stronę polską uwag do raportu MAK, które nie zostały uwzględnione w treści ostatecznego raportu przygotowanego przez stronę rosyjską, na gruncie stosunków międzypaństwowych obie strony: polska i rosyjska nie osiągnęły konsensusu co do treści dokumentu przygotowanego przez stronę rosyjską.
6. Raport polskiej Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego został sporządzony w oparciu o polskie prawo i jego kopia została przesłana do wiadomości stronie rosyjskiej po zakończeniu prac Komisji. Wyniki badań polskiej Komisji w postaci zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, których wprowadzenie ma zapobiegać wystąpieniu takich katastrof, z wyjątkiem jednego zalecenia, kierowane były do polskich adresatów i taki był cel badania prowadzonego przez tę Komisję.
7. Komisja rosyjska, której powierzono zadanie przeprowadzenia badania technicznego przyczyn i okoliczności zaistnienia wypadku została powołana w następujący sposób:
 - a. Dymitri Miedwiediew – ówczesny prezydent Federacji Rosyjskiej (FR), na terytorium której doszło do wypadku polskiego samolotu wojskowego będącego państwowym statkiem powietrznym w rozumieniu art. 3 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, rozporządzeniem z dnia 10 kwietnia 2010 r. powołał do życia Państwową Komisję do zbadania przyczyn katastrofy polskiego samolotu Tu-154M. Na przewodniczącego tej Państwowej Komisji został wyznaczony Władimir Putin – ówczesny Przewodniczący Rządu FR. Zgodnie z treścią tego dokumentu skład tej komisji miał wyznaczyć jej przewodniczący.;
 - b. Przewodniczący Państwowej Komisji – Władimir Putin, w dniu 13 kwietnia 2010 r. zobowiązał Przewodniczącą Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego – Tatianę Anodinę, która pełniła jednocześnie funkcję Zastępcy Przewodniczącego Państwowej Komisji, do kierowania badaniem technicznym i koordynacji współdziałania zainteresowanych organizacji rosyjskich i zagranicznych.

Jednocześnie wskazał by badanie prowadzone było zgodnie z przepisami Załącznika 13 w ścisłej współpracy ze stroną polską. Takie rozwiązanie było spójne z uzgodnieniem strony polskiej i rosyjskiej o konieczności stosowania przez państwo miejsca zdarzenia wypadku lotniczego Załącznika 13, jako określającego miarodajny zestaw zasad i procedur w tym zakresie;

- c. Przewodnicząca Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego – Tatiana Anodina, w dniu 13 kwietnia 2010 r. wydała zarządzenie nr 8/498-P (R) o wyznaczeniu komisji do badania zdarzenia lotniczego. Zgodnie z jego treścią w celu przeprowadzenia badania technicznego wspólnie z Ministerstwem Obrony FR w sprawie wypadku samolotu Tu-154M nr 101 Rzeczypospolitej Polskiej, który zdarzył się w dniu 10 kwietnia 2010 r. w rejonie Smoleńska wyznaczyła komisję, której przewodniczącym został Aleksiej Morozow jego zastępcami zostali Georgij Jaczmieniew oraz Wiktor Soroczenko (po uzgodnieniu), pełniący funkcję Zastępcy Szefa Służby Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych FR.
8. Ze względu na fakt, iż badanie powierzone MAK miało być przeprowadzone we współpracy ze stroną polską w oparciu o zasady zawarte w Załączniku 13, korzystając z przysługujących jej uprawnień strona polska wyznaczyła swojego akredytowanego przedstawiciela do badania prowadzonego przez MAK – Edmunda Klicha, któremu przydzielono grupę polskich doradców. Doradcy ci stanowili jednocześnie trzon równolegle powołanej polskiej Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWLLP), która prowadząc wspólne badania w oparciu o przepisy zawarte w Załączniku 13 miała za zadanie zabezpieczyć wszelkie dostępne materiały niezbędne jej do przeprowadzenia polskiego badania w celach przeciwdziałania tego rodzaju wypadkom w przyszłości. Wyznaczenie akredytowanego przedstawiciela i jego doradców pozwoliło włączyć się w proces badawczy prowadzony przez stronę rosyjską, przy czym, co należy podkreślić, nie zostało wystosowane zaproszenie dla żadnego przedstawiciela strony rosyjskiej do uczestnictwa w badaniu prowadzonym przez polską komisję, co biorąc pod uwagę delikatność relacji między stronami wojskowymi obu państw, było zupełnie zrozumiałe [polski statek powietrzny należał do lotnictwa państwowego i był wojskowym statkiem powietrznym sił zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej będącej członkiem NATO natomiast lotnisko i obsługa lotniska – w tym kontrolerzy – należały do lotnictwa państwowego FR nie będącej w bloku militarnym jakim jest NATO].
 9. Podsumowując należy ponownie podkreślić, że zarówno badanie prowadzone przez MAK jak i KBWLLP nie określało winy czy odpowiedzialności za zaistnienie wypadku samolotu Tu-154M. Zadanie to realizują zupełnie inne powołane do tego celu organy to znaczy: Komitet Śledczy po stronie rosyjskiej i Prokuratura Wojskowa – po stronie polskiej. Tym samym określanie różnic we wskazaniu zakresu odpowiedzialności w obydwu raportach (polskim czy rosyjskim) jest z gruntu rzeczy fałszywym założeniem. Natomiast polski raport odmiennie od rosyjskiego wskazuje na zakres uchybień i błędów popełnionych przez uczestników zdarzenia.

Z wyrazami szacunku,
z up. Ministra Spraw Zagranicznych

Podsekretarz Stanu
Artur Nowak-Far