



Komisja Prawna i Praw Człowieka

Katastrofa polskiego samolotu Tu-154 przewożącego polską delegację 10 kwietnia 2010 r. na terytorium Federacji Rosyjskiej

Raport *

Sprawozdawca: Pieter OMTZIGT¹, Holandia, Europejska Partia Ludowa

1. 10 kwietnia 2010 r. samolot Tu-154M przewoził delegację państwa polskiego pod przewodnictwem prezydenta Lecha Kaczyńskiego z Warszawy do Smoleńska w Rosji, aby wziąć udział w uroczystości z okazji 70. rocznicy zbrodni katyńskiej. Samolot rozbił się na lotnisku Smoleńsk Północny, zabijając 96 osób na pokładzie (4 członków załogi, czterech członków personelu pokładowego i 88 pasażerów). Ofiarami byli prezydent Lech Kaczyński, jego żona Maria oraz wielu przedstawicieli wysokiego szczebla i wysokiej rangi polskich urzędników, w tym dowódcy rodzajów sił zbrojnych (siły lądowe, lotnictwo i marynarka wojenna) oraz prezes Narodowego Banku Polskiego.
2. Zgromadzenie zauważa, że w celu ustalenia czynników, które doprowadziły do tego tragicznego zdarzenia, śledztwo rozpoczęto natychmiast po katastrofie. Pomimo faktu, iż Polsce przysługiwało prawo do prowadzenia śledztwa, rząd RP uzgodnił ze swoim rosyjskim odpowiednikiem, że śledztwo w sprawie przyczyn katastrofy zostanie przeprowadzone przez rosyjski Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (jako właściwy organ w państwie, w którym doszło do katastrofy), przy udziale polskich ekspertów. Oba państwa uzgodniły, że główne badania techniczne należy przeprowadzić zgodnie z Międzynarodowymi Standardami i Rekomendowanymi Praktykami (SARP) określonymi w załączniku 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Konwencja Chicagowska), które zwykle mają zastosowanie do lotnictwa cywilnego, pomimo tego, iż polski TU-154 został zarejestrowany jako państwowy statek powietrzny, a jego lot miały służyć celom państwowym.
3. Raport rosyjskiego zespołu Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego opublikowany w dniu 12 stycznia 2011 r. wskazywał, że "bezpośrednią przyczyną wypadku było niepodjęcie przez załogę decyzji, we właściwym momencie, o odejściu na zapasowe lotnisko, mimo tego, iż załoga była wielokrotnie informowana o rzeczywistych warunkach atmosferycznych na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj, które były znacznie gorsze od ustalonych wartości minimalnych dla tego lotniska; zniżanie, bez kontaktu wzrokowego z punktami naziemnymi, do wysokości znacznie niższej niż minimalna wysokość zniżania wymagana do przeprowadzenia odejścia na drugi krąg (100 m) przy utrzymaniu kontaktu wzrokowego, jak również brak reakcji na liczne

¹ Wybrany dnia 6 września 2016 r. jako następcą MM. Michaela McNamara (Irlandia, SOC) i Roberta Neilla (Wielka Brytania, Europejska Grupa Konserwatystów); Nr ref: 4103 z 26.1.2015; przedłużony do końca czerwca 2018 r. Zmiany sprawozdawców i (ostatecznie nieudane) próby nawiązania współpracy z właściwymi władzami rosyjskimi opóźniły przygotowanie tego sprawozdania.

* Projekt rezolucji przyjęty jednogłośnie przez komisję w dniu 25 czerwca 2018 r.

ostrzeżenia TAWS [system ostrzegania o zbliżaniu się do gruntu], doprowadziły do kontrolowanego lotu w kierunku ziemi, zniszczenia samolotu i śmierci załogi, jak również pasażerów.

4. Uwagi władz polskich do projektu raportu rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego nie zostały uwzględnione w ostatecznej wersji raportu. KBWLLP wydała następnie swój własny raport w dniu 29 lipca 2011 r. Raport ten stwierdza, że "bezpośrednią przyczyną wypadku było zejście poniżej minimalnej wysokości zniżania przy nadmiernej prędkości zniżania w przy warunkach atmosferycznych, które uniemożliwiły kontakt wzrokowy z ziemią, a także opóźnione wykonanie manewru odejścia na drugi krąg. Okoliczności te doprowadziły do zderzenia z przeszkodą terenową, w wyniku czego doszło do oderwania części lewego skrzydła wraz z lotką, a wyniku tego do utraty kontroli nad statkiem powietrznym i uderzenia w ziemię".
5. Podczas gdy oba raporty są zgodne w zakresie opisu charakteru tragedii, nazywając ją wypadkiem, o tyle rosyjski raport obarcza członków załogi odpowiedzialnością za to zdarzenie; polscy śledczy doszli do wniosku, że rosyjska kontrola ruchu lotniczego również odegrała pewną rolę w wypadku, poprzez przekazywanie załodze błędnych informacji dotyczących pozycji samolotu, ale również pewne braki w wyposażeniu lotniska w Smoleńsku przyczyniły się do katastrofy. Strona polska poddała również w wątpliwość niezależność i neutralność rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego.
6. W dniu 11 kwietnia 2018 r. Podkomisja ds. ponownego zbadania wypadku lotniczego TU-154M w Smoleńsku w Rosji, powołana przez rząd RP, opublikowała nowy, wstępny raport, w którym stwierdza, że samolot został "zniszczony w powietrzu w wyniku kilku eksplozji".
7. Obecnie, ponad osiem lat po wypadku, Federacja Rosyjska nadal jest w posiadaniu wraku samolotu, czarnych skrzynek z oryginalnymi danymi dot. parametrów lotu, jak i innych materiałów dowodowych. Podczas gdy kopie nagrań dot. parametrów lotu i inne dowody zostały przekazane Polsce, Polska od lat nalegała, aby wrak i wszystkie oryginalne części zostały zwrócone. W obu krajach śledztwa w sprawie katastrofy są nadal prowadzone.
8. Zgromadzenie podkreśla, że zgodnie z załącznikiem 13 Konwencji Chicagowskiej państwo, w którym ma miejsce zdarzenie, jest zobowiązane do zwrotu wraku i innych materiałów dowodowych państwu, w którym samolot jest zarejestrowany, jak tylko zostanie ukończone dochodzenie ws. technicznego bezpieczeństwa lotniczego, co miało miejsce w styczniu 2011 r. Ciągłe odmowy władz rosyjskich dotyczące zwrotu wraku i innych dowodów są nadużyciem prawa i podsycą spekulacje po stronie polskiej, że Rosja ma coś do ukrycia.
9. Zgromadzenie wzywa zatem Federację Rosyjską
 - 9.1. do przekazania, bez zbędnej zwłoki, wraku polskiego samolotu Tu-154, w bliskiej współpracy z polskimi ekspertami, w sposób pozwalający uniknąć dalszego niszczenia potencjalnych dowodów;
 - 9.2. do odpowiedniego zabezpieczenia wraku w sposób, który został uzgodniony z polskimi ekspertami, i
 - 9.3. do powstrzymania się od wykonywania jakichkolwiek dalszych działań w miejscu zdarzenia, które mogą zostać uznane za zbezczeszczenie tego miejsca, które ma ogromne znaczenie emocjonalne dla wielu Polaków.

