

Egzemplarz pojedynczy

Przyjąłem do wiadomości
Wiceprezes Rady Ministrów
Minister Obrony Narodowej
Władysław KOSINIAK-KAMYSZ



23 PAZ 2024

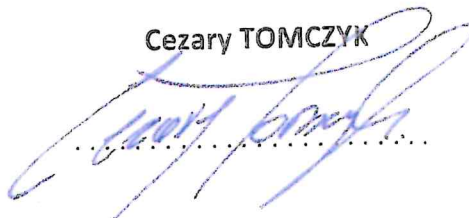
RAPORT
Z PRAC ZESPOŁU
DO SPRAW OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI
DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Akceptuję

Sekretarz Stanu

w Ministerstwie Obrony Narodowej

Cezary TOMCZYK



WARSZAWA

2024

Strona celowo pusta

Spis treści

Wykaz skrótów i pojęć.....	6
Wykaz wybranych aktów prawnych i dokumentów odniesienia	9
Wprowadzenie	11
Rozdział 1. Charakterystyka pracy Podkomisji	15
1.1. Charakterystyka stanu prawnego funkcjonowania Podkomisji	15
1.2. Charakterystyka organizacji pracy Podkomisji	18
1.3. Weryfikacja zasadności oraz kryteriów powoływania określonych osób na członków Podkomisji	24
1.4. Współpraca z NIAR	33
Rozdział 2. Dokumentowanie i monitorowanie prac Podkomisji	37
2.1. Ocena rzetelności prowadzonej dokumentacji z prac Podkomisji	37
2.2. Ocena skuteczności monitorowania efektów prac Podkomisji przez organy administracji państwowej	50
2.3. Ocena adekwatności, optymalności i skuteczności podejmowanych działań przez Podkomisję	55
2.4. Ocena kompletności zwróconej dokumentacji i materiałów zgromadzonych przez Podkomisję	59
Rozdział 3. Zagadnienia finansowo-budżetowe	79
3.1. Koszty związane z funkcjonowaniem Podkomisji	79
3.1.1. Koszty funkcjonowania Podkomisji w aspekcie poniesionych wydatków budżetowych.....	79
3.1.2. Umowy zlecenia	82
3.1.3. Umowy na świadczenie usług eksperckich	123
3.1.4. Wydatki eksperckie i pozostałe koszty zabezpieczenia funkcjonowania Podkomisji.....	139
3.1.5. Wynagrodzenia członków Podkomisji	144
3.1.6. Podróże służbowe (przejazdy pojazdami prywatnymi, środkami komunikacji publicznej, przeloty) oraz noclegi	145
3.2. Gospodarność i efektywność wydatkowanych środków publicznych dokonanych przez Podkomisję lub na jej rzecz.....	154

3.3.	Prawidłowość ewidencjonowania i rozliczania wydatków dokonanych przez Podkomisję lub na jej rzecz.....	158
3.4.	Konflikt interesów.....	161
Rozdział 4. Prace badawcze		165
4.1.	Analiza prac badawczych prowadzonych na rzecz Podkomisji.....	165
4.1.1.	Prace dotyczące rekonstrukcji toru lotu, zderzenia z brzozą oraz zderzenia z ziemią	166
4.1.1.1.	Zakres prac i wnioski dotyczące pracy badawczej wykonanej przez NIAR ...	166
4.1.1.2.	Zakres prac i wnioski dotyczące pracy badawczej LARE wykonanej przez Wojskową Akademię Techniczną	167
4.1.1.3.	Zakres prac i wnioski dotyczące ekspertyzy wykonanej przez Franka TAYLORA	169
4.1.1.4.	Zakres prac i wnioski dotyczące ekspertyzy Final Personal Report of the Work and Findings for Reinvestigation of Accident to Tu-154M (101) on 10 April 2010 in Smolensk z dnia 8.02.2020 wykonanej przez Görana LILJĘ	170
4.1.1.5.	Zakres prac i wnioski dotyczące ekspertyz wykonanych przez Christophera PROTHEROE	171
4.1.1.6.	Zakres prac i wnioski dotyczące ekspertyz wykonanych przez Christera MAGNUSSONA	172
4.1.1.7.	Zakres prac i wnioski dotyczące ekspertyz wykonanych przez Gregory SZULADZIŃSKIEGO	173
4.1.1.8.	Podsumowanie wniosków ekspertów dotyczących rekonstrukcji toru lotu, zderzenia z brzożą i zderzenia z ziemią	176
4.1.2.	Prace dotyczące detekcji materiałów wybuchowych i eksperymenty pirotechniczne	178
4.1.2.1.	Poszukiwanie śladów materiałów wybuchowych	179
4.1.2.2.	Ocena oddziaływania eksplozji na elementy konstrukcyjne samolotu i na pasażerów	185
4.2.	Porównanie Raportu Podkomisji z dnia 10 sierpnia 2021 r. z wnioskami zawartymi w raporcie NIAR	193
4.3.	Realizacja prac eksperckich w świetle korespondencji Podkomisji.....	203
4.3.1.	Okoliczności powstania ekspertyz.....	203
4.3.2.	Przekazywanie materiału dowodowego	204
4.3.3.	Korespondencja pomiędzy Podkomisją i ekspertami	204

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

4.3.3.1. Korespondencja w relacji Podkomisja – Christopher PROTHEROE	204
4.3.3.2. Korespondencja Podkomisja – Christer MAGNUSSON	213
4.3.3.3. Korespondencja Podkomisja – Frank TAYLOR	219
4.3.3.4. Korespondencja Podkomisja – NIAR	221
4.3.4. Korespondencja Zespół – Europejscy Eksperci	240
4.3.4.1. Korespondencja Zespół – Ch. MAGNUSSON z dnia 02.04.2024 r.	240
4.3.4.2. Korespondencja Zespół – Ch. PROTHEROE z dnia 04.04.2024 r.	241
4.3.4.3. Korespondencja Zespół – G. LILJA z dnia 04.04.2024 r.	245
4.3.5. Korespondencja Glenn A. JØRGENSEN – A. MACIEREWICZ	247
4.3.6. Reakcja Podkomisji na prace ekspertów	258
4.4. Informacje o pracy Podkomisji zawarte w „zdaniach odrębnych” Zespołu Nawigacyjno-Lotniczego	259
4.4.1. Zasadnicze spostrzeżenia i uwagi, które zgłaszali członkowie Zespołu Lotniczo- Nawigacyjnego w „zdaniach odrębnych”	260
4.4.2. Przykłady manipulacji i błędnych informacji prezentowanych w mediach	263
4.5. Ocena prac prowadzonych na samolocie Tu-154M nr 102 przez Podkomisję do ponownego zbadania wypadku lotniczego	265
4.5.1. Historia destrukcji samolotu	266
4.5.2. Proces demontażu samolotu	273
4.5.3. Uszkodzenie struktury płatowca	275
4.5.4. Brak podstaw merytorycznych do zniszczenia samolotu Tu-154M nr 102	276
4.6. Inne badania Podkomisji	280
4.7. Ocena działań badawczych Podkomisji	281
Rozdział 5. Ochrona informacji niejawnych	283
5.1. Sprawdzenie poprawności ochrony informacji niejawnych gromadzonych przez Podkomisję	283
5.2. Ocena stanu przestrzegania w Podkomisji przepisów dotyczących ochrony informacji niejawnych	289
Inne ustalenia z oceny funkcjonowania Podkomisji	299
Wnioski	307
Załączniki	315

Wykaz skrótów i pojęć

AMW	– Agencja Mienia Wojskowego
ATM- QAR	– (<i>Quick Access Recorder</i>) – rejestrator parametrów lotu przeznaczony do uzyskania szybkiego dostępu do danych produkowany w Firmie ATM przedsiębiorstwo produkcyjne Sp. z o.o.
CAD	– (<i>Computer Aided Design</i>) – Projektowanie wspomagane komputerowo. Komputerowa technika modelowania zjawisk fizycznych wykorzystywana m.in. do symulacji odkształceń i naprężeń w mechanice konstrukcji
CAW	– Centralne Archiwum Wojskowe
CFD	– (<i>Computational Fluid Dynamics</i>) – Obliczeniowa Mechanika Płynów. Dział mechaniki płynów, służący do szczegółowej analizy i modelowania przepływów za pomocą metod numerycznych
CVR	– (<i>Cockpit Voice Recorder</i>) – rejestrator rozmów w kabinie samolotu
CLKP	– Centralne Laboratorium Kryminalistyczne Policji
COL	– Centralny Organ Logistyczny
DA MON	– Departament Administracyjny Ministerstwa Obrony Narodowej
EE	– (<i>Europeen Experts</i>) – Eksperti europejscy
FAA	– (<i>Federal Aviation Administration</i>) – Federalna Administracja Lotnictwa – organ nadzoru lotniczego, agencja Ministerstwa Transportu Stanów Zjednoczonych powstała celem regulacji i nadzoru wszystkich aspektów lotnictwa cywilnego w Stanach Zjednoczonych
FDR	– (<i>Flight Data Recorder</i>) – rejestrator parametrów lotu samolotu
FEA	– (<i>Finite Element Analysis</i>) – Symulacja zjawisk fizycznych przy użyciu techniki numerycznej MES
FMS	– (<i>Flight Management System</i>) – wyspecjalizowany, zintegrowany z autopilotem i systemami nawigacyjnymi, system sterowania

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

	lotem, umożliwiającą zautomatyzowanie szeregu czynności związanych z obsługą i kontrolą systemów samolotu
ICAO	– (<i>International Civil Aviation Organization</i>) Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
ILot	– Instytut Lotnictwa
IMON ds. BL	– Inspektorat MON ds. Bezpieczeństwa Lotów
ITWL	– Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych
KBWL LP (KLP)	– Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Komisja Lotnictwa Państwowego)
LARE	– (<i>Large Aircraft Reverse Engineering</i>) kryptonim projektu opracowania technologii odtwarzania geometrii zewnętrznej i struktury wewnętrznej dużych samolotów na potrzeby budowy modeli numerycznych
MAK	– (Międzypaństwowy Komitet Lotniczy) – organizacja powołana 30 grudnia 1991 r. w celu badania przyczyn cywilnych wypadków lotniczych na terenie państw będących wcześniej republikami Związku Radzieckiego, a następnie skupionych wokół Wspólnoty Niepodległych Państw, zarejestrowana w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) jako niezależna międzynarodowa organizacja regionalna
MES	– (<i>Finite Element Method, FEM</i>) – Metoda Elementów Skończonych. MES znajduje szerokie zastosowania w fizyce, a w szczególności w mechanice konstrukcji i mechanice ośrodków ciągłych. Z jej użyciem bada się wytrzymałość konstrukcji, symuluje ich odkształcenia, naprężenia i przemieszczenia, a także przepływ ciepła i przepływ płynów
MŁP-14-5	– Katastroficzny rejestrator parametrów lotu samolotu Tu-154M
MON	– Ministerstwo Obrony Narodowej
MSL	– (<i>Mean Sea Level</i>) – Wysokość średniego poziomu morza
NIAR	– (<i>National Institute for Aviation Research</i>) – Narodowy Instytut Badań Lotniczych Wichita
NIK	– Najwyższa Izba Kontroli
NTSB	– (<i>National Transportation Safety Board</i>) – Narodowa Rada Bezpieczeństwa Transportu – amerykańska, rządowa, niezależna

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

- organizacja, zajmująca się badaniem wypadków: lotniczych, drogowych, wodnych i kolejowych w Stanach Zjednoczonych
- Podkomisja – Powoływane w latach 2016-2023 Podkomisje do ponownego zbadania katastrofy samolotu Tu-154, która miała miejsce w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem, z Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej Lechem Kaczyńskim na pokładzie
- QAR-ATM – (*Quick Access Recorder*) – rejestrator parametrów lotu przeznaczony do uzyskania szybkiego dostępu do danych
- TAWS – (*Terrain Awareness and Warning System*) – urządzenie techniczne montowane na pokładzie statków powietrznych w celu ostrzegania pilotów o zbliżającej się powierzchni gruntu
- WAT – Wojskowa Akademia Techniczna
- WLW – Władza Lotnictwa Wojskowego
- WSA – Wojewódzki Sąd Administracyjny
- Zespół – Zespół ds. oceny funkcjonowania podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego

Wykaz wybranych aktów prawnych i dokumentów odniesienia

- 1) Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r.¹;
- 2) Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze²;
- 3) Ustawa z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych³;
- 4) Ustawa z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli w administracji rządowej⁴;
- 5) Ustawa z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych⁵;
- 6) Ustawa z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej⁶;
- 7) Ustawa z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach⁷;
- 8) Ustawa z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych⁸;
- 9) Ustawa z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości⁹;
- 10) Rozporządzenie Ministra Finansów z dnia 4 grudnia 2009 r. w sprawie klasyfikacji części budżetowych oraz określenia ich dysponentów¹⁰;
- 11) Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego¹¹;
- 12) Rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 maja 2004 r. w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego¹²;

¹ Dz.U. z 1997 r. Nr 78, poz. 483 ze zm.

² Dz.U. z 2023 r. poz. 2110 ze zm.

³ Dz.U. z 2023 r. poz. 1605 ze zm.

⁴ Dz.U. z 2020 r. poz. 224.

⁵ Dz.U. z 2024 r. poz. 632 ze zm.

⁶ Dz.U. z 2022 r. poz. 1438 ze zm.

⁷ Dz.U. z 2020 r. poz. 164.

⁸ Dz.U. z 2023 r. poz. 1270 ze zm.

⁹ Dz.U. z 2023 r. poz. 120 ze zm.

¹⁰ Dz.U. z 2023 r. poz. 2201 ze zm.

¹¹ Dz.U. z 2017 r. poz. 717.

¹² Dz. U. z 2004 r. poz. 1464, ze zm.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

- 13) Zarządzenie Nr 33/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 sierpnia 2015 r. w sprawie regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Obrony Narodowej¹³;
- 14) Zarządzenie Nr 47 Dyrektora Generalnego Ministerstwa Obrony Narodowej z dnia 8 października 2018 r. w sprawie wprowadzenia „Instrukcji obiegu i kontroli dokumentów finansowo-księgowych Ministerstwa Obrony Narodowej”¹⁴;
- 15) Decyzja Nr 267/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 września 2013 r. w sprawie ustanowienia Dyrektora Generalnego Ministerstwa Obrony Narodowej dysponentem środków budżetu państwa¹⁵;
- 16) Decyzja Nr 145/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 13 lipca 2017 r. w sprawie postępowania w kontaktach z wykonawcami¹⁶;
- 17) Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wprowadzona do użytku decyzją Nr 67/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 9 marca 2015 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”;
- 18) Załącznik nr 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym „Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych”¹⁷.

¹³ Dz. Urz. MON z 2015 r. poz. 250.

¹⁴ Niepublikowana.

¹⁵ Dz. Urz. MON z 2013 r. poz. 236.

¹⁶ Dz. Urz. MON z 2017 r. poz. 157.

¹⁷ Wydanie dwunaste, lipiec 2020, stanowiące Załącznik do Obwieszczenia Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 marca 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC z 2021 r. poz. 15).

Wprowadzenie

Na mocy decyzji Nr 54/BMON Ministra Obrony Narodowej z dnia 19 stycznia 2024 r. w sprawie powołania Zespołu do spraw oceny funkcjonowania podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego (niepublikowana), został powołany Zespół do spraw oceny funkcjonowania powołanych w latach 2016-2023 Podkomisji do ponownego zbadania katastrofy samolotu Tu-154, która miała miejsce w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem, z Prezydentem Rzeczypospolitej Polskiej, Lechem Kaczyńskim na pokładzie.

Do zadań Zespołu należała ocena celowości, efektywności, rzetelności, gospodarności, zasadności i prawidłowości prowadzonych przez Podkomisję działań, a w szczególności:

- 1) ocena rzetelności prowadzonej dokumentacji z prac Podkomisji;
- 2) ocena skuteczności monitorowania efektów prac Podkomisji przez organy administracji państwowej;
- 3) analiza prawidłowości wykorzystanych metod badawczych;
- 4) ocena adekwatności, optymalności i skuteczności podejmowanych działań przez Podkomisję;
- 5) ocena zasadności wykonywania określonych ekspertyz na rzecz Podkomisji;
- 6) ocena kompletności zwróconej dokumentacji i materiałów zgromadzonych przez Podkomisję;
- 7) ocena gospodarności i efektywności wydatkowania środków publicznych dokonanych przez Podkomisję lub na jej rzecz;
- 8) ocena celowości i legalności wydatków dokonanych przez Podkomisję lub na jej rzecz;
- 9) ocena prawidłowości ewidencjonowania i rozliczania wydatków przez Podkomisję lub na jej rzecz;
- 10) sprawdzenie poprawności ochrony danych gromadzonych przez Podkomisję w celu prowadzenia badania;
- 11) ocena stanu przestrzegania w Podkomisji przepisów dotyczących ochrony informacji niejawnych oraz przegląd zebranej dokumentacji niejawnej;
- 12) weryfikacja zasadności oraz kryteriów powoływania określonych osób na członków Podkomisji;

13) ocena wydatków pod kątem ewentualnego wystąpienia konfliktu interesów.

Zespół nie podejmował działań związanych z ponownym badaniem wypadku lotniczego.

Wskazane wyżej zadania wymagały rzetelnej i dogłębnej analizy wielu tysięcy dokumentów przekazanych przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego oraz otrzymanych z zasobów Wojskowego Biura Historycznego – CAW. Były to czynności niezwykle czasochłonne i wymagające wzmożonego nakładu pracy, w tym konieczności zweryfikowania dokumentów o charakterze niejawnym.

Zespół dokonał analizy ponad 174 tys. stron dokumentów w wersji papierowej oraz ponad 15 terabajtów zapisanych na elektronicznych nośnikach danych.

Należy zaznaczyć, że do rozliczenia mienia Podkomisji, w tym pozyskania dokumentacji będącej w posiadaniu Podkomisji, została powołana osobna komisja na mocy decyzji nr 55/DOIN Ministra Obrony Narodowej z dnia 19 stycznia 2024 r. w sprawie powołania komisji do spraw rozliczenia z mienia Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego i przekazania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego wszelkich materiałów, w tym zawierających informacje niejawne, zgromadzonych przez Podkomisję do ponownego zbadania wypadku lotniczego (niepublikowana). Zabezpieczona dokumentacja została przekazana Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

Na mocy art. 134 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze Przewodniczący KBWL LP na wniosek Przewodniczącego Zespołu udostępnił materiał przekazany z Podkomisji.

Materiały podlegające analizie były gromadzone przez cały okres pracy Zespołu. Przekazywane materiały nie były uporządkowane chronologicznie i tematycznie. W dużej części były to kopie korespondencji, a niekiedy projekty pism, które nie nosiły znamion oficjalnych dokumentów. Zespół dążył zatem do pozyskania jak największej liczby oryginalnych pism, albowiem duża część zgromadzonych materiałów była przesyłana za pośrednictwem elektronicznych systemów obiegu dokumentów.

Na podkreślenie zasługuje fakt, że cała analiza finansowa została oparta na kopiach dokumentów finansowo-księgowych w liczbie przekraczającej 14,5 tys. kart przekazanych

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

przez Departament Administracyjny MON, który prowadził obsługę administracyjno-finansową Podkomisji. Dyrektor Departamentu Administracyjnego MON poinformował¹⁸ Zespół, że po zakończeniu działania Podkomisji, tj. po 15 grudnia 2023 r., nie posiada informacji o umowach dalej realizowanych na rzecz Podkomisji. Ponadto poinformował, że wszelkie zobowiązania wynikające z umów zostaną rozliczone finansowo. Jednocześnie Dyrektor DA MON zapewnił¹⁹, że całość oryginalnej dokumentacji finansowej jest w posiadaniu kierowanej przez niego komórki organizacyjnej.

W toku swojej działalności Zespół podjął wszelkie niezbędne działania zmierzające do prawidłowego zabezpieczenia pozyskanego materiału, tak aby nie utracił on swojej wartości dowodowej. W tym celu zostały wykonane kopie binarne wszelkich nośników danych, na których zgromadzone były rezultaty pracy Podkomisji. Na czas pracy Zespołu kopie binarne wskazanych nośników danych zostały odpowiednio zdeponowane w Kancelarii Tajnej Nr 1 przy ul. Klonowej 1 w Warszawie oraz w sejfach posiadanych przez Zespół. Jednocześnie, w celu zachowania bezpieczeństwa przetwarzanych danych, utworzono dla Zespołu siedem autonomicznych stanowisk komputerowych oraz skierowano z Dowództwa Komponentu Wojsk Obrony Cyberprzestrzeni specjalistów celem udzielenia pomocy przy oględzinach ww. nośników danych.

Ponadto, Zespół wystąpił do 60 podmiotów krajowych i zagranicznych z prośbą o udzielenie informacji na temat posiadania przez nie materiałów związanych z pracami Podkomisji, a dotychczas jej nie zwróconych. W przypadku 37 instytucji, od których wpłynęły odpowiedzi, uzyskano informacje, że nie dysponują one żadnymi materiałami, które nie zostały zwrócone po zakończeniu współpracy z Podkomisją. Kolejne 13 podmiotów nie udzieliło odpowiedzi, a w przypadku 10 z nich otrzymano zwrotne potwierdzenie o nieodebraniu przesłanej do nich korespondencji. Brak odpowiedzi od powyżej wymienionych podmiotów na temat współpracy z Podkomisją, nie zmienił oceny funkcjonowania Podkomisji.

¹⁸ Pismo Dyrektora DA MON z dnia 11 marca 2024 r. skierowane do Przewodniczącego Zespołu stanowiące odpowiedź na zapytanie w sprawie udzielenia informacji o obowiązywaniu umów.

¹⁹ Pismo Dyrektora DA MON z dnia 21 marca 2024 r. skierowane do Przewodniczącego Zespołu stanowiące odpowiedź na zapytanie w sprawie odbioru prac podkomisji.

W celu uzyskania pełnych informacji o działalności Podkomisji, Zespół wystąpił także do National Institute for Aviation Research (NIAR) oraz do ekspertów zagranicznych z zapytaniem o udzielenie informacji na temat współpracy pomiędzy nimi a Podkomisją. W wyniku prowadzonej korespondencji Zespół uzyskał informację, że wskazane podmioty potwierdziły współpracę z Podkomisją.

Oprócz powyższych działań Zespół występował również do Prokuratury Krajowej oraz prokuratur okręgowych w celu uzyskania informacji w zakresie prowadzonych postępowań karnych związanych z funkcjonowaniem Podkomisji.

W tym miejscu na podkreślenie zasługuje to, że Zespół w dniu 12 marca 2024 r. udał się do 23. Bazy Lotnictwa Taktycznego i dokonał, pod nadzorem prokuratora z Prokuratury Krajowej, wizji lokalnej, której celem było zapoznanie się ze stanem technicznym samolotu Tu-154M nr 102, na którym Podkomisja przeprowadzała czynności skutkujące jego zniszczeniem.

Zespół w swojej pracy kierował się kryteriami celowości, efektywności, gospodarności, zasadności, prawidłowości i legalności prowadzonych przez Podkomisję działań. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości²⁰ Zespół dążył do ustalenia ich zakresu, przyczyn i skutków oraz osób za nie odpowiedzialnych.

Zespół podjął wszelkie starania, aby ocena funkcjonowania Podkomisji była prawidłowo przeprowadzona pod względem merytorycznym, jak i organizacyjnym. W trakcie realizacji tych czynności wykorzystano wiele różnych metod i technik charakterystycznych dla procesów poznawczych i diagnostycznych. Wszystkie ustalenia opierają się na materiałach, w tym w szczególności na: dokumentach, rzeczach, wynikach oględzin i pisemnej korespondencji. Dokonane oceny są racjonalne, rzetelne i stosowne oraz mają odzwierciedlenie w uzyskanych materiałach. Wyniki przeprowadzonej oceny funkcjonowania Podkomisji zawarto w przedmiotowym Raporcie, który został opracowany zgodnie z zasadami sprawozdawczości, a w szczególności: obiektywizmu, prostoty, zwięzłości, konstruktywizmu i kompletności.

²⁰ A. Piaszczyk, Kontrola i audyt aspekty teoretyczne i praktyczne, Lublin 2018, s. 40 – cyt.: „Nieprawidłowość jest to zachowanie polegające na działaniu lub zaniechaniu, które, z punktu widzenia kryteriów oceny, należy uznać za odbiegające od normy, a więc nielegalne, niegospodarne, niecelowe lub nierzetelne”.

Rozdział 1. Charakterystyka pracy Podkomisji

1.1. Charakterystyka stanu prawnego funkcjonowania Podkomisji

Podkomisja do ponownego zbadania wypadku lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r., została powołana na mocy decyzji Nr 16/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 4 lutego 2016 r. w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego (niepublikowana). Funkcję Ministra Obrony Narodowej pełnił wówczas Antoni MACIEREWICZ.

Powyższa decyzja została podjęta na podstawie § 28 ust. 2 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

Podkomisja działała jako odrębny podmiot, którego skład i kadencyjność były uzależnione m.in. od woli Ministra Obrony Narodowej oraz od zmian składu osobowego KBWL LP.

Funkcjonowanie Podkomisji było wielokrotnie przedłużane decyzjami Ministra Obrony Narodowej²¹ i ostatecznie Podkomisja zakończyła swoje prace na mocy decyzji Nr 408/DP Ministra Obrony Narodowej z dnia 15 grudnia 2023 r. uchylającej decyzję w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego (niepublikowana).

Analiza przepisów rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa

²¹ **Decyzje Ministra Obrony Narodowej w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego:** Nr 16 /MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 4 lutego 2016 r., Nr 274/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 sierpnia 2016 r., Nr 15/Org./IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 sierpnia 2017 r., Nr 225/IMONds. BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 sierpnia 2018 r., Nr 306/IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 29 sierpnia 2019 r., Nr 283/IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 sierpnia 2020 r., Nr 306/IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 sierpnia 2021 r., Nr 251/WLW Ministra Obrony Narodowej z dnia 29 sierpnia 2022 r., Nr 272/WLW Ministra Obrony Narodowej z dnia 30 sierpnia 2023 r.

Decyzje Ministra Obrony Narodowej zmieniające decyzje w sprawie Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego: Nr 50/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 marca 2016 r., Nr 89/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 21 kwietnia 2017 r., Nr 2/Org./IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 stycznia 2018 r., Nr 4/Org./IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 stycznia 2018 r., Nr 65/Org./IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 13 kwietnia 2018 r., Nr 131/IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 30 kwietnia 2021 r., Nr 137/IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 11 maja 2021 r., Nr 322/IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 09 września 2021 r., Nr 147/IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 03 czerwca 2022 r., Nr 337/WLW Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 października 2021 r., Nr 339/WLW Ministra Obrony Narodowej z dnia 3 listopada 2022 r.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Państwowego wskazuje, że przepisy tego aktu prawnego dostosowywano do potrzeb funkcjonowania Podkomisji, pomimo zastrzeżeń²² zgłaszanych w toku procesu legislacyjnego przez Rządowe Centrum Legislacji co do zgodności proponowanych rozwiązań z zapisami ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

W pierwszej kolejności wyjaśnienia wymagała kwestia, czy na mocy art. 140 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze Minister Obrony Narodowej mógł w rozporządzeniu (§ 28 ust. 2 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego) powołać Podkomisję do ponownego zbadania wypadku lub incydentu lotniczego w przypadku wznowienia badania tego wypadku lub incydentu lotniczego.

Zgodnie z delegacją ujętą w art. 140 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze Minister Obrony Narodowej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych, określi w drodze rozporządzenia: warunki i sposób powoływania, liczbę członków, strukturę organizacyjną oraz regulamin działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego oraz tryb powoływania i odwoływania osób wchodzących w skład tej Komisji – uwzględniając konieczność zapewnienia w badaniu wypadków i poważnych incydentów lotniczych udziału przedstawicieli właściwych ministrów.

Jak zauważył w swej opinii Departament Prawny MON²³ powyższe wskazuje, że akt wykonawczy w określonym powyżej zakresie może dotyczyć wyłącznie Komisji Lotnictwa Państwowego i pod tym kątem należy ocenić § 28 rozporządzenia, w brzmieniu nadanym rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 4 lutego 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz. U. poz. 148).

²² Pismo Wiceprezesa Rządowego Centrum Legislacji z dnia 29.01.2016 r. znak: RCL.DP.555.9/2016 do Ministra Obrony Narodowej A. Macierewicza będące odpowiedzią na skierowany w dniu 28.01.2016 r. do uzgodnień międzyresortowych *projekt rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej zmieniającego rozporządzenie w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego*.

²³ Opinia zawarta w piśmie Dyrektora Departamentu Prawnego z dnia 4 marca 2024 r. stanowiącym odpowiedź na zapytanie skierowane przez Zespół ds. oceny funkcjonowania podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego pismem z dnia 23.02.2024 r. (znak: ZiKwMON-ZdsOFPdP.026.1.2024).

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Do dnia 4 lutego 2016 r., zgodnie z § 28 ww. rozporządzenia, Przewodniczący KBWL LP mógł wznowić badanie wypadku lub incydentu lotniczego, gdy zostaną ujawnione nowe okoliczności lub dowody istotne dla sprawy. W wyniku zmiany tego przepisu, który wszedł w życie z dniem 5 lutego 2016 r., kompetencje w powyższym zakresie przyznano wyłącznie Ministrowi Obrony Narodowej. Ponadto w § 28 ust. 2 wprowadzono regulację, na mocy której w przypadku podjęcia decyzji o wznowieniu badania wypadku lotniczego w związku z ujawnieniem nowych okoliczności Minister Obrony Narodowej może powołać podkomisję do ponownego zbadania tego wypadku lotniczego. Odebrano tym samym KBWL LP prawo do prowadzenia ponownego badania wypadku lotniczego w sytuacji wznowienia badania. Wskazano jednocześnie, że w skład podkomisji mogą wchodzić jedynie członkowie KBWL LP, zaś Przewodniczący KBWL LP nie może ingerować w przebieg prac podkomisji i wyniki tych prac.

Ta regulacja prawna może sugerować niezależność Podkomisji względem KBWL LP i tym samym uregulowanie jej w tym akcie wykonawczym może budzić uzasadnione wątpliwości co do zgodności z zakresem upoważnienia ustawowego. Należy wskazać, że zastrzeżenie²⁴ w tym zakresie zgłaszało Rządowe Centrum Legislacji (RCL) w toku uzgodnień międzyresortowych dotyczących nowelizacji rozporządzenia z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. RCL podnosiło wątpliwości związane z uregulowaniem w projektowanym akcie wykonawczym Podkomisji jako dodatkowego podmiotu działającego obok KBWL LP. W odpowiedzi na te wątpliwości projektodawca²⁵ wskazywał, że zmiana § 28 ww. rozporządzenia ma na celu konieczność stworzenia rozwiązań prawnych umożliwiających powołanie podmiotu w KBWL LP, który zajmowałby się wyłącznie zbadaniem konkretnej sprawy w warunkach wznowienia badania wypadku lub incydentu lotniczego, nie dostrzegając tym samym kolizji z art. 140 ustawy Prawo lotnicze. Jak zauważa Departament Prawny MON (DP) Podkomisja była rozumiana jako podmiot *sui generis* w ramach KBWL LP, a nie jako organ

²⁴ Patrz przypis 23.

²⁵ Pismo Ministra Obrony Narodowej A. Macierewicza Nr 102/7/16/DP (Nr wych. 580/DP z dnia 1.02.2016 r.) do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Ministra Finansów oraz Prezesa Rządowego Centrum Legislacji stanowiące odpowiedź na uwagi zgłoszone w toku uzgodnień międzyresortowych do *projektu rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej zmieniającego rozporządzenie w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego*.

pomocniczy. Można uznać, że intencją projektodawców było uniezależnienie Podkomisji od jakichkolwiek wpływów KBWL LP.

Jednocześnie należy podzielić ww. opinię DP, że pomimo tego, iż to rozporządzenie zostało wydane z przekroczeniem delegacji ustawowej, to w dalszym ciągu korzysta ono z domniemania zgodności z obowiązującym prawem do czasu jego zmiany bądź uchylecia, zmiany ustawy upoważniającej w zakresie delegacji ustawowej do wydania tego aktu wykonawczego bądź wyroku Trybunału Konstytucyjnego orzekającego o utracie mocy obowiązującej tego aktu wykonawczego w całości bądź w części. Dodatkowo należy zaznaczyć, że zmiana bądź uchylene dotychczasowego rozporządzenia z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, bądź zmiana delegacji ustawowej nie spowodują, że czynności podejmowane w trakcie obowiązywania tych przepisów będą mogły zostać uznane za nieważne. Taka możliwość ewentualnie mogłaby wynikać z wyroku Trybunału Konstytucyjnego.

1.2. Charakterystyka organizacji pracy Podkomisji

Zgodnie z przepisami obowiązującymi w okresie pracy Podkomisji – Regulamin działania KBWL LP, a w tym i Podkomisji, określało rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

W trakcie kwerendy dokumentów Zespół nie odnalazł żadnych dokumentów stanowiących wytyczne w sprawie wewnętrznej organizacji prac Podkomisji.

Stosownie do § 5 ust. 3 i 6 ww. rozporządzenia, Przewodniczący KBWL LP przystępując do badania zdarzenia lotniczego wyznacza skład zespołu badawczego, określa jego zadania i zapewnia właściwą organizację pracy. Tak ukonstytuowany zespół badawczy przystępuje do prowadzenia czynności badawczych. Dla usprawnienia pracy kierujący zespołem badawczym może wyznaczyć sekretarza zespołu oraz wydzielić podzespoły: lotniczy, techniczny, medyczny i inne według potrzeb. Po zakończonej pracy przygotowuje projekt raportu końcowego, który jest prezentowany na posiedzeniu KBWL LP. Jeżeli KBWL LP uzna przedstawione wyniki za

wystarczające, to badanie jest zamykane i podejmowana jest stosowna uchwała w tej sprawie. Natomiast w sytuacji, gdy KBWL LP uzna zaprezentowane wyniki badań za niewystarczające, to zespół badawczy zobowiązany jest do uzupełnienia badania w określonym zakresie i terminie. Po zakończeniu badania kierujący zespołem badawczym przekazuje sekretarzowi KBWL LP raport końcowy oraz materiały zgromadzone w trakcie badania. Raport końcowy oraz uchwałę przesyła się Ministrowi Obrony Narodowej. Jednocześnie należy wskazać, że uchwała w sprawie przyjęcia raportu może być podjęta na posiedzeniu większością głosów wyłącznie w obecności Przewodniczącego KBWL LP lub jednego z zastępców, kierującego zespołem badawczym oraz 10 członków KBWL LP. W następnej kolejności sekretarz podejmuje czynności archiwizacyjne.

Przepis § 28 ww. rozporządzenia, który konstituuje Podkomisję, nie wyłącza jej z zakresu stosowania wskazanych wyżej przepisów. Jedynym zastrzeżeniem jest ust. 6 tego przepisu, który wskazuje, że Przewodniczący KBWL LP nie może ingerować w przebieg prac Podkomisji i wyniki jej prac. Podkreślić przy tym należy, że Raport z prac Podkomisji nie jest zwolniony z obowiązku poddania go pod obrady na posiedzeniu KBWL LP, a tym samym nie powinien być bezpośrednio przesyłany do Ministra Obrony Narodowej.

Mając na względzie powyższe, Zespół dokonał następujących ustaleń:

- 1) przepis § 8 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia stanowi, że: „Do obowiązków przewodniczącego Komisji Lotnictwa Państwowego należy w szczególności:
 - wyznaczanie składu zespołu badawczego”.

Zespół ustalił, że zgodnie z § 14 ust. 2 pkt 5, w skład zespołu badawczego wchodziłi wszyscy członkowie Podkomisji powoływani kolejnymi decyzjami Ministra Obrony Narodowej. Brak jest jednak jakichkolwiek dokumentów świadczących o formalnym wyznaczeniu przez Przewodniczącego Podkomisji²⁶ składu zespołu badawczego do ponownego zbadania katastrofy samolotu Tu-154M.

²⁶ Przepisy dotyczące obowiązków Przewodniczącego Komisji, I i II zastępcy Przewodniczącego Komisji oraz Sekretarza Komisji stosuje się odpowiednio do Podkomisji.

Zespół ocenia, że takie działanie stanowiłoby wypełnienie obowiązków Przewodniczącego Podkomisji zawarte w przepisach rozporządzenia MON w sprawie organizacji oraz działania KBWL LP, a także porządkowałoby organizację pracy w Podkomisji. Ponadto, jak wskazuje dobra praktyka płynąca z wieloletnich doświadczeń Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, każdorazowo jej Przewodniczący formalizowali takie działania na piśmie.

- 2) przepis § 5 ust. 6 rozporządzenia stanowi, że: „Kierujący zespołem badawczym może wyznaczyć sekretarza zespołu oraz wydzielić podzespoły: lotniczy, techniczny, medyczny, inne – według potrzeb”.

Zespół stwierdził brak formalnej dokumentacji świadczącej o wyznaczeniu, po kolejnych decyzjach Ministra Obrony Narodowej o powołaniu Podkomisji, członków Podkomisji i delegowaniu ich do poszczególnych podzespołów badawczych oraz związane z tym określenie zakresu ich prac, czy szczegółowych obowiązków. Niemniej jednak, w dokumentacji Podkomisji, pojawiają się zapisy świadczące o tym, że w jej ramach funkcjonowały „zespoły zadaniowe”²⁷, np. Zespół Lotniczo-Nawigacyjny, Zespół Medyczny czy Zespół Analiz Systemowych.

W dokumencie opracowanym przez członków Zespołu Lotniczo-Nawigacyjnego zatytułowanym „Zdanie odrębne do Raportu końcowego Podkomisji – uzasadnienie” zawarta jest informacja, że cyt.: „Zespół Lotniczo-Nawigacyjny został powołany, wraz z innymi zespołami zadaniowymi Podkomisji, przez jej Przewodniczącego Wacława BERCZYŃSKIEGO, w dniu 07 marca 2016 roku, na podstawie § 8 ust. 3 pkt 2 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego”.

Wyznaczenie podzespołów oraz sekretarza należy do uprawnień kierującego zespołem badawczym, na co wyraźnie wskazuje przepis § 5 ust. 6 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Z tych uprawnień skorzystał Wacław BERCZYŃSKI Przewodniczący Podkomisji i wyznaczył składy niezbędnych, w jego ocenie,

²⁷ Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego nie przewiduje powołania takiego podmiotu (patrz § 5 ust. 6).

podzespołów usprawniających prace Podkomisji oraz zapewniających jej właściwą organizację pracy w wyniku delegowania zadań do poszczególnych grup.

Z uprawnień tych nie korzystał od dnia 11.01.2018 r. nowy Przewodniczący Podkomisji Antoni MACIEREWICZ, który pomimo corocznie zmieniających się składów Podkomisji, nie wyznaczał składu zespołu badawczego ani składów poszczególnych podzespołów. Fakt ten znajduje potwierdzenie w piśmie podpisanym przez Antoniego MACIEREWICZA²⁸, w którym Przewodniczący informuje członka Podkomisji Marka DĄBROWSKIEGO, że w związku z niepowołaniem zespołów badawczych²⁹, decyzję co do ich powołania podejmie w najbliższym czasie.

W opinii Zespołu, niezrozumiałym pozostaje fakt, iż pomimo posiadanych przez Przewodniczącego możliwości, jakie dawał mu przepis § 5 ust. 6 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (czyli powołania podzespołów), zaniechał on takiego działania, którego efektem byłoby usprawnienie organizacji pracy i działań Podkomisji. Wydzielenie podzespołów, podobnie jak powołanie zespołu badawczego, powinno być obligatoryjnym działaniem Przewodniczącego, przekładającym się na właściwą organizację pracy i odpowiedni podział zadań.

Powyższe działanie Antoniego MACIEREWICZA jako Przewodniczącego dobitnie dowodzi tego, że brak wydzielenia zespołu badawczego stanowi niedopełnienie obowiązków Przewodniczącego Podkomisji, co przekłada się na fakt, że tylko zespół badawczy może prowadzić badanie zdarzenia lotniczego.

Ponadto, w notatkach Sekretarza Podkomisji z posiedzeń tego gremium, członkowie Zespołu odnaleźli informację, że na posiedzeniu Podkomisji w dniu 20.06.2018 r. Przewodniczący uznaje, iż cyt.: „Żaden z zespołów nie był powołany w sposób formalny, zgodnie z przepisami; Przewodniczący uznaje za nieistniejące; zespoły będą na nowo tworzone”³⁰. W procesie analizy dokumentów, nie odnaleziono jednak żadnych dowodów na formalne wypełnienie

²⁸ Pismo Nr 170/P z dnia 13.06.2018 r.

²⁹ Patrz przypis nr 27.

³⁰ Notatka Sekretarza Podkomisji z posiedzenia Podkomisji w dniu 20.06.2018 r.

obowiązku Przewodniczącego i ponowne wyznaczenie (np. w formie pisemnej decyzji) składu zespołów lub podzespołów.

- 3) przepis § 8 ust. 3 pkt 7 rozporządzenia stanowi, że: „Do obowiązków przewodniczącego Komisji Lotnictwa Państwowego należy w szczególności: wyznaczanie, w porozumieniu z sekretarzem Komisji Lotnictwa Państwowego, terminów jej posiedzeń i ich prowadzenie”.

Z uwagi na brak pełnego dostępu do korespondencji pomiędzy członkami Podkomisji, Zespół nie był w stanie określić w jaki sposób Przewodniczący wraz z Sekretarzem Podkomisji wyznaczali terminy posiedzeń, i jak informowali o tym przedsięwzięciu członków Podkomisji. Należy uznać, że odbywało się to w systemie doraźnego informowania o terminie kolejnego posiedzenia (telefonicznie, poprzez Internet) przez Sekretarza Podkomisji.

Na podstawie zaewidencjonowanych przez Podkomisję list obecności (podpisywanych przez jej uczestników³¹) oraz częściowo udokumentowanych protokołów/notatek, Zespół przeprowadził analizę wyznaczanych i prowadzonych przez Przewodniczącego posiedzeń Podkomisji w okresie od dnia 07.03.2016 r. (pierwsze posiedzenie) do dnia 12.12.2023 r. (ostatnie posiedzenie), realizowanych na podstawie § 8 ust. 3 pkt 7 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Szczegółowe dane zawarte zostały w załączniku nr 2.1 do Raportu z prac Zespołu „Zestawienie posiedzeń Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego”.

Analiza dokumentacji z 318 posiedzeń Podkomisji wskazuje na brak systematyczności i ciągłości w ich organizowaniu, co w ocenie Zespołu miało wpływ na efektywność i jakość prac Podkomisji oraz powodowało zamierzone przedłużanie jej funkcjonowania. Częstotliwość posiedzeń Podkomisji była zróżnicowana, od 6 posiedzeń w okresie jej działania od dnia 01.09.2016 r. do dnia 31.08.2017 r. (decyzja Nr 274/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 sierpnia 2016 r. w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego), do 80 posiedzeń w okresie od dnia 01.09.2020 r. do dnia 31.08.2021 r. (decyzja

³¹ Teczka WLW – Dokumentacja pomieszczenia nr 109, „Lista obecności za lata 2016-2023” na 346 str.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Nr 283/IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 sierpnia 2020 r. w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego).

W okresie od dnia 14.09.2016 r. do dnia 17.05.2017 r., przez ponad 8 miesięcy, praktycznie prace w Podkomisji były realizowane prawdopodobnie zdalnie bez możliwości spotykania się i wymiany efektów pracy, lub w ogóle nie odbywały się.

Frekwencja na posiedzeniach, odnotowywana na listach obecności, wahała się średnio w granicach od 80% uczestników w okresie od dnia 05.02.2016 r. do dnia 31.08.2016 r. (decyzja Nr 16/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 04 lutego 2016 r. w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego) do 40% uczestników, w tym 20% zdalnie poprzez sieć internetową „komunikator SKYPE”, w okresie od dnia 01.09.2021 r. do dnia 31.08.2022 r. (decyzja Nr 306/IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 sierpnia 2021 r. w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego), co może świadczyć z jednej strony o błędach organizacyjnych i planistycznych, z drugiej zaś o zamierzonym zmniejszaniu liczby uczestników posiedzeń Podkomisji z powodu braku dla nich zadań oraz wyeliminowaniu, na polecenie Przewodniczącego, członków, których udziału sobie nie życzył (tj. Marek DĄBROWSKI, Wiesław CHRZANOWSKI, Kazimierz GRONO, Ewa Anna GRUSZCZYŃSKA-ZIÓŁKOWSKA).

Ponadto Zespół ustalił, że komunikacja pomiędzy członkami Podkomisji odbywała się powszechnie dostępnymi i niezabezpieczonymi kanałami komunikacji elektronicznej przy użyciu prywatnych kont pocztowych, pomimo przypisania im służbowych skrzynek mailowych (szczegóły opisano w rozdziale 5).

1.3. Weryfikacja zasadności oraz kryteriów powoływania określonych osób na członków Podkomisji

Na wstępie należy zauważyć fakt, że KBWL LP nie jest podmiotem powoływanym ad hoc w przypadku zaistnienia określonego zdarzenia – jest to podmiot kolegialny działający kadencyjnie. Takie ukształtowanie statusu Komisji wymaga wyznaczenia ogólnych ram polityki personalnej zapewniających odpowiedni poziom merytoryczny tego organu (umożliwiający realizację jego zadań). Powołanie w skład Komisji jako członków osób o odpowiedniej wiedzy i doświadczeniu jest gwarancją określenia okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych.

Takie zasady zostały określone w przepisach art. 140 ust. 2a-2e ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze. Doprecyzowanie ogólnych regulacji ustawowych zawarto natomiast w przepisach rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

Zgodnie z brzmieniem przepisu art. 140 ust. 2a ustawy w skład Komisji wchodzi: przewodniczący, I zastępca przewodniczącego, II zastępca przewodniczącego, sekretarz oraz pozostali członkowie Komisji. Tym samym ustawodawca wyróżnił dwie grupy członków Komisji, tj. członków funkcyjnych (przewodniczący wraz z zastępcami, sekretarz) oraz pozostałych członków.

Literalna wykładnia przywołanej regulacji wskazuje, iż członkowie funkcyjni muszą zostać powołani spośród przedstawicieli jednostki organizacyjnej właściwej w zakresie bezpieczeństwa lotów podległej Ministrowi Obrony Narodowej (w przypadku przewodniczącego, I zastępcy przewodniczącego i sekretarza) oraz przedstawicieli jednostki organizacyjnej właściwej w zakresie bezpieczeństwa lotów podległej ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych (w przypadku II zastępcy przewodniczącego).

Przepis ten należy odczytywać jako pewnego rodzaju instytucjonalne ograniczenie swobody wyboru członków funkcyjnych nałożone na Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Ograniczenie to polega na tym, że stanowiska funkcyjne

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

mogą być obsadzone wyłącznie osobami pracującymi/pełniącymi służbę we wskazanych jednostkach – w tym zakresie przepis jest sformułowany kategorycznie i bezwarunkowo.

W przypadku pozostałych członków brak jest bezpośredniej regulacji w zakresie ich funkcyjnego przyporządkowania w strukturze MON, albowiem rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 4 lutego 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz. U. poz. 148) usunięto z § 3 ust. 1 i 2 rozwiązanie o następującej treści:

- 1) kandydatów na członków Komisji Lotnictwa Państwowego zgłasza szef jednostki organizacyjnej właściwej w zakresie bezpieczeństwa lotów podległej Ministrowi Obrony Narodowej, zwanej dalej „właściwą jednostką podległą MON”, w terminie 30 dni przed upływem kadencji dotychczasowej Komisji Lotnictwa Państwowego;
- 2) uzgodnienia w sprawie składu Komisji Lotnictwa Państwowego z właściwymi jednostkami organizacyjnymi podległymi Ministrowi Obrony Narodowej, dowódcami rodzajów sił zbrojnych oraz kierownikiem jednostki organizacyjnej właściwej w zakresie bezpieczeństwa lotów podległej ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych prowadzi szef właściwej jednostki podległej MON.

Przedstawiona powyżej regulacja nie została zastąpiona żadnymi innymi rozwiązaniami prawnymi, co świadczy o tym, że w obowiązującym obrocie prawnym, brak jest przepisów dotyczących trybu powoływania członków.

Niemniej jednak, biorąc pod uwagę regulację § 4 ust. 1 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, Minister Obrony Narodowej – pomimo usunięcia regulacji dotyczącej trybu powoływania członków z jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej – nadal jest zobowiązany do nawiązania stosunku zależności służbowej z członkami KBWL LP. W przypadku zaprzestania ich pracy w jednostkach organizacyjnych Minister Obrony Narodowej jest zobligowany z mocy prawa odwołać takiego członka ze składu KBWL LP.

Natomiast w zakresie kryteriów, pod których kątem są dobierani członkowie do składu KBWL LP należy wskazać, że zgodnie z art. 140 ust. 2b ustawy Prawo lotnicze w skład Komisji Lotnictwa Państwowego powinni wchodzić specjaliści z zakresu: szkolenia lotniczego, techniki lotniczej, nawigacji, ruchu lotniczego, ratownictwa lotniczego, meteorologii, łączności, prawa lotniczego oraz medycyny.

W myśl art. 140 ust. 2c ustawy Prawo lotnicze za specjalistów w danym zakresie uważa się osoby posiadające odpowiednie wykształcenie wyższe oraz udokumentowaną minimum pięcioletnią praktykę w danej dziedzinie, a w przypadku lekarzy – udokumentowaną specjalizację.

W celu ustalenia procedury powoływania członków Podkomisji oraz zweryfikowania czy członkowie Podkomisji posiadali odpowiednie kwalifikacje, aby powołać ich w skład KBWL LP, Zespół zwrócił się w tej sprawie z zapytaniem do gen. bryg. pil. Roberta CIERNIAKA – Szefa Władzy Lotnictwa Wojskowego (następcy prawnego Szefa Inspektoratu MON ds. Bezpieczeństwa Lotów) oraz kmdr. Bogusława KORBY – pełniącego obowiązki Przewodniczącego KBWL LP. Szef Władzy Lotnictwa Wojskowego wskazał, że proces kwalifikacji na członków Podkomisji odbywał się poza zakresem odpowiedzialności kierowanej przez niego instytucji i nie był na żadnym etapie konsultowany ani z WLW, ani z KBWL LP³².

Natomiast pełniący obowiązki Przewodniczącego KBWL LP w udzielonej odpowiedzi przekazał, że proces kwalifikacji na członków Podkomisji odbywał się poza zakresem odpowiedzialności KBWL LP i nie był na żadnym etapie konsultowany z Komisją.

Podobne zapytanie zostało skierowane do Dyrektora Departamentu Administracyjnego MON³³ celem uzyskania odpowiedzi na następujące pytania:

- 1) W jaki sposób prowadzono kwalifikacje na członków Podkomisji? Jeśli nie prowadzono to dlaczego?
- 2) Czy oraz w jaki sposób weryfikowano (sprawdzono) kwalifikacje poszczególnych kandydatów na członków Podkomisji?

³² Pismo nr ZiKwMON-ZdsOFPdP.006.2.2024, pismo nr wych. WLW 860/2024 z dnia 11.04.2024 r.

³³ Pismo z dnia 4.03.2024 r. stanowiące odpowiedź na pismo ZiKwMON-ZdsOFPdP.006.2.2024

3) Czy DA MON posiada dokumentację dotyczącą przeprowadzania kwalifikacji na członków Podkomisji, jeśli tak to proszę o jej udostępnienie?

Dyrektor DA MON wskazał, że odpowiedzi na te pytania są poza kompetencjami Departamentu Administracyjnego. Zgodnie z decyzjami Ministra Obrony Narodowej w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego, DA MON zapewniał obsługę administracyjną, w tym finansową oraz wyposażenie techniczne Podkomisji. Wnioskowane odpowiedzi może posiadać KBWL LP.

Służba Kontrwywiadu Wojskowego zapytana o wykształcenie i doświadczenie członków Podkomisji ze względu na ochronę interesu państwa nie udzieliła odpowiedzi w tym zakresie.

Wśród zabezpieczonej dokumentacji otrzymanej z Wojskowego Biura Historycznego – CAW odnaleziono pisma kierowane przez Podkomisję do Szefa Inspektoratu MON ds. BL, w tym jedynie wykaz kandydatów na członków – bez opisu ich wykształcenia czy doświadczenia.

Wśród materiałów zabezpieczonych w Podkomisji na ul. Kolskiej 13 w Warszawie znajdowały się dwa pisma: notatka biograficzna płk. Adriana Karola SIADKOWSKIEGO oraz propozycja odpowiedzi na pytania dziennikarki portalu „Na temat”, red. Anny DRYAŃSKIEJ przygotowane przez Martę PALONEK.

Przedmiotowe pisma wskazywały:

„Adrian K. SIADKOWSKI jest doktorem habilitowanym nauk społecznych w zakresie nauk o polityce w specjalności polityka bezpieczeństwa, absolwentem Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Wyższej Szkoły Oficerskiej Wojsk Lądowych Wydział Wojsk Pancernych i Logistyki w Poznaniu na kierunku dowodzenie oraz Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie na kierunku administracja”. W ocenie Zespołu, przedstawione wykształcenie nie mogło kwalifikować się jako spełnienie kryteriów zawartych w przepisach ustawy Prawo lotnicze i nie pozwalało na powołanie A. SIADKOWSKIEGO do składu Podkomisji w charakterze członka. Mógł on natomiast w pracach Podkomisji, jako głos doradczy, pełnić rolę eksperta. „W 2014 r. na podstawie dorobku naukowego i przedstawionej rozprawy habilitacyjnej pt. >> Bezpieczeństwo i ochrona w cywilnej komunikacji lotniczej na przykładzie Polski, Stanów, Zjednoczonych i Izraela. Studium politologiczno-prawne<< uzyskał stopień doktora

habilitowanego nauk społecznych nadany uchwałą Rady Wydziału Nauk Politycznych i Dziennikarstwa UAM w Poznaniu". Na podstawie ogólnodostępnych zestawień zawartych w zintegrowanym systemie informacji o nauce „POL-on” Zespół ustalił, że wskazana habilitacja nadana została w dziedzinie nauk społecznych, w dyscyplinie: nauki o polityce oraz w specjalności: polityka bezpieczeństwa, co także nie spełniało wymogów zawartych w ustawie Prawo lotnicze.

„Po ukończeniu WSO WL służbę rozpoczął w 3 Brygadzie Zmechanizowanej w Lublinie na stanowisku dowódca plutonu czołgów. Od 2004 r. rozpoczął służbę w Straży Granicznej rozpoczynając ją w Granicznej Placówce Kontrolnej Straży Granicznej w Chałupkach (2004), następnie poprzez Służbę w Wydziale Granicznym Śląskiego Oddziału Straży Granicznej w Raciborzu (2006-2007) trafił na stanowiska kierownicze w Placówce Straży Granicznej Katowice-Pyrzowice skąd został oddelegowany do Zarządu Granicznego Komendy Głównej Straży Granicznej, a następnie do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji, gdzie brał udział w inicjatywach dotyczących bezpieczeństwa wewnętrznego i międzynarodowego, w szczególności związanych z ochroną lotnictwa cywilnego. W latach 2009-2016 pełnił służbę w lotniczej Placówce Straży Granicznej Katowice-Pyrzowice na stanowisku Zastępcy Komendanta odpowiedzialnego za bezpieczeństwo w lotniczej komunikacji międzynarodowej. W latach 2016-2017 był doradcą Komendanta Głównego Straży Granicznej. Od 2017 r. pełni służbę w Siłach Zbrojnych RP na stanowisku radca-koordynator w Zespole ds. Nowego Systemu Kierowania i Dowodzenia SZ RP. Od 2016 r. ekspert Podkomisji ds. ponownego zbadania wypadku lotniczego MON. Jest audytorem krajowym kontroli jakości w ochronie lotnictwa cywilnego i instruktorem krajowym w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz ekspertem Organization for Security and Co-operation in Europe i wykładowcą Border Management Staff College w Dushanbe (Tajikistan), stażysta JFK New York Transportation Security Administration Department of Homeland Security US. Brał udział w pracach licznych zespołów eksperckich, m.in. opracowania jednolitej koncepcji działań pirotechnicznych w Straży Granicznej; organizator pierwszych kursów z zakresu działań pirotechnicznych na szczeblu krajowym dla Straży Granicznej w latach 2009-2010. (...) Adrian SIADKOWSKI jest autorem 40 publikacji, w tym 8 monografii podejmujących problematykę bezpieczeństwa. Stały recenzent naukowy czasopisma „Przegląd Strategiczny” wydawanego

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

na Wydziale Nauk Politycznych i Dziennikarstwa UAM. Organizator, współorganizator i referent w wielu konferencjach naukowych”.

Kolejnymi członkami Podkomisji opisanymi przez Sekretarz Podkomisji byli:

„Niewątpliwym autorytetem w dziedzinie badania wypadków lotniczych jest dr inż. Bogdan GAJEWSKI, będący członkiem Międzynarodowego Towarzystwa Badania Wypadków Lotniczych (ang. ISASI) i pracownik kanadyjskiej agencji National Aircraft Certification. W skład Podkomisji wchodzi również Janusz BUJNOWSKI specjalista od silników lotniczych, absolwent Wydziału Mechanicznego Energetyki i Lotnictwa Politechniki Warszawskiej. Specjalistami w zakresie nawigacji oraz procedur związanych ze sprowadzaniem statków powietrznych są kmdr ppor. rez. Wiesław CHRZANOWSKI i kmdr ppor. rez. Kazimierz GRONO. (...) W zakresie medycyny, patomorfologii oraz psychologii ekspertami są: ppłk lek. Szczepan CIERNIAK i dr n. med. Krystyna ZIENIUK – pracownicy zakładu patomorfologii w Wojskowym Instytucie Medycznym oraz Beata MAJCZYNA psycholog wojskowy”.

W odniesieniu do B. MAJCZYNY Zespół stwierdził, iż przedstawione wykształcenie nie spełniało wymogów przewidzianych dla członka Podkomisji. Wykształcenie z dziedziny psychologii nie wchodzi bowiem w zamknięty zbiór dziedzin wymaganych przepisami ustawy Prawo lotnicze.

W dalszej części pisma zostali scharakteryzowani:

„Prace Podkomisji wspiera swoją wiedzą i doświadczeniem profesor nauk technicznych Zdzisław GOSIEWSKI. Specjalizuje się w dynamice i sterowaniu maszyn, mechatronice oraz mechanice stosowanej. Jest profesorem zwyczajnym na Wydziale Mechanicznym Politechniki Białostockiej, w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie oraz w warszawskim Instytucie Lotnictwa.

W Podkomisji pracują również dr hab. Ewa Anna GRUSZCZYŃSKA-ZIÓŁKOWSKA, profesor Uniwersytetu Warszawskiego, muzykolog oraz dr Bogdan NIENAŁTOWSKI akustyk, były pracownik Uniwersytetu Gdańskiego”.

W ocenie Zespołu wskazane wykształcenie (muzykolog i akustyk) nie kwalifikowało tych osób jako członków Podkomisji.

Na zakończenie Sekretarz Podkomisji opisuje:

„Nie do przecenienia w pracach Podkomisji jest osoba kapitana Janusza WIĘCKOWSKIEGO, doświadczonego pilota, który przez 33 lata pracował w PLL LOT. Latał na samolotach typu An-24, Il-18, Tu-154B2, Tu-154M oraz Boeing 767. Nalot życiowy kapitana WIĘCKOWSKIEGO wynosi 20 600 godzin, z czego 2500 za sterami Tu-154M”.

Należy zauważyć, że Podkomisja wielokrotnie w pismach do różnych instytucji wymieniała ekspertów zatrudnianych na podstawie umowy zlecenia lub dopuszczonych do badania bez żadnego tytułu prawnego (brak umowy) jako członków Podkomisji. Jednak w opinii Zespołu, to członkowie Podkomisji mieli być specjalistami z zakresu szkolenia lotniczego, techniki lotniczej, nawigacji, ruchu lotniczego, ratownictwa lotniczego, meteorologii, łączności, prawa lotniczego oraz medycyny, a nie eksperci, których wiedza miała być jedynie uzupełnieniem wiedzy członków.

Co do pozostałych członków Podkomisji nie odnaleziono żadnych dokumentów wskazujących na to, jakiej weryfikacji podlegali poszczególni kandydaci na członków KBWL LP oraz jakie posiadali wykształcenie.

Wykaz członków Podkomisji w poszczególnych kadencjach zawiera załącznik nr 2.2.

Zespół stwierdził, że Antoni MACIEREWICZ jako Minister Obrony Narodowej a następnie Przewodniczący Podkomisji miał decydujący wpływ na powoływanie składu Podkomisji. Sam jednak będąc politykiem i historykiem, w ocenie Zespołu, nie spełniał wymogów przewidzianych dla osób wchodzących w skład Komisji Lotnictwa Państwowego i tym samym nie mógł być powołany przez Ministra Obrony Narodowej na Przewodniczącego Podkomisji.

Zespół powstrzymał się od analizy wykształcenia i doświadczenia w oparciu o źródła powszechnie dostępne (zasoby internetowe), albowiem trudno wskazać w jakim zakresie są one wiarygodne.

Kwerenda dokumentacji przekazanej Zespołowi dowodzi, że Minister Obrony Narodowej powoływał do składu kolejnych Komisji w części dotyczącej Podkomisji, osoby nieposiadające odpowiedniego wykształcenia ani nie legitymujące się stosownym doświadczeniem lub

praktyką w danej dziedzinie. Świadczą o tym wyniki prowadzonych przez nich analiz, gdzie mylone są podstawowe parametry i pojęcia, wysnuwane są wnioski świadczące o niezrozumieniu praw fizyki. Przykładem jest opisana w załączniku 4.12 (punkt 8) sytuacja, która świadczy o niezrozumieniu przez członka Podkomisji – Tomasza ZIEMSKIEGO związku pomiędzy ciśnieniem atmosferycznym i wysokością nad powierzchnią ziemi. Inny przykład to opis „Symulacji sił aerodynamicznych” zawarty w „Raporcie z badań eksperymentalnych niszczenia konstrukcji imitującej część kesonu paliwowego w lewym skrzydle samolotu Tu-154M z użyciem materiałów wybuchowych”. Raport ten sporządzony został przez członków Podkomisji. Koordynatorem badań był G. JØRGENSEN. Opis badań zawiera zadziwiające, niestosowane w fizyce określenia typu „moment wygięcia”, „centrum siły aerodynamicznej”, „siła ciągnięcia”. Stosowane są nieistniejące w fizyce jednostki siły [kg*g]. Szczególnie rażące jest odwzorowanie siły nośnej powstającej na odciętej końcówce skrzydła. Siła nośna jest prostopadła do powierzchni skrzydła. Tymczasem w eksperymencie odwzorowano ją przykładając siły równoległe do tej powierzchni. Wspomniany Raport stanowi część dorobku naukowego członków Podkomisji.

Dodatkowo, w jednym z pism podpisanych przez członków Zespołu Lotniczo-Nawigacyjnego do Przewodniczącego Podkomisji, a także do wiadomości Mariusza BŁASZCZAKA i Wojciecha SKURKIEWICZA³⁴ autorzy sygnalizują, po analizie projektu raportu, występowanie w dorobku Podkomisji poważnych błędów cyt.: „Stwierdzić należy, że ilość i waga błędów w przekazie Podkomisji są dla niej dyskwalifikujące.” W dokumencie tym autorzy wymieniają niektóre z nich wskazując, że dopuszczono do nieprawdziwej narracji podczas ustaleń w trakcie badania, a także pomyłono manewr ślizgu z przechyleniem samolotu, czy odejście na drugi krąg metodą standardową z odejściem metodą awaryjną. Powyższe fakty wskazują na brak kompetencji i doświadczenia, co skutkowało zamówieniem 112 ekspertyz. Dla porównania Komisja MILLERA zleciła wykonanie kilku ekspertyz.

Oceniając zasadność powoływania określonych osób na członków Podkomisji, Zespół negatywnie ocenia pomijanie głównego kryterium w procesie doboru członków Podkomisji,

³⁴ Pismo Nr 10895/BMON z dnia 06.09.2021 r.

jakim jest merytoryczne przygotowanie kandydatów z dziedzin wskazanych w przytaczanym przepisie ustawy Prawo lotnicze.

W opinii Zespołu aktualnie obowiązujące przepisy nie gwarantują podczas doboru członków Komisji właściwej obsady merytorycznej we wskazanych obszarach pozwalając Ministrowi Obrony Narodowej na dowolność działania.

Katalog specjalności wymienionych w art. 140 ust. 2b ustawy Prawo lotnicze jest zamknięty, a co za tym idzie trudno jest uznać, iż przepis zawiera tylko przykładowe wyliczenie specjalności. Z tego też powodu Zespół zgodnie rekomenduje nowelizację wskazanych przepisów ustawy Prawo lotnicze i precyzyjne określenie wymogów jakie muszą (a nie tylko powinni) spełniać kandydaci na członków KBWL LP. Biorąc bowiem pod uwagę ściśle określony cel działalności Komisji, tj. badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych, trudne do przyjęcia jest twierdzenie, iż jej członkowie mogą być specjalistami w dowolnej dziedzinie – także w takiej zupełnie nie związanej z problematyką szeroko pojętego lotnictwa czy wypadków lotniczych.

W dniu 20 czerwca 2024 r. Przewodniczący Zespołu wystąpił z zapytaniem do Dyrektora Departamentu Szkolnictwa Wojskowego, a także Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego w celu uzyskania wiarygodnych informacji dotyczących wykształcenia wyższego członków Podkomisji z zakresu szkolenia lotniczego, techniki lotniczej, nawigacji, ruchu lotniczego, ratownictwa lotniczego, meteorologii, łączności, prawa lotniczego oraz medycyny, a także w zakresie udokumentowanej praktyki w danej dziedzinie³⁵.

Odpowiadając na zapytanie Przewodniczącego Zespołu, Dyrektor Departamentu Szkolnictwa Wojskowego, udzielił informacji, że jego komórka organizacyjna nie dysponuje dokumentami pozwalającymi na ustalenie czy osoby powoływane na członków Podkomisji posiadają wymaganą praktykę w dziedzinach wskazanych w art. 140 ust. 2b ustawy Prawo lotnicze, a także potwierdzających ich wykształcenie i doświadczenie zawodowe.

Z kolei Minister Nauki i Szkolnictwa Wyższego poinformował, że Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego nie dysponuje właściwą przesłanką legalizującą udostępnienie danych

³⁵ Pismo nr ZiKwMON-ZdsOFPdP.006.33.2024, pismo nr ZiKwMON-ZdsOFPdP.006.34.2024.

osobowych pochodzących z baz systemu na rzecz odrębnego administratora, w zakresie przez niego żądanym. Wskazano jednocześnie na brak możliwości jednoznacznego zidentyfikowania wymienionych osób, a także cele w jakich przetwarzane są dane osobowe w bazach Systemu POL-on, wskazane w art. 342 ust. 4 ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce oraz brak wyraźnej podstawy prawnej udostępniania danych osobowych.

Ze względu na brak w materiałach przekazanych do analizy Zespołowi dostępnych i wiarygodnych danych dotyczących spełnienia bądź niespełnienia wymaganych kryteriów przez określone osoby powoływane na członków podkomisji. Zespół nie miał możliwości w sposób jednoznaczny, odpowiedzialny i niepodważalny dokonać oceny tego obszaru.

1.4. Współpraca z NIAR

Szczególną uwagę Zespół zwrócił na sposób i metodę zawarcia umowy nr 261/2018/DA z dnia 29 maja 2018 r. pomiędzy Skarbem Państwa: Ministrem Obrony Narodowej reprezentowanym przez Antoniego MACIEREWICZA i Wichita State University z siedzibą w Wichita (USA) – National Institute for Aviation Research (NIAR) dotyczącej „wykonania usługi polegającej na przeprowadzeniu badania wypadku samolotu PL 101 (w tym wytrzymałości zderzeniowej) metodami numerycznymi”³⁶ na kwotę 2 117 400 dolarów USD. Na podstawie otrzymanych z DA MON dokumentów³⁷ oraz wyjaśnień Dyrektora DA MON z dnia 24 maja 2024 r. na zapytanie Zespołu³⁸, jak również analizy dokumentów zabezpieczonych w siedzibie Podkomisji³⁹, dokonano ustaleń opisanych poniżej.

Przedmiotowa umowa z NIAR została podpisana przez Przewodniczącego Podkomisji Antoniego MACIEREWICZA na podstawie pełnomocnictwa Ministra Obrony Narodowej Mariusza BŁASZCZAKA Nr 8/MON z dnia 22 lutego 2018 r., w którym został on upoważniony

³⁶ Umowa nr 261/2018/DA § 1 ust. 1.

³⁷ Kopia umowy zarejestrowanej pod nr 261/2018/DA w dniu 29 maja 2018 r. bez potwierdzenia jej zgodności z oryginałem, pełnomocnictwo Nr 8/MON z dnia 22 lutego 2018 r. Antoniego Macierewicza na zawarcie umowy, korespondencja Przewodniczącego Podkomisji z Dyrektorem Generalnym MON i Dyrektorem DA MON o zamiarze podpisania umowy i zabezpieczeniu środków finansowych na ten cel - pismo nr 10006/DA z dnia 18.05.2018 r.

³⁸ Pismo Dyrektora DA MON z dnia 24 maja 2024 r. do Przewodniczącego Zespołu dotyczące udostępnienia dokumentacji finansowej w zakresie wydatków budżetowych.

³⁹ Informacja Przewodniczącego Podkomisji do Ministra Obrony Narodowej o odstąpieniu od ustawy Prawo zamówień publicznych – pismo nr 78/P z 20.05.2018 r.

„do zawarcia umowy cywilnoprawnej na sporządzenie ekspertyzy w przedmiocie opracowania technologii odporności na zderzenia dużych samolotów z wykorzystