

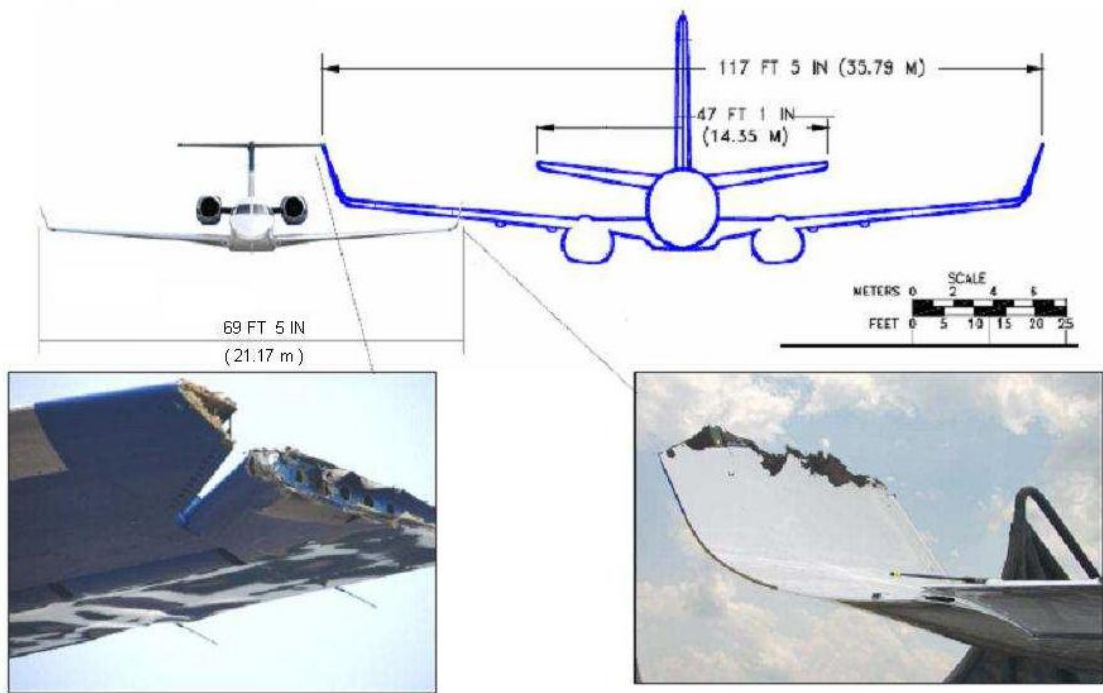
1. Czy jest możliwe, żeby część skrzydła została urwana po zderzeniu z brzozą? Po pierwsze z punktu widzenia położenia owego drzewa, a po drugie z punktu widzenia jego grubości, technologii drewna, prędkości samolotu itp.?

Tak, to możliwe aby część skrzydła została urwana po zderzeniu z brzozą. Z analizy zapisów zawartych w rejestratorze parametrów lotu (zarówno polskiej produkcji rejestratora QAR-ATM jak i rejestratorów produkcji rosyjskiej) najniższa wysokość lotu samolotu względem ziemi, zapisana w pamięci rejestratorów, wynosiła 6,2 m. W oparciu o zapisy rejestratorów, uwzględniając ukształtowanie terenu przed lotniskiem w Smoleńsku oraz ślady, które pozostawił przelatujący na małej wysokości samolot (opisane w Załączniku nr 4 – Geometria zderzenia samolotu), samolot uderzył lewym skrzydłem w brzozę. Wysokość lotu samolotu względem poziomu pasa startowego wynosiła w momencie uderzenia około 1,1 m. Jeżeli załoga samolotu wykonałaby prawidłowo manewr odejścia na drugi krąg, wysokość lotu samolotu w tym miejscu nie powinna być mniejsza niż 100 m względem pasa startowego, a w przypadku prawidłowego podejścia do lądowania 55 m. Elementy konstrukcji skrzydła wbite w pień brzozy, odłamki drzewa znalezione w oderwanej części skrzydła oraz ślady niszczenia struktury skrzydła typowe dla zderzenia konstrukcji cienkościennej z jednorodną przeszkodą, potwierdzają opisany w raporcie przebieg zdarzenia.

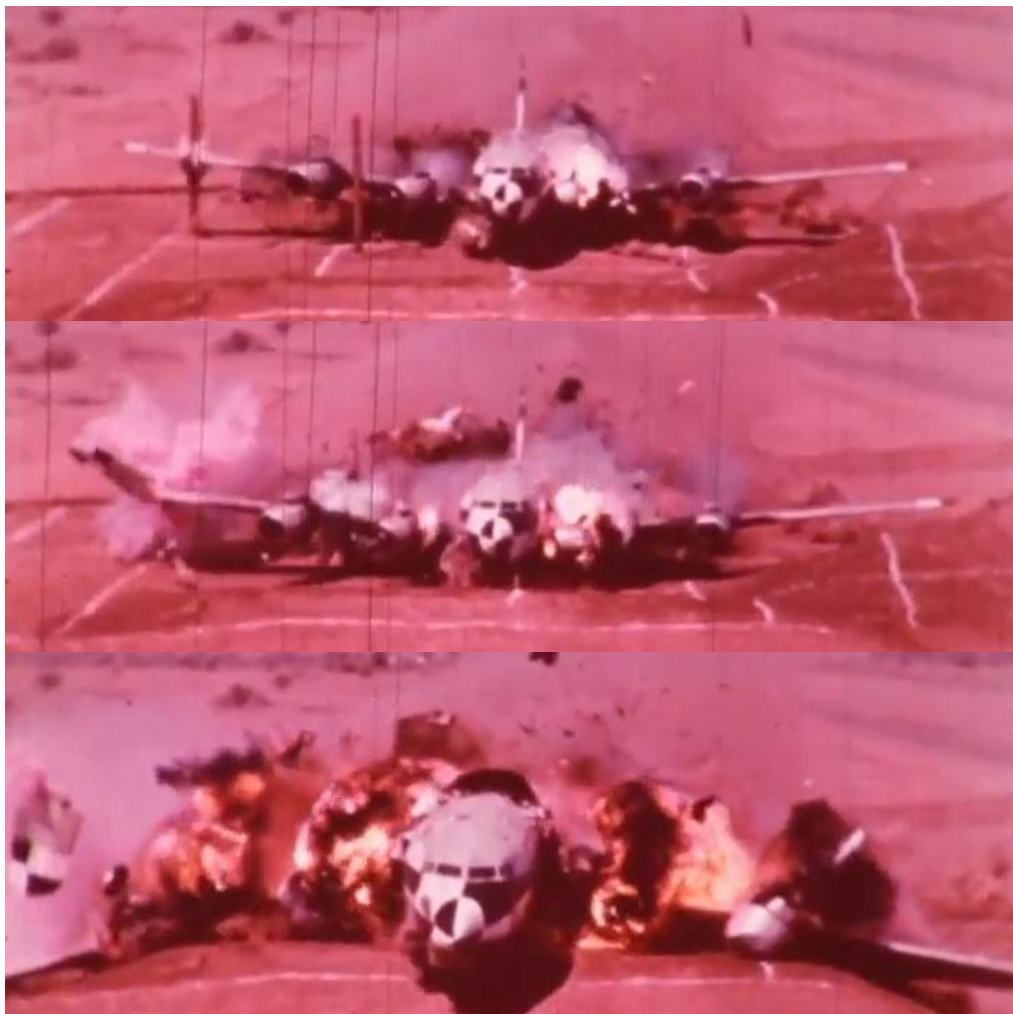
Pragniemy dodatkowo zwrócić uwagę, że w materiałach konferencyjnych z Konferencji Smoleńskiej z dnia 22.10.2012 r., na której prezentowane były wyniki prac przedstawicieli nauki, na stronie 73 znajduje się referat „Brzoza smoleńska – aspekty wytrzymałościowe struktury skrzydła samolotu Tu-154”. Jego autorem jest dr. Jan Błaszczuk, uznany autorytet w zakresie konstrukcji lotniczych, ich wytrzymałości i aerodynamiki, emerytowany pracownik Wojskowej Akademii Technicznej. W materiale tym można znaleźć odpowiedź na zadane pytanie ujętą w formie naukowego wywodu.

Jako przykład możliwości zniszczenia skrzydła dużego samolotu przez dużo słabszy element można wskazać wypadek z 29.09.2006 r. gdzie samolot Embraer EMB-135BJ odciął wingielem (końcówką skrzydła wywiniętą do góry) prawie połowę skrzydła samolotu Boeing B737-800, w wyniku czego załoga samolotu Boeing utraciła kontrolę nad samolotem, co spowodowało jego zderzenie z ziemią i śmierć wszystkich osób na pokładzie. Samolot Embraer wylądował bezpiecznie na najbliższym lotnisku.

Innym przykładem mogą być eksperymenty prowadzone przez Federal Aviation Administration (FAA) w latach '60 w czasie których dochodzi do zderzenia samolotów DC-7 (24.04.1964) i Constellation (3.09.1964) z drewnianymi słupami telegraficznymi. Prędkość zderzenia samolotu DC-7 z przeszkodą była zbliżona do prędkości lotu samolotu Tu-154M. W każdym z przywołanych eksperymentów dochodziło do oderwania końcówki skrzydła w wyniku kolizji.



Rys.1 Wyciąg z raportu A-00X/CENIPA/2008



Rys.2 Kadry z filmu z testów zderzeniowych FAA samolotu DC-7

2. Czy po rzekomym uderzeniu w drzewo na wysokości kilku metrów i urwaniu skrzydła samolot mógł się ponownie wzbić i wykonać tzw. „beczkę”?

W wyniku rozpoczęcia przez załogę manewru odejścia na drugi krąg (zwiększenie mocy silników i wychylenie steru wysokości) samolot zaczął się wznosić. Z uwagi na bardzo małą wysokość rozpoczęcia tego manewru (12,5 m względem ziemi) oraz ukształtowanie terenu, samolot pomimo rozpoczęcia wznoszenia leciał równoległe do wznoszącego się terenu. W momencie uderzenia w brzozę samolot był pochylony do góry o kąt 12.8 stopnia i wznosił się. Po uderzeniu w drzewo utrata 1/3 długości lewego skrzydła spowodowała wystąpienie momentu przechylającego samolot w lewo (wraz z oderwaną końcówką oderwała się lewa lotka), niemożliwego do skompensowania przez pilota poprzez maksymalne wychylenie lotki prawej (działanie pilota potwierdza zapis rejestratora lotu). Niezrównoważony moment przechylający spowodował stopniowy wzrost kąta przechylenia samolotu przy jednoczesnym dalszym zwiększaniu się wysokości lotu (początek obrotu jest wyraźnie zapisany w rejestratorach parametrów lotu) wynikającej z pracujących z pełnym ciągiem silników oraz dużego kąta pochylenia toru lotu samolotu. W wyniku obrotu samolotu w lewo, po przekroczeniu pewnego kąta samolot zaczął się ponownie zniżać. Ostatecznie samolot zderzył się z ziemią pozostałością lewego skrzydła w przechyleniu około -150° i ujemnym pochyleniu około -6° (Załącznik nr 4 – Geometria zderzenia samolotu, rys. 15 i 16). Trajektorię lotu samolotu od zderzenia z brzozą do zderzenia z ziemią potwierdzają ślady kontaktu konstrukcji samolotu z drzewami.

Opisany w raporcie i załącznikach przebieg ostatniej fazy lotu potwierdzili niezależnie od siebie swoimi symulacjami profesorowie Paweł Artymowicz oraz Grzegorz Kowaleczko. Wyniki ich prac są opublikowane m.in. w materiałach z XV Konferencji Mechanika w Lotnictwie, która odbyła się w maju 2012 r. w Kazimierzu Dolnym.

Przykładem bardzo podobnego wypadku może być katastrofa samolotu DC-9-30 Southern Airways 932, w Huntington (USA) 14.11.1970. Podchodząc do lądowania na lotnisko bez systemu ILS, w trudnych warunkach atmosferycznych, samolot zszedł poniżej minimalnej wysokości zniżania, uderzył w drzewa i po wykonaniu półbeczki zderzył się z ziemią w pozycji odwróconej. Wszystkie osoby na pokładzie samolotu zginęły.

3. Czy i jak jest możliwe, że samolot spadający z kilku/kilkunastu metrów z prędkością ok 270-280 km/godz. mógł się tak doszczętnie roztrzaskać uderzając w błotniste podłoże?

Samolot zderzył się z ziemią z prędkością 270-280 km/h. Wszelkie analizy nie uwzględniające prędkości postępowej [względem ziemi] samolotu w chwili zderzenia,

a jedynie jej składową pionową [wartość prędkości opadania], prowadzą do błędnych wniosków. Należy pamiętać, że samolot zderzył się z ziemią najszabszym elementem swojej konstrukcji. Grubość blachy pokrycia górnej przedniej części kadłuba to zaledwie 1,2 mm.

Można przytoczyć zdjęcia innych wypadków, które wydarzyły się w trakcie podejścia do lądowania, gdzie samolot w wyniku zderzenia z ziemią uległ całkowitemu zniszczeniu (DC-9-30 Southern Airways 932, Airbus A330 Afriqiyah Airways 771).



Rys.3 Zdjęcia z katastrofy samolotu DC-9-30, Southern Airways 932 (źródło internet)



Rys.4 Szczątki samolotu Airbus A330, Afriqiyah Airways 771 (fot. Reuters)

4. Czy w podobnych katastrofach nie zdarza się, że część osób uchodzi z życiem? Samolot z prezydentem Mozambiku rozbił się uderzając w bok góry z prędkością ok 400 km/godz., pod kątem, a część osób przeżyła. Zdarzyło się to w latach 80., chodziło o Tu134 – podobnej konstrukcji co TU-154?

Każdy wypadek zdarza się w unikalnych dla siebie okolicznościach choć, na co wskazują statystyki, często ich przyczyny są zbliżone. Każdy zatem wypadek w tym zakresie należy rozpatrywać jako oddzielne wydarzenie i prowadzić badanie uwzględniające wszystkie okoliczności, a w szczególności położenie i prędkość samolotu, miejsce zderzenia z ziemią, itp. Porównanie zdjęć powypadkowych małych samolotów jakie było przedstawiane opinii publicznej, a które miało wskazywać na to, że samolot Tu-154M nr boczny 101 „nie miał prawa” ulec takiemu zniszczeniu jest daleko idącym uproszczeniem i należy mieć nadzieję, że nie było to celową próbą manipulacji. Porównywanie wypadku samolotu Tu-154M nr 101 do eksperymentu polegającego na kontrolowanym rozbiciu samolotu Boeing B727, czy wypadku samolotu Boeing B737 w rejonie lotniska Schiphol pod Amsterdamem, nie oddaje przebiegu wypadku samolotu Tu-154M pod Smoleńskiem. W tym przypadku do uderzenia doszło w pozycji odwróconej, co jest dość rzadkie w lotnictwie komunikacyjnym. Pokrycie skrzydeł i kadłuba, a w szczególności przedział pasażerski samolotu nie są projektowane do przenoszenia obciążeń wynikających ze zderzeń z przeszkodami, w tym z gruntem.

5. Czy badania wraku, jego zabezpieczenie, zabezpieczenie terenu oraz przeszukanie tego terenu, żeby znaleźć szczątki ofiar oraz dowody uznają Państwo za odpowiednie?

Zabezpieczenie terenu i jego przeszukanie oraz zabezpieczenie wraku było w gestii gospodarza terenu, czyli Federacji Rosyjskiej. Dla własnych potrzeb KBWLLP wykonała stosowne oględziny i pomiary fragmentów wraku samolotu TU-154M oraz bogatą dokumentację fotograficzną (około 1200 zdjęć miejsca wypadku oraz szczątków samolotu), a ich wyniki zostały uwzględnione przy sporządzaniu raportu z badania katastrofy.

6. Czy posiadają Państwo wiedzę, jacy eksperci z Polski byli na terenie katastrofy i jakie badania zostały przeprowadzone bezpośrednio po katastrofie (godziny, dni)?

Raport końcowy zawiera informację dotyczącą składu komisji prowadzącej badanie, nie zawiera natomiast wykazu wszystkich osób, które były zaangażowane np. w przygotowanie ekspertyz specjalistycznych. Dane te zawarte są w materiale źródłowym, np. w ekspertyzie firmy Universal Avionics. Na miejsce wypadku w dniu 10 kwietnia 2010 r., jak również w dniach późniejszych, ze strony polskiej delegowano między innymi przedstawicieli Inspektoratu MON ds. Bezpieczeństwa Lotów oraz innych specjalistów, których uznano za niezbędnych do podjęcia czynności. Wiele z tych osób pełniło funkcję doradcy akredytowanego przedstawiciela Polski a jednocześnie większość z nich w dniu 15 kwietnia 2010 r. została powołana do składu polskiej komisji, której powierzono badanie wypadku samolotu Tu-154M nr boczny 101. Osoby te już w dniach 10 i 11 kwietnia 2010 roku przyleciały do Smoleńska, gdzie pracowały do 23 kwietnia 2010 roku. Informacje szczegółowe przekazywane były w meldunkach i sprawozdaniach strony wojskowej wysyłanych ze Smoleńska. Z tego okresu pochodzą zdjęcia wraku samolotu i przeszkód terenowych wykonane przez członków Komisji, pomiary elementów wykonawczych samolotu, oględziny silników i wraku, stanu świateł nawigacyjnych na lotnisku i nagrania z wieży na lotnisku Smoleńsk-Północny. Dzięki tym nagraniom Komisja mogła dokonać analizy działań rosyjskich służb kierowania lotami [punkty od 2.12.4 do 2.13 Raportu końcowego]. Przedstawiciele Komisji, pełniąc jednocześnie funkcje doradców akredytowanego przedstawiciela, uczestniczyli w wysłuchaniach grupy kierowania lotami na lotnisku Smoleńsk-Północny. Grupa polskich specjalistów swoje badania w Smoleńsku była zmuszona zakończyć w chwili wyjazdu akredytowanego przedstawiciela.

Rejestratory z samolotu Tu-154M nr boczny 101 po ich odnalezieniu zostały zabezpieczone na miejscu wypadku do czasu przybycia polskich specjalistów, a następnie za ich zgodą i w ich obecności przetransportowane do laboratorium

w Moskwie, gdzie polscy specjaliści dokonali otwarcia tych rejestratorów, a dane zarejestrowane na nośnikach źródłowych zostały w ich obecności skopiowane do wersji cyfrowych, na których pracowali specjaliści przy analizie danych. Wiarygodność skopiowanych danych została potwierdzona przez wyspecjalizowane polskie instytucje (ABW, CLK, ATM). W późniejszym czasie, już po zakończeniu prac Komisji, takie potwierdzenie zostało wykonane przez Instytut Ekspertyz Sądowych pracujący na zlecenie prokuratury.

Polski specjalista oddelegowany do USA brał osobiście udział w odzyskaniu danych z urządzeń FMS i TAWS wykonywanych w firmie Universal Avionics, a wyniki tych prac dostarczył do KBWLLP.

Należy również przypomnieć, że zapisy zawarte w polskim rejestratorze QAR-ATM były odczytane w Polsce przez polskich specjalistów w Instytucie Technicznym Wojsk Lotniczych, ponieważ tylko polski producent zna metodę szyfracji tych danych.

Zapisy rejestratorów głosów w kabinie i parametrów lotu oraz dane pozyskane z urządzenia FMS i TAWS są spójne i w sposób jednoznaczny umożliwiają określenie przebiegu zdarzenia.

7. Czy cokolwiek – jeśli tak, to co – mogło by wnieść powołanie międzynarodowej komisji, bądź wznowienie pracy KBWLLP?

Wznowienie badania wypadku jest możliwe zawsze wtedy, gdy stwierdzone zostaną nowe, nieznane podczas badania fakty, które mają wpływ na sformułowanie przyczyny wypadku lub zaleceń profilaktycznych. Przypadki powołania „międzynarodowej komisji” są sporadyczne i wymagają zgody wszystkich zainteresowanych stron. Dla zapewnienia skuteczności działania takiej „międzynarodowej komisji” wymagane byłoby stworzenie odpowiednich uwarunkowań prawnych w formie umowy, która byłaby respektowana przez wszystkie strony takiego porozumienia. Istniały w historii badań wypadków lotniczych również przypadki, w których państwa nie potrafiły ze sobą współpracować i wówczas powstawały i były publikowane odrębne raporty, w których komisje tych państw przedstawiały swoje stanowiska dotyczące przyczyn i okoliczności zdarzenia.

W przypadku badania wypadków lotniczych z udziałem cywilnych samolotów/personelu innych państw stosuje się przepisy Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym [art. 26 Konwencji Chicagowskiej] oraz międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku nr 13 do Konwencji [Aneks 13]. Normy te są z powodzeniem stosowane na całym świecie. W Załączniku 13 zawarte są między innymi zasady udziału przedstawicieli państw zainteresowanych w badaniu (akredytowani przedstawiciele oraz ich doradcy), zakres ich uprawnień i ograniczenia dotyczące np. udzielania informacji.

Na pytanie dotyczące możliwości powołania tzw. „komisji międzynarodowej” mogłyby odpowiedzieć bardzo szczegółowo osoby zajmujące się prawem międzynarodowym, w tym prawem traktatów, ze szczególną specjalizacją dotyczącą prawa lotniczego – np. Zakład międzynarodowego prawa lotniczego i kosmicznego Uniwersytetu Warszawskiego. Należy jednak podkreślić, że prawo międzynarodowe cechuje: brak ustawodawcy ponadpaństwowego, brak zorganizowanego aparatu przymusu oraz brak obowiązkowego sądownictwa międzynarodowego. Cechy te wynikają z faktu, że prawo międzynarodowe dotyczy przede wszystkim stosunków pomiędzy suwerennymi podmiotami (państwami), co oznacza, że w praktyce co do zasady nie można zmusić żadnego państwa do podpisania umowy międzynarodowej, do której takie państwo nie będzie chciało przystąpić. „Komisja międzynarodowa”, musiałaby być powołana właśnie na gruncie prawa międzynarodowego. Materiały, na których miałyby prowadzić swoje badania musiałaby być dostarczone również przez stronę rosyjską, a proszę zważyć ile wniosków zawartych w „Uwagach Rzeczypospolitej Polskiej jako: państwa rejestracji i państwa operatora do projektu Raportu końcowego z badania wypadku samolotu Tu-154M nr boczny 101 (...)” nie zostało zrealizowanych. Jednocześnie, na co warto zwrócić uwagę, materiały te dotyczą przede wszystkim sfery informacji z zakresu działalności wojskowej [obrony i bezpieczeństwa państwa], a w tym obszarze nawet strona polska nie była skłonna do przekazywania stronie rosyjskiej wnioskowanych przez nią informacji.

8. Czy badania w czasie i po sekcjach zwłok, a także badania szczątków samolotu były na tyle szczegółowe, żeby potwierdzić bądź wykluczyć eksplozje na pokładzie samolotu?

Przeprowadzone przez członków Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego badania, zarówno na miejscu zdarzenia jak i podczas analiz zapisów rejestratorów lotu i rejestratorów rozmów nie potwierdziły hipotezy o eksplozji materiałów wybuchowych.

Eksplozjom materiałów wybuchowych zawsze towarzyszy gwałtowny wzrost temperatury, ciśnienia i odgłos wybuchu. Zarówno na skrzydle, które odpadło, a na którym są ślady zderzenia z brzozą, jak również na elementach kadłuba nie stwierdzono nadtopień spowodowanych wysoką temperaturą. W samolocie rejestrowane jest co pół sekundy tzw. ciśnienie różnicowe – czyli ile różni się ciśnienie wewnątrz kabiny, od ciśnienia na zewnątrz samolotu. Jeżeli nastąpiłby wybuch, w zapisie zarejestrowałby się jego efekt, czyli wzrost ciśnienia. Rejestrator parametrów lotu nie zarejestrował choćby najmniejszego wzrostu ciśnienia.

Dalej idąc, odgłos wybuchu zostałby zarejestrowany na rejestratorze głosu przez mikrofony, które znajdowały się w kokpicie i w sposób ciągły rejestrowały dźwięki w kabinie. Opierając się na odsłuchach przeprowadzonych przez KBWLLP, ABW, CLK,

a także odstuchu [wykonanym już po zakończeniu prac Komisji] przez Instytut Ekspertyz Sądowych z całą pewnością można stwierdzić, że nic takiego nie wystąpiło.

Dodatkowo żaden ze świadków, którzy znajdowali się na lotnisku, nie wspomina nic o huk, jaki towarzyszyłby wybuchowi. Pilot Jak-a, pan Artur Wosztal oraz stewardesa pani Aneta Żulińska-Pondo [publiczne wypowiedzi dla mediów obojga świadków], słyszeli odgłos zwiększającej się pracy silników samolotu, a po chwili – głuchy trzask łamanej czy gniecionej blachy i ciszę. Jeżeli z odległości w której się znajdowali słyszeli odgłos zwiększającej się pracy silników, tym bardziej słyszeliby eksplozję.

Sugerowany przez niektóre osoby rzekomy wybuch w centroplacie spowodowałby z całą pewnością eksplozję około 11 ton paliwa i gigantyczny pożar. Nic takiego nie miało miejsca.

Pytanie o wyniki sekcji zwłok należy zadać właściwej Prokuraturze Wojskowej. Komisje prowadzące badania zdarzeń lotniczych w celach profilaktycznych nie przeprowadzają samodzielnie takich badań, a jedynie korzystają z wyników ekspertyz sporządzonych przez kompetentne ośrodki. Udostępnione materiały z takich ekspertyz nie dawały podstaw do postawienia tezy o zaistnieniu eksplozji materiałów wybuchowych.

9. W jakim stopniu oceniają Państwo komitet MAK jako instytucję niezależną, międzynarodową, wiarygodną i taką, w której działaniu ws. katastrofy smoleńskiej nie zachodził konflikt interesów?

Międzypaństwowy Komitet Lotniczy jest uznaną oficjalnie przez ICAO organizacją, której powierzono między innymi badanie wypadków cywilnych statków powietrznych na terenie Federacji Rosyjskiej. W tym zakresie też podlega audytom ICAO. Pytanie o niezależność i wiarygodność tej instytucji należałoby więc zadać ICAO.

Należy tutaj przypomnieć fakt, że strona polska przekazała 150 stron uwag i zastrzeżeń do projektu raportu przygotowanego przez stronę rosyjską (MAK). Uwagi te zostały opracowane przez członków Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Lektura tych uwag z pewnością wskazuje na duże zastrzeżenia co do ustaleń poczynionych przez komisję MAK. Uwagi te zostały zakończone następującym wnioskiem:

„W związku z powyższym strona polska wnosi o ponowne sformułowanie przyczyn i okoliczności wypadku samolotu Tu-154M oraz zaleceń profilaktycznych, po uwzględnieniu wszystkich czynników mających wpływ na zaistnienie wypadku, w tym opisanych w niniejszym dokumencie.”

Należy ubolewać, że strona rosyjska nie podjęła dialogu z polskimi specjalistami i zdecydowała o zakończeniu badania bez uwzględnienia uwag strony polskiej,

zamieszczając je jedynie jako załącznik do swojego raportu, zgodnie z punktem 6.3 zdanie drugie Załącznika 13 do Konwencji Chicagowskiej.

10. Czy istnieją inne instytucje/ośrodki, które uznają Państwo za kompetentne, wiarygodne w badaniu katastrof lotniczych, w szczególności mając na uwadze to, że nasz kraj jest członkiem NATO oraz UE?

Zgodnie z przyjętymi w lotnictwie cywilnym zasadami, państwo na którego terytorium zaistniał wypadek lotniczy jest zobowiązane wdrożyć tzw. badanie techniczne. Badanie to jest prowadzone wyłącznie w celach profilaktycznych, to znaczy w celu wypracowania zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, czyli inaczej mówiąc, by określić co zrobić, co zmienić w dotychczas stosowanych procedurach, czy sposobie szkolenia, żeby w przyszłości nie dochodziło do zdarzeń o takich katastrofalnych skutkach.

Czymś zupełnie innym jest natomiast prowadzenie śledztwa przez Prokuraturę w celu stwierdzenia czy doszło do popełnienia przestępstwa, kto dopuścił się czynu zabronionego i czy ponosi za to winę, aby osoby odpowiedzialne za zaistnienie wypadku pociągnąć do odpowiedzialności karnej. Badanie prokuratury i komisji jest prowadzone odrębnie i niezależnie.

Każdy kraj będący sygnatariuszem Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym posiada [lub powinien posiadać] niezależny organ do badania wypadków lotniczych. W kwietniu 2010 roku w Polsce istniała tylko jedna stała państwowa komisja w lotnictwie cywilnym, natomiast w lotnictwie państwowym była ona powoływana ad hoc, to znaczy do zbadania każdego zdarzenia oddzielnie. Jednocześnie co należy podkreślić poszczególne komisje państw Stron Konwencji Chicagowskiej są organami niezależnych i suwerennych państw. Państwa Strony Konwencji są zobowiązane do zgłoszenia w jakim zakresie nie stosują się do przyjętych w załącznikach do Konwencji ustalonych norm i zasad postępowania. Każda z komisji cywilnych jest poddawana cyklicznie audytowi ICAO w zakresie stosowania się do norm zalecanych Załącznikiem nr 13. W obszarze Europy nie został powołany przez państwa Strony Konwencji wspólny organ o charakterze międzynarodowym, któremu powierzałoby się badanie wypadków lotniczych w celach profilaktycznych, lub który poddawałby weryfikacji wyniki i ustalenia badań przeprowadzonych przez poszczególne komisje.

System badań został tak ustanowiony, aby zapewnić prawo do uczestnictwa w badaniu prowadzonym przez państwo, na terenie którego doszło do wypadku przedstawicielom innych zainteresowanych państw. Tą formą jest zagwarantowanie udziału w badaniu akredytowanego przedstawiciela oraz jego doradców. Ponadto zagwarantowano prawo do zapoznania się z projektem raportu i przedłożenia uwag co do jego treści. Prawo to przysługuje państwom, które między innymi, wprowadziły

do badania swojego przedstawiciela, czyli osobę potocznie przez nas nazywaną akredytowanym lub udzielały pomocy technicznej przy badaniu. Jak już wspomniano wszystkie prawa i zasady takiej współpracy, na które zgodziły się państwa będące Stronami Konwencji, zostały zamieszczone w Załączniku 13 [zwanym też Aneks 13].

Niepisana zasada jest wzajemne niepodważanie kompetencji przez organy prowadzące badanie w celach profilaktycznych. Sposobem wnoszenia pewnego rodzaju sprzeciwu co do ustaleń zawartych w raporcie końcowym jest przedstawianie uwag do projektu tego raportu. Uwagi te są uwagami merytorycznymi i wyważonymi. Niektóre komisje korzystają z tych uwag i wprowadzają odpowiednie korekty. Natomiast każdy organ prowadzący badanie może zdecydować o nieuwzględnieniu uwag, lecz wówczas, na wyraźny wniosek strony przedstawiającej uwagi, zobowiązany jest do załączenia tych nieuwzględnionych uwag do raportu końcowego.

Badanie wypadków w lotnictwie wojskowym państw NATO jest opisane normą STANAG, wskazującą m.in. procedury i zakres badań wypadków samolotów wojskowych sojuszu, które zaistniały na terenie innego państwa należącego do NATO. Jeśli chodzi o ocenę kompetencji tych organów, pytanie należy skierować do Ministerstwa Obrony Narodowej.

Doświadczenie polskich badaczy wypadków lotniczych wskazuje, że w obszarze zarówno cywilnym jak i wojskowym, co do zasady, organy, którym powierzano zadania przeprowadzenia badań zdarzeń lotniczych o wymiarze międzynarodowym, to znaczy zaistniałych na terytorium objętych ich działaniem z udziałem obcych statków powietrznych, starają się prowadzić takie badanie rzetelnie, wykorzystując wszystkie posiadane środki i możliwości, mając pełną świadomość, iż międzynarodowa społeczność badaczy wypadków lotniczych przygląda się tej pracy i wnioskom, które formułują.

Na spotkaniach przedstawicieli organów prowadzących badania w lotnictwie cywilnym poszczególnych państw, niejednokrotnie omawiane są problemy z jakimi badacze spotykają się podczas prowadzonych czynności. Przedstawiane są wyniki badań i dyskutowane zalecenia profilaktyczne. W ramach prowadzonej współpracy komisje mogą w drodze porozumień przekazywać badanie wypadku, lub korzystać z pomocy innych organów badających. Jednakże system ten jest wprowadzony w lotnictwie cywilnym, a nie państwowym. Tym samym nie można powołując się na rozwiązania przyjęte w obszarze lotnictwa cywilnego żądać zastosowania takich rozwiązań w lotnictwie państwowym [wojskowym].

W ramach działalności Unii Europejskiej państwa członkowskie powołały do życia Europejską Sieć Organów ds. Badania Zdarzeń Lotniczych. Zgodnie z art. 7 ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 z dnia

20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 904/56/WE:

„Sieć ma na celu dalszą poprawę jakości badań prowadzonych przez właściwe organy ds. badania zdarzeń lotniczych oraz wzmocnienie ich niezależności. W szczególności wspiera ona wysokie standardy metod badawczych oraz szkolenia inspektorów.”

Europejskiej Sieci Organów ds. Badania Zdarzeń Lotniczych nie powierzono prawa do przeprowadzania badań czy weryfikacji ustaleń poczynionych przez organa ds. badania zdarzeń lotniczych poszczególnych państw członkowskich. W art. 7 ust. 3 ww. rozporządzenia wskazano, iż Sieć może: „[...] koordynować i organizować, w stosownych przypadkach, wzajemnych ocen, odnośnych działań szkoleniowych oraz programów szkoleń i podnoszenia kwalifikacji inspektorów; [...]”. Należy tu wskazać, że nie upoważniono Sieci do przeprowadzania ocen, ale jedynie do koordynacji i organizacji „wzajemnych ocen”, i należy tu rozumieć sytuację, w której dokonuje się audytów organizacji, którym mogą poddać się dobrowolnie poszczególne organy ds. badania zdarzeń lotniczych, w zakresie, który wcześniej zostanie uzgodniony i przez nie zaakceptowany. Ponownie tutaj należy podkreślić, że zakres kompetencji przyznanych Sieci dotyczy wyłącznie lotnictwa cywilnego.

W odniesieniu natomiast do struktur NATO, zasady prowadzenia badań zdarzeń lotniczych i współpracy w tym zakresie zostały określone w tzw. STANAG-u (3531), które zostały wprowadzone w formie Normy Obronnej (05-A001:2010) decyzją Ministra Obrony Narodowej Nr 169 z dnia 10 maja 2010 r. w sprawie zatwierdzenia i wprowadzenia dokumentów normalizacyjnych dotyczących obronności i bezpieczeństwa państwa.

Na koniec należy jeszcze wskazać, że Federacja Rosyjska nie jest członkiem Unii Europejskiej oraz nie należy do struktur NATO, z którymi to strukturami wojskowymi pozostaje jedynie w relacjach partnerskich.

Opracował: Zespół do spraw wyjaśniania opinii publicznej treści informacji i materiałów dotyczących przyczyn i okoliczności katastrofy lotniczej z dnia 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem

16 maja 2013 roku