10. Zgromadzenie wzywa ponadto odpowiednie organy ścigania obu państw do pełnej współpracy podczas ustalania ewentualnej odpowiedzialności karnej związanej z katastrofą, w tym poprzez szybkie udostępnianie wszelkich dowodów na wniosek innego państwa.
11. Zgromadzenie chce również przypomnieć cel tego tragicznego lotu: transport najważniejszych przedstawicieli państwa polskiego na uroczystości w Katyniu, miejscu zamordowania tysięcy polskich patriotów przez tajną policję Stalina wiosną 1940 r. Związek Radziecki długo odmawiał przyjęcia odpowiedzialności za tę zbrodnię, jednak w 1990 r. zaakceptował tę odpowiedzialność. Proces pojednania między Polakami i Rosjanami, który musi być kontynuowany w oparciu o prawdę historyczną, nie powinien być zagrożony jakimikolwiek nadużyciami lub prowokacyjnym zachowaniem związanym z tragicznymi wydarzeniami w Smoleńsku.

B. Projekt sprawozdania wyjaśniającego

1. Wstęp

1. Ponad 8 lat temu, 10 kwietnia 2010 r., samolot Tu-154M przewoził delegację państwa polskiego pod przewodnictwem prezydenta Lecha Kaczyńskiego z Warszawy do Smoleńska, w Federacji Rosyjskiej, aby wziąć udział w uroczystości z okazji 70. rocznicy zbrodni katyńskiej. Samolot rozbił się na lotnisku Smoleńsk Północny, zabijając 96 osób na pokładzie (4 członków załogi lotniczej, czterech członków personelu pokładowego i 88 pasażerów). Wśród ofiar śmiertelnych znaleźli się Prezydent Lech Kaczyński, jego żona Maria oraz wielu przedstawicieli najwyższego szczebla Polski i wysokiej rangi polskich urzędników, w tym dowódcy rodzajów sił zbrojnych (wojska lądowe, lotnictwo i marynarka wojenna), liczni parlamentarzyści i prezes Narodowego Banku Polskiego.
2. Szereg śledztw rozpoczęto natychmiast po katastrofie w celu ustalenia czynników, które doprowadziły do tego tragicznego zdarzenia. W drodze wspólnego porozumienia między Polską a Rosją śledztwo dotyczące bezpieczeństwa miało być przeprowadzone zgodnie ze standardami zawartymi w załączniku 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Konwencja Chicagowska), pomimo faktu, że samolot był państwowym statkiem powietrznym podczas oficjalnej delegacji. W związku z tym odpowiedzialność za śledztwo w sprawie bezpieczeństwa spoczywało na Federacji Rosyjskiej. Polska utworzyła własną komisję do zbadania katastrofy, a prokuratorzy rozpoczęli śledztwa w obu krajach.
3. Raport zespołu śledczego rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (Komisji ds. Wypadków Lotniczych), opublikowany 12 stycznia 2011 r., stwierdza, że *"bezpośrednią przyczyną wypadku było niepodjęcie przez załogę decyzji we właściwym momencie o odejściu na zapasowe lotnisko, mimo że była ona wielokrotnie informowana o rzeczywistych warunkach atmosferycznych na lotnisku Smoleńsk Siewiernyj, które były znacznie gorsze od ustalonych wartości minimalnych dla tego lotniska; zniżanie, bez kontaktu wzrokowego z punktami naziemnymi, do wysokości znacznie niższej niż minimalna wysokość zniżania wymagana do przeprowadzenia odejścia na drugi krąg (100 m) przy utrzymaniu kontaktu wzrokowego, jak również brak reakcji na liczne ostrzeżenia TAWS [system ostrzegania o zbliżaniu się do gruntu], które doprowadziły do kontrolowanego lotu w kierunku ziemi, zniszczenia samolotu i śmierci załogi, jak również pasażerów. Zgodnie z wnioskiem ekspertów-pilotów i psychologów lotniczych obecność Dowódcy Polskich Sił Powietrznych w kokpicie do momentu katastrofy wywarła presję psychologiczną na kapitanie statku powietrznego do kontynuowania zejścia w warunkach nieuzasadnionego ryzyka celem lądowania za wszelką cenę"*²

² Wspólnota Niepodległych Państw (WNP), Międzypaństwowy Komitet Lotniczy (MAK/IAC) (ros: Межгосударственный авиационный комитет (МАК)), cytat zaczerpnięty z angielskiego tłumaczenia raportu napisanego oryginalnie w języku rosyjskim, dostępny pod adresem:

4. W raporcie końcowym KBWLLP, wydanym w dniu 29 lipca 2011 r. stwierdzono, że „bezpośrednią przyczyną wypadku było zejście poniżej minimalnej wysokości zniżania przy nadmiernej prędkości zniżania w przy warunkach atmosferycznych, które uniemożliwiły kontakt wzrokowy z ziemią, a także opóźnione wykonanie manewru odejścia na drugi krąg. Okoliczności te doprowadziły do zderzenia z przeszkodą terenową, w wyniku czego doszło do oderwania części lewego skrzydła wraz z lotką, a wyniku tego do utraty kontroli nad statkiem powietrznym i uderzenia w ziemię”.³

5. 11 kwietnia 2018 r. Podkomisja ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego przy Ministerstwie Obrony Rzeczypospolitej Polskiej⁴ stwierdziła, że samolot został "zniszczony w powietrzu w wyniku kilku eksplozji".

6. Obecnie, ponad osiem lat po wypadku, Federacja Rosyjska jest nadal w posiadaniu wraku samolotu, czarnych skrzynek z oryginalnymi zapisami danych lotu i innych materiałów dowodowych. Jest to główny problem podnoszony przez sygnatariuszy wniosku, na podstawie którego Komisja Prawna i Praw Człowieka poprosiła mnie o przygotowanie raportu⁵. Jednocześnie warto wspomnieć, że kopie rejestrów danych lotu i niektóre istotne dowody zostały już przekazane polskim władzom. Ponadto, zgodnie z moją wiedzą, dochodzenia zarówno w Rosji, jak i w Polsce nadal nie zostały zakończone.

2. Mandat sprawozdawcy i działania przeprowadzone celem zebrania informacji

7. Zarówno ja, jak i moi poprzednicy jako sprawozdawcy, skupialiśmy się na kontekście prawnym śledztw w sprawie katastrofy, które zostały przeprowadzone przez właściwe organy, a w szczególności na prawie Polski do odzyskania wraku. Mandat sprawozdawcy, leżący u podstaw tego sprawozdania⁶, nie pozwalał na przeprowadzenie własnego dochodzenia w sprawie przyczyn i odpowiedzialności za tę straszną katastrofę, nie mówiąc już o zajmowaniu stanowiska w tej kwestii – to byłoby i tak niemożliwe, zważywszy na techniczną złożoność tego zagadnienia.

8. Kolejni sprawozdawcy zostali upoważnieni przez komisję do przeprowadzenia działań mających na celu zebranie informacji, w tym możliwość zgłoszenia się do właściwych organów, w tym:

- zwrócenia się do władz polskich i rosyjskich w celu uzyskania informacji: dlaczego wrak samolotu, oryginalne parametry lotu jak i inny materiał dowodowy związany z katastrofą nie zostały zwrócone Polsce oraz dlaczego śledztwa wciąż nie zostały zakończone;

https://mak-iac.org/upload/iblock/f2a/finalreport_eng.pdf. Wnioski na stronach od 171 do 184. MAK został utworzony w grudniu 1991 r. na podstawie Porozumienia Międzyrządowego ws. Lotnictwa Cywilnego i Wykorzystania Przestrzeni Powietrznej (ICAO nr rejestracyjny 3720). Ta regionalna organizacja, posiadająca na mocy dekretu prezydenckiego status prawny jako organ Federacji Rosyjskiej, działa w imieniu Federacji Rosyjskiej w sprawach dotyczących zdadności do lotu, badania i zapobiegania wypadkom lotniczym, lotnisk i środowiska.

³ Komisja Śledcza Bezpieczeństwa Lotnictwa Państwowego (SICSA), Raport końcowy z badania wypadku lotniczego nr 192/2010/11 z udziałem samolotu Tu-154M, nr. boczny 101, który nastąpił 10 kwietnia 2010 r. w rejonie lotniska SMOLEŃSK PÓŁNOCNY, na str. 318. Patrz także strona 236, w której wymieniono "czynniki" o "kluczowym znaczeniu dla określenia przyczyn wypadku".

⁴ Zgodnie z raportem technicznym z 11 kwietnia 2018 r. Komisja ta jest częścią Komisji Badań Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego

(dostępny na stronie: <http://www.smolenskrashnews.com/reports/polish/Ministry-of-Defense-2018-Technical-Report-Announcement.pdf> (podsumowanie ogłoszenia i raport techniczny)

⁵ Dok.nr. 13628 z 7 października 2014, ostatni akapit, pod adresem <http://assembly.coe.int/nw/xml/XRef/X2H-Xref-ViewPDF.asp?FileID=21283&lang=en>.

⁶ Dok.nr.13628 z 07.10.2014

- wymiany poglądów z dwoma ekspertami prawnymi; i
- przeprowadzenie wizyt w Warszawie i Moskwie celem pozyskania informacji

9. W odniesieniu do wniosku dotyczącego wyjaśnień, ówczesny Prokurator Generalny Rzeczypospolitej Polskiej, pan Andrzej Seremet, udzielił listownie odpowiedzi mojemu poprzednikowi-sprawozdawcy, Robertowi Neillovi, dnia 22 października 2015 r. Natomiast strona rosyjska nie przedstawiła żadnych wyjaśnień, pomimo przypomnienia wysłanego przez następcę Roberta Neilla, Michaela McNamara. Stały Przedstawiciel Federacji Rosyjskiej w Radzie Europy napisał w piśmie z dnia 19 lutego 2016 r., że *"wyraża smutek z powodu zawieszenia kontaktów między rosyjską delegacją parlamentarną a PACE, która nie zezwala na korzystanie z kanałów Zgromadzenia w celu współpracy"*⁷

10. Na posiedzeniu 7 marca 2016 r. Komisja zorganizowała wysłuchanie z udziałem dwóch ekspertów prawa lotniczego: Timothy Brymer, adwokat, specjalista w dziedzinie lotnictwa i prawa lotniczego, reprezentujący Murray, Morin & Herman PA, Londyn, Wielka Brytania i Pablo Mendes de Leon, szef departamentu, dyrektor wykonawczy Departamentu Prawa Lotniczego i Kosmicznego, Leiden University, Holandia.⁸

11. Jednak wizyty mające na celu zebranie informacji, które były autoryzowane przez Komisję, nie mogły się odbyć. Władze rosyjskie nie współpracowały podczas organizacji wizyty w Moskwie z tego samego powodu, dla którego nie odpowiedziały na pisemny wniosek o udzielenie informacji. W związku z tą odmową nie uważałem za stosowne, by udać się tylko do Warszawy. Stworzyłoby to niewłaściwe wrażenie, że raport jest nieobiektywny ponieważ bazowałby na informacjach tylko od jednej ze stron. Ja również nie chciałem i nie chcę być wciągnięty w wysoce upolitycznioną walkę pomiędzy przedstawicielami obecnych i poprzednich rządów, odnośnie do przyczyn i sposobu badania tej tragedii⁹. Z uwagi na fakt iż mój mandat w żadnym razie nie upoważnia mnie do zajęcia stanowiska w przypadku takich zarzutów, wolałem nie organizować takiej wizyty.

3. Wybór podstawy prawnej śledztwa

12. Według ekspertów, którzy zeznawali przed Komisją 7 marca 2016 r., wybór podstawy prawnej śledztwa był kwestią złożoną i przyczynił się do szeregu interpretacji. Jedną z możliwych rozwiązań mogło być porozumienie polsko-rosyjskie z 1993 roku¹⁰ regulujące kwestię lotów wojskowych w tych dwóch krajach i które umożliwiłoby przeprowadzenie wspólnego śledztwa. Jednakże z uwagi na fakt, iż porozumienie z 1993 r. nie regulowało szczegółowo procedury, której należy przestrzegać w przypadku "wspólnego" śledztwa w sprawie bezpieczeństwa lotów, obie strony uzgodniły, że śledztwo będzie prowadzone zgodnie z zasadami określonymi w załączniku 13 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Konwencja Chicagowska z 7.12.1944 r.), która obowiązywała od 1947 r. i została ratyfikowana przez Polskę w 1945 r. i Federację Rosyjską (Związek Radziecki), w 1970 roku¹¹. Doświadczenia zebrane podczas pracy na miejscu zdarzenia w ciągu

⁷ Korespondencja zawarta w dokumencie informacyjnym opublikowanym 29 kwietnia 2016 r. (AS / Jur / Inf (2016) 07)

⁸ Protokół z tego posiedzenia znajduje się w dokumencie informacyjnym z dnia 29 kwietnia 2016 r. (Uwaga 7)

⁹ Dla przykładu: Polskie Radio dla Zagranicy, „Raport przedstawiający dowody wybuchu w samolocie w Smoleńsku zostanie przedstawiony „wkrótce”. 07.04.2018: Raport dot. katastrofy smoleńskiej „sfatszowany”, twierdzi prokurator: Polski Minister ON”, 22.10.2017, dostępne pod www.thenews.pl

¹⁰ Umowa między Ministerstwem Obrony Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej w sprawie warunków dwustronnej współpracy w zakresie operacji wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w przestrzeni powietrznej obu państw, podpisana w Moskwie w dniu 14 grudnia 1993 r. <http://bit.ly/1lxdxC9> (niepublikowana wersja polska, dostępna również w języku rosyjskim).

¹¹ Dostępne pod adresem: <http://www.icao.int/publications/pages/doc7300.aspx>. Lista stron konwencji: http://www.icao.int/secretariat/legal/list_of_parties/chicago_en.pdf.

pierwszych kilku dni spowodowało, że władze rosyjskie - pomimo faktu, że Tu-154 był samolotem wojskowym - zaproponowały przeprowadzenie śledztwa zgodnie z załącznikiem 13 Konwencji Chicagowskiej. Polski rząd przyjął tę propozycję.¹²

13. Jednym z punktów wywołujących potencjalne kontrowersje, wynikający z decyzji o postępowaniu zgodnie z załącznikiem 13 Konwencji Chicagowskiej był fakt, iż art. 3 Konwencji Chicagowskiej stanowi, że *"niniejszą konwencję stosuje się wyłącznie do cywilnych statków powietrznych i nie stosuje się do państwowych statków powietrznych"*¹³. Pomimo faktu, iż nie ma ścisłej definicji lotu państwowego, ani cywilnego, analiza prawna przeprowadzona przez Sekretariat Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) określiła kryteria umożliwiające rozróżnienie między tymi dwoma typami lotów w 1994 roku. Sekretariat stwierdził, że konwencja chicagowska wykorzystuje funkcjonalne podejście do kwestii rozróżnienia między lotami państwowymi a cywilnymi, w którym badany jest całkowity wymiar okoliczności, w szczególności *"uwzględniając szereg czynników, które powinny uwzględniać [...] kwestię własności statku powietrznego (Czy jest własnością prywatną czy publiczną?), [...] informację o przewożonych pasażerach i załodze (czy są to urzędnicy państwowi czy osoby prywatne? Czy lot jest dostępny dla osób prywatnych?), rejestracja statku powietrznego i oznaczenia narodowości (Czy statek powietrzny jest zarejestrowany w cywilnym, czy też państwowym rejestrze statków powietrznych?), [...] rodzaj załogi (Czy członkowie załogi to cywile, pracownicy wojska, służby celnej, policji?), operator (czy operatorem jest agencja wojskowa, celna, czy policyjna?) [...]"*¹⁴

14. Jedną pomimo faktu, że zgodnie z powyższą definicją, statek powietrzny był państwowy i transportował urzędników najwyższego szczebla, w tym Prezydenta RP, obsługiwany był przez personel wojskowy i był zarejestrowany jako samolot wojskowy, oba państwa uzgodniły, że badania techniczne należy przeprowadzić zgodnie z Międzynarodowymi Standardami i Rekomendowanymi Praktykami (SARP), określonymi w załączniku 13 Konwencji Chicagowskiej, które zazwyczaj są stosowane w przypadku lotnictwa cywilnego.¹⁵

15. Wybór ten, uzgodniony przez poprzedni rząd, nie był przekonujący, w szczególności uwzględniając oficjalny charakter statku powietrznego i lotu i został mocno skrytykowany przez obecny rząd Polski, ponieważ niepotrzebnie sprawił iż Rosja odgrywała dominującą rolę w śledztwie w sprawie tej katastrofy. Poprzedni rząd Polski miał wszelkie prawo nalegać, aby śledztwo zostało przeprowadzone przez właściwe polskie władze. Na chwilę obecną nie widzę możliwości zmiany tej decyzji - procedura opisana w załączniku 13 Konwencji Chicagowskiej została wybrana w wyniku wspólnej zgody ówczesnych rządów i stanowiły one, i muszą nadal stanowić, podstawę śledztwa.

4. Istotne elementy Aneksu 13 Konwencji Chicagowskiej

16. Z listy Międzynarodowych Standardów i Rekomendowanych Praktyk (SARP), które są wymienione w załączniku 13 Konwencji Chicagowskiej, następujące zasady przeprowadzenia śledztwa w zakresie bezpieczeństwa lotniczego zasługują na szczególną uwagę:

¹² Potwierdzone przez ówczesnego premiera Donalda Tuska podczas konferencji prasowej 28.04.2010: <https://www.premier.gov.pl/news/news/the-government-and-civil-service-have-passed-test-trudny-test.html>. Patrz także list, skierowany do polskiego Senatu przez MSZ RP z dnia 27 stycznia 2015 r. (w języku polskim, w aktach sprawy w sekretariacie).

¹³ Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Dok.nr. 7300, dostępny pod http://www.icao.int/publications/Documents/7300_orig.pdf

¹⁴ LC / 29-WP / 2-1 z 3/3/1994, 29. sesja Komisji Prawnej ICAO, Montreal, 4-5 lipca 1994 r.

¹⁵ W celu lepszego rozeznania, zobacz Piotr Kasprzyk. "Prawne ramy śledztwa w sprawie katastrofy samolotu polskiego prezydenta 2010" w tom. 36 Prawo lotnicze i kosmiczne (2011), s. 201-216. Jak wskazuje Kasprzyk, wiążący charakter i dokładny status prawny SARP podlegają różnym interpretacjom i opiniom.

- (1) Państwo w którym doszło do zdarzenia (w tym przypadku Rosja) jest odpowiedzialne za wszczęcia śledztwa w sprawie okoliczności, które doprowadziły do wypadku, jak również za przeprowadzenie takiego śledztwa (Standard 5.1)
- (2) Organ prowadzący śledztwo ws. wypadku powinien być niezależny w prowadzeniu tego śledztwa i mieć nieograniczone uprawnienia w zakresie jego przebiegu (Standard 5.4);
- (3) Jakiegokolwiek postępowania sądowe lub administracyjne mające na celu ustalenia winy lub odpowiedzialności powinny być niezależne od jakiegokolwiek śledztwa prowadzonego zgodnie z Załącznikiem 13 (Standard 5.4.1);
- (4) Państwo, w którym doszło do zdarzenia, musi zapewnić właściwą koordynację między śledczymi prowadzącymi śledztwo i organami sądowymi odnośnie do wszelkich spraw karnych (Standard 5.10.)
- (5) Państwo, w którym zarejestrowano statek powietrzny, (w tym przypadku Polska) ma prawo wyznaczyć akredytowanego przedstawiciela, który będzie brał udział w śledztwie, jak również jednego, bądź więcej doradców, by wspierać akredytowanego przedstawiciela w trakcie trwania śledztwa (Standard 5.18 i 5.19.)
- (6) Te osoby mają istotne prawa uczestnictwa, określone w Standardzie 5.25, w szczególności do udania się na miejsca zdarzenia, zbadania wraku, uzyskania informacji od świadków i zasugerować pytania do przesłuchań. Mają również pełny dostęp do wszystkich istotnych dowodów, tak szybko jak to tylko możliwe, otrzymują kopie wszystkich istotnych dokumentów, uczestniczą w odczytach nośników audio/video, uczestniczą w czynnościach odbywających się poza terenem śledztwa, takich jak analiza części, briefingi techniczne, testy i symulacje, uczestniczą w spotkaniach dotyczących postępów w śledztwie i składają oświadczenia dotyczące różnych etapów śledztwa.
- (7) Państwo prowadzące dochodzenie przesyła kopię projektu Raportu Końcowego wszystkim państwom, które uczestniczyły w śledztwie (w tym państwu, w którym zarejestrowano statek powietrzny), jednocześnie prosząc o ważne i uzasadnione uwagi przez nie poczynione do Raportu tak szybko, jak to możliwe. Jeżeli państwo prowadzące śledztwo otrzyma uwagi (w ciągu 60 dni), dokonuje albo zmiany projektu Raportu Końcowego w celu uwzględnienia istoty otrzymanych uwag lub, jeśli jest to pożądane przez państwo, które dostarczyło uwagi, dołącza uwagi do Raportu Końcowego. Komentarze dołączane do Raportu Końcowego będą dotyczyć tych aspektów, w których było możliwe osiągnięcia porozumienia (Standard 6.3 i uwaga 2).
- (8) Głównym celem śledztwa w sprawie wypadku lub incydentu jest zapobieganie kolejnym wypadkom i incydentom. Celem nie jest przypisywanie winy lub odpowiedzialności (Standard 3.1);
- (9) Jeżeli w toku śledztwa zostanie ujawnione lub podejrzewa się, że doszło do bezprawnej ingerencji, osoba odpowiedzialna za śledztwo natychmiast podejmie działania aby organy odpowiedzialne za bezpieczeństwo lotnictwa zaangażowanego państwa, bądź państw, zostaną o tym poinformowane ". (Standard 5,11)
- (10) Wyjątki od ochrony (tj. poufności) informacji o bezpieczeństwie powinny być przyznawane jedynie wtedy, gdy "istnieją dowody na to, że zdarzenie zostało spowodowane przez czyn uważany, zgodnie z prawem, za działanie mające na celu spowodowanie szkody lub postępowanie ze świadomością, że prawdopodobnie powstanie szkoda, co jest równoznaczne z lekkomyślnym postępowaniem, rażącym niedbalstwem lub umyślnym

niewłaściwym postępowaniem", gdy" właściwy organ uzna, że okoliczności w sposób uzasadniony wskazują " że tak mogło być; lub gdy właściwy organ ustali, że ujawnienie informacji o bezpieczeństwie jest niezbędne dla właściwego wymierzenia sprawiedliwości, a to ujawnienie przewyższa negatywny wpływ, jaki może mieć na przyszłą dostępność informacji dotyczących bezpieczeństwa (załącznik E do dodatku 13, pkt 4) a), b) ic)).

(11) Państwo prowadzące śledztwo w sprawie wypadku lub zdarzenia nie powinno udostępniać danych zebranych w trakcie prowadzonego śledztwa do celów innych, chyba że właściwy organ wymiaru sprawiedliwości w tym Państwie ustali, że ujawnienie takich danych przeważa nad niekorzystnym skutkiem takiej decyzji w wymiarze krajowym i międzynarodowym dla tego, lub też innego dochodzenia w przyszłości (Standard.12)¹⁶

(12) Państwo, w którym doszło do zdarzenia, przekaże statek powietrzny, jego zawartość[©] lub dowolną jego część, każdej osobie lub osobom wyznaczonym przez państwo, w którym statek powietrzny był zarejestrowany, lub państwo operatora, stosownie do sprawy (Standard 3.4), gdy tylko przestanie on być wymagany dla celów śledztwa.

17. Nie jestem w stanie wyczerpująco stwierdzić, czy Rosja, jako państwo w którym doszło do zdarzenia, spełniała wszystkie powyższe standardy wymienione w Załączniku 13, ponieważ władze rosyjskie w żaden sposób nie współpracowały ze sprawozdawcami Zgromadzenia. Z odpowiedzi otrzymanej od strony polskiej można jednak wyciągnąć następujące wnioski: Polscy eksperci mogli uczestniczyć w śledztwie przeprowadzonym przez MAK, mieli dostęp do wraku, mieli możliwość udziału w odczycie danych z rejestratorów lotu itd.:

Należy jednak podkreślić, że polscy prokuratorzy i eksperci mieli nieograniczony dostęp do szczątków kadłuba i dano im możliwość uczestnictwa we wszystkich badaniach przeprowadzanych podczas licznych wizyt na miejscu katastrofy. Podczas tych wizyt przeprowadzono oględziny wraku, w tym pobrania próbek do badania i wykonanie kopii zapisów z rejestratorów parametrów lotu. Wyżej wymienione czynności były wykonywane wielokrotnie, zgodnie z potrzebami polskiego śledztwa "(fragment z odpowiedzi Prokuratora Generalnego RP dla Roberta Neilla¹⁷).

18. Jednakże "Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej dot. projektu Raportu Końcowego MAK w sprawie śledztwa katastrofy samolotu Tu-154M nr 101", o których uwzględnienie, bądź dołączenie do projektu Raportu Końcowego prosił rząd RP, zawierają również obszerną listę materiałów i informacji o udostępnienie których został poproszony MAK, jednak nie zostały one udostępnione.¹⁸

19. Jak wskazano w liście polskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych,¹⁹ "Polska i Rosja nie osiągnęły porozumienia w zakresie treści dokumentu przygotowanego przez stronę rosyjską". Raport Końcowy Rosyjskiego Międzypaństwowego Komitetu Lotniczego (MAK), który został opublikowany na stronie internetowej MAKu²⁰, nie uwzględnia odrębnych poglądów polskich ekspertów, ani nie przedstawia

¹⁶ Patrz: Kasprzyk, przypis 14, zwłaszcza na stronach 207-209 i 212-214. Pełna lista SARP wymienionych w Załączniku 13 do Konwencji Chicagowskiej znajduje się w: Badanie wypadków i incydentów lotniczych, ICAO, wydanie nr. 10, lipiec 2010.

¹⁷ Patrz AS / Jur / Inf (2016) 07 strona 14

¹⁸ Patrz: Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej do projektu raportu końcowego MAK na temat śledztwa w sprawie wypadku samolotu Tu-154M, numer boczny 101, strony 5-28; dostępne pod adresem:

<http://orka.sejm.gov.pl/ZespoltSmolenskMedia.nsf/EventsByLink/ZSMK-9HBN83/%24File/Remarks-on-the-MAK-Report.pdf>

"

¹⁹ Patrz przypis 12.

²⁰ Dostępne pod adresem: https://mak-iac.org/upload/iblock/f2a/finalreport_eng.pdf (dostępnym w dniu 11.05.2018)

tychże poglądów w formie załącznika tak, jak przewidziano w Standardzie 6.3 w następstwie prośby przedstawionej przez stronę polską.²¹

20. Szczególne okoliczności i konsekwencje tej katastrofy, jak również różnice zdań i praktyczne problemy współpracy wspomniane w "Uwagach Rzeczypospolitej Polskiej" mogły być powodem, dla którego KBWLLP opublikował osobny raport²². Status tego raportu jest niejasny: podczas gdy Załącznik 13 do Konwencji Chicagowskiej wyraźnie określa kompetencje i odpowiedzialność za przeprowadzenie śledztwa państwu, w którym doszło do zdarzenia, tj. Rosji, jednocześnie ani nie przewiduje ani jednocześnie wyraźnie nie wyklucza sytuacji, w której państwo, w którym statek powietrzny był zarejestrowany, prowadzi takie śledztwo.²³

21. Jak już wskazano powyżej, Raport Końcowy rosyjskiego MAKu, jak i polskiego KBWLLP zostały opublikowane w 2011 r, a śledztwo w sprawach karnych w obu krajach najwyraźniej nadal nie zostało zakończone. Zestawienie dwóch krajowych raportów oraz dwóch (wciąż trwających) krajowych śledztw w sprawach karnych budzi trzy wątpliwości.

22. Pierwsza dotyczy przyczyn samej katastrofy, jak również faktu, że w polskim raporcie z 2011 r. stwierdzono, że rosyjska kontrola ruchu lotniczego również odegrała rolę w wypadku, ponieważ przekazała załodze błędne informacje dotyczące pozycji samolotu oraz że istniały braki w wyposażeniu lotniska w Smoleńsku, które przyczyniły się do katastrofy²⁴. Nowy raport opublikowany przez polski rząd w kwietniu 2018 r. (patrz powyżej pkt 8) wzmacnia te zarzuty. Jednak, jak wskazano powyżej (patrz pkt 6), mój mandat Sprawozdawcy nie obejmuje badania przyczyn katastrofy ani zajmowania stanowiska w tej kwestii.

23. Druga kwestia dotyczy sprzecznych celów śledztwa dot. bezpieczeństwa z jednej strony i śledztw w sprawach karnych z drugiej strony. Jak wyjaśnili nasi eksperci, jedynym celem śledztwa dot. bezpieczeństwa jest zidentyfikowanie przyczyn wypadku w celu wyciągnięcia wniosków aby poprawić bezpieczeństwo w ruchu lotniczym w przyszłości – nie chodzi o przypisywanie winy. Śledztwa w sprawach karnych mają na celu ustalenie osobistej odpowiedzialności osób biorących udział w wypadku - czasami jako odpowiedź na powszechne żądanie, aby "sprawiedliwość stała się zadość", gdy zginęło tak wielu ludzi. Załącznik 13 wyraźnie mówi o poprawie bezpieczeństwa ruchu lotniczego jako priorytecie (patrz: Standard 3.1 i 5.12 i powyższy punkt 16). Aby nie zniechęcać osób posiadających istotne informacji do dzielenia się nimi ze śledczymi, również na poczet przyszłych zdarzeń, informacje zebrane w trakcie śledztwa dot. bezpieczeństwa mogą być wykorzystywane wyłącznie do celów karnych, jeżeli istnieją powody, aby uważać, że doszło do umyślnego, niewłaściwego zachowania, lekkomyślności lub rażącego zaniedbania (patrz Załącznik E, 4, powyżej pkt 16). "Zasady Ogólne" określone w załączniku E również stwierdzają, że celem ochrony informacji dotyczących bezpieczeństwa nie jest ingerencja we właściwe wymierzenie sprawiedliwości w państwach oraz że przepisy krajowe powinny zapewniać równowagę między potrzebą ochrony informacji związanych z bezpieczeństwem w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego z jednej strony, oraz potrzebami właściwego wymierzenia sprawiedliwości z drugiej strony (załącznik E, Zasady Ogólne 2.2 i 2.3). Potrzeba tak delikatnej równowagi nie pozwala na taką grę we wzajemne obwinianie się, w którą zaangażowały się władze rosyjskie i polskie. Dla naszych ekspertów jest to "kolejny smutny przykład ogólnego konfliktu, który powszechnie istnieje między ustaleniem przyczyny wypadku z jednej strony, a żądaniem, by osoby odpowiedzialne zostały pociągnięte do odpowiedzialności"²⁵.

²¹ Patrz „Uwagi Rzeczypospolitej Polskiej”, patrz przyp.18

²² Patrz punkt 3, powyżej.

²³ Patrz P.Kasprzyk, przypis 14 powyżej, strona 211, również z odniesieniem do podstawy prawnej w polskim prawie przeprowadzenia śledztwa przez KBWLLP.

²⁴ Tłumaczenie, z języka polskiego, ostatniej części pkt 5 listu przesłanego do polskiego Senatu z polskiego MSZ, patrz przypis 12 powyżej. Bardziej szczegółowe informacje można znaleźć w "Uwagach Rzeczypospolitej Polskiej do projektu Raportu Końcowego MAKu", przypis 18 powyżej, a także w raporcie KBWLLP, przypis 3 powyżej.

²⁵ Patrz: odpowiedzi na dodatkowe pytania, AS / Jur / Inf (2016) 07 strona 9.

24. Trzecia wątpliwość dotyczy oddania wraku, który jest w posiadaniu Rosji. Artykuł 3.4 załącznika 13 Konwencji Chicagowskiej (powyżej, pkt 16) stanowi, że wrak i inne materiały zostaną zwrócone, kiedy nie będą już potrzebne do celów "śledztwa". Zakres przestrzegania tego przepisu jest podstawą głównych "obaw" wyrażonych przez sygnatariuszy wniosku, na podstawie którego nasza Komisja została poproszona o przygotowanie raportu²⁶. Kwestia ta będzie to przedmiotem ostatniego rozdziału tego raportu.

5. Obowiązek zwrotu Polsce wraku przez Rosję

25. Obowiązek Rosji (jako kraju, w którym doszło do zdarzenia) względem Polski (kraj, w którym zarejestrowany był statek powietrzny) w zakresie zwrotu wraku zależy od związku między śledztwem w sprawie bezpieczeństwa, zgodnie z załącznikiem 13 Konwencji Chicagowskiej, które zostało zakończone w 2011 r., a śledztwami ws. karnych, które nadal toczą się w Polsce i Rosji.

26. Zgodnie z dodatkowymi odpowiedziami uzyskanymi od dwóch ekspertów prawa lotniczego²⁷, śledztwo przeprowadzone zgodnie z załącznikiem 13 Konwencji Chicagowskiej jest definiowane jako śledztwo w sprawie bezpieczeństwa, mające na celu pełne zrozumienie przyczyn wypadku aby wypracować zalecenia mające na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego w przyszłości. Śledztwo w sprawie bezpieczeństwa jest całkowicie odrębne i odmienne od śledztwa karnego. Podczas gdy śledztwo w sprawie bezpieczeństwa jest uregulowane w załączniku 13, śledztwo karne jest regulowane prawem krajowym, a w niektórych przypadkach również prawem międzynarodowym (w szczególności, gdy wymagana jest międzynarodowa współpraca prawna z uwzględnieniem odpowiednich konwencji lub gdy powstaje międzynarodowy obowiązek ścigania np. zgodnie ze Statutem Rzymskim Międzynarodowego Trybunału Karnego).

27. Mogę się jedynie zgodzić z naszymi ekspertami z prawa lotniczego, że określenie "śledztwo" w Standardzie 3.4 Załącznika 13, po wypełnieniu którego wrak zostanie zwrócony do kraju, w którym statek powietrzny był zarejestrowany, odnosi się do badania zdarzenia lotniczego przeprowadzonego zgodnie z Załącznikiem 13. Jako, że niniejsze dochodzenie zostało zakończone po opublikowaniu raportu końcowego przez rosyjski Międzypaństwowy Komitet Lotniczy 12 stycznia 2011 roku, wynika z tego, że zgodnie z Załącznikiem 13, na podstawie którego oba kraje wyraziły zgodę aby przeprowadzić śledztwo, Rosja musi zwrócić wrak Polsce.

28. Pozostaje jedynie pytanie, czy rosyjskie prawo (w tej sprawie: prawo karne) może zostać przywołane, aby uzasadnić, że Rosja przetrzymuje wraki i inne materiały dowodowe (w szczególności oryginalne rejestratory parametrów lotu) jako "dowody" we wciąż trwającym postępowaniu. Pomimo tego, iż Rosja nie odpowiedziała na pytania mojego poprzednika w tym zakresie, zakładam, że rosyjskie prawo przewiduje możliwość zabezpieczenia odpowiednich materiałów dowodowych na tak długi okres czasu, jak długo śledztwo jest nadal w toku, oraz że śledztwo w sprawie katastrofy polskiego samolotu Tu-154 wciąż trwa²⁸.

29. Powstaje zatem pytanie, czy prawo krajowe ma pierwszeństwo przed Załącznikiem 13 Konwencji Chicagowskiej. Artykuł 26 Konwencji Chicagowskiej stanowi, że państwo, w którym miał miejsce wypadek statku powietrznego spełniający przesłanki tego artykułu

²⁶ Patrz: przypis 5

²⁷ Patrz: AS/Jur/Inf (2016) 07, strona 9

²⁸ Patrz: Polskie Radio dla Zagranicy, "Polskie minister spraw zagranicznych mówi, że Rosja nie jest zainteresowana dialogiem", 7 listopada 2017 r., w nawiązaniu do oświadczenia polskiego ministra spraw zagranicznych Waszczykowskiego dot. tej kwestii.

"doprowadzi do wszczęcia dochodzenia w sprawie okoliczności wypadku, tak dalece jak pozwalają na to przepisy, zgodnie z procedurą, która może być zalecana przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego."

30. Artykuł 26 daje pierwszeństwo przepisom krajowym w zakresie procedury zalecanej przez ICAO (tj. SARP w Załączniku 13). Należy jednak przypomnieć, że oba państwa zgodziły by stosować Załącznik 13 do tej sprawy, ale nie samą Konwencję. W przypadku braku konkretnej umowy mającej zastosowanie sama konwencja i zasady regulujące stosowanie konwencji zachowują ważność; i zgodnie z tymi przepisami, Konwencja Chicagowska nie znajduje zastosowania w przypadku państwowych statków powietrznych podczas oficjalnej wizyty (pkt 13). Stąd też normy określone w Załączniku 13 (które obejmują obowiązek zwrotu wraku i innych materiałów dowodowych po zakończeniu śledztwa) muszą być przestrzegane w całości i bez ograniczeń w oparciu o prawo krajowe obu państw²⁹.

31. Gdyby przyjąć - wbrew powyższemu wnioskowi - że prawo krajowe ma pierwszeństwo przed Załącznikiem 13, mimo braku zastosowania Artykułu 26, obowiązek Rosji odnośnie do zwrotu wraku samolotu Polsce może być oparte się na ogólnej zasadzie prawnej, że prawo nie może być łamane. Przechowywanie wraku przez ponad siedem lat po zakończeniu śledztwa ws. bezpieczeństwa lotu w jest w sposób oczywisty obraźliwe. Czas trwania dochodzenia karnego w Rosji jest nadmierny. Po ponad ośmiu latach od katastrofy byłoby to nadużyciem prawa ze strony Rosji, aby nadal twierdzić, że śledztwo jest wciąż otwarte, i dlatego wrak nie może zostać oddany. To prawda, że w niektórych przypadkach śledztwo w sprawie katastrof lotniczych trwało nawet dłużej niż osiem lat; a polskie śledztwo w sprawie katastrofy smoleńskiej również nadal trwa. Jednakże rosyjskie władze miały pełny i nieograniczony dostęp do wszystkich dowodów przez cały ten czas - w przeciwieństwie do polskich prokuratorów, których śledztwo komplikuje fakt, że są oni zmuszeni poddawać się złożonym procedurom Wzajemnej Pomocy Prawnej³⁰. Wszelkie dowody, które nadal mogą być potrzebne do celów toczącego się śledztwa mogą być zabezpieczone w inny sposób niż poprzez fizyczne przechowywanie wraku, w szczególności poprzez zastosowanie formalnych, sądowych procedur przechowywania dowodów. Dlatego uważam, że moment, po przekroczeniu którego odmowa zwrotu wraku z powodu wciąż otwartego śledztwa stała się obraźliwa, został już dawno przekroczony.

32. Podobnie niedopuszczalny jest sposób traktowania wraku, który został pocięty na części w celu ułatwienia transportu, jak również ciał ofiar, których fragmenty zostały pomieszane i zamienione, o czym informują polskie media³¹. Jest nie do przyjęcia i musi zostać zatrzymane.

6. Wnioski

33. Niniejsze sprawozdanie, uwzględniając ograniczenia wynikające z mojego mandatu, dostępnych zasobów jak i braku współpracy ze strony rosyjskiej, może odnosić się jedynie do niewielkiej liczby pytań, które powstały w wyniku tej katastrofy, a mianowicie kwestii prawnych związanych ze stosowaniem Załącznika 13 Konwencji Chicagowskiej o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, a w szczególności Standardu 3.4, obligującego do zwrotu wraku przez państwo, na terenie którego doszło do zdarzenia, państwu w którym zarejestrowany był statek powietrzny, gdy tylko zakończone zostanie śledztwo zgodnie z Załącznikiem 13. Odnotowaliśmy, że toczące się w Rosji śledztwo nie usprawiedliwiają przechowywania wraku i braku zwrotu prawowitym właścicielom – czyli narodowi polskiemu. W związku z tym projekt rezolucji wzywa Rosję do niezwłocznego zwrotu

²⁹ Patrz: Kasprzyk, przypis 14 na str.209

³⁰ Zgodnie z Europejską Konwencją o wzajemnej pomocy w sprawach karnych, z 1959 r, obowiązującej od 1962 r. i ratyfikowanej przez Polskę w 1994 r. i Federację Rosyjską w 1996 r. (Dostępną pod adresem: <http://conventions.coe.int/Treaty/en/Traktaty/Html/030.htm>)

³¹ Patrz (przykładowo): Polskie Radio Dla Zagranicy (PRDZ), 30 października 2017 r., «Plac budowy na miejscu katastrofy polskiego samolotu prezydenckiego: raport; PRDZ 8 sierpnia 2017 r., "Nowe twierdzenia dot. zamiany ciał po katastrofie samolotu prezydenckiego".

wraku i innych materiałów dowodowych należących do państwa polskiego bez zbędnej zwłoki. Powstrzymanie się przed zwrotem tych symbolicznych przedmiotów do Polski, bez prawnego uzasadnienia, przypomina nadużycie prawa, które jest odbierane przez wielu jako prowokacja.

34. Wreszcie, nie powinniśmy zapominać o historycznym kontekście tej katastrofy. W wyniku katastrofy polskiego Tupolewa 10 kwietnia 2010 r., który to samolot próbował wylądować na lotnisku wojskowym w Smoleńsku (Rosja), doszło do śmierci 96 osób, w tym prezydenta Lecha Kaczyńskiego, jego żony i wielu wysokich przedstawicieli państwa polskiego, w tym dowódców wojskowych. Ci wysocy przedstawiciele państwa polskiego byli w drodze na uroczystości z okazji 70. rocznicy zbrodni katyńskiej – była to zbrodnia dokonana wiosną 1940 roku przez tajną policję Stalina - NKWD. Ta zbrodnia, za którą Związek Radziecki przez długi czas obwiniął nazistowskie Niemcy, doprowadziła do unicestwienia tysięcy polskich oficerów i innych polskich patriotów. Dopiero w 1990 roku Związek Radziecki, w czasach polityki Gorbaczowa zwaną „Głasnost”, uznał prawdę historyczną - która musi pozostać podstawą prawdziwego pojednania między Rosjanami a Polakami. Trzeba pamiętać o tym historycznym kontekście, oceniając wpływ tragedii w Smoleńsku, który był olbrzymim ciosem dla narodu polskiego. Ten kontekst historyczny, jak i szacunek należny ofiarom katastrofy lotniczej w Smoleńsku i zbrodni katyńskiej, powinny uniemożliwiać wszelkiego rodzaju agresywne, prowokacyjne zachowania z obu stron, w procesie ustalania przyczyn tej katastrofy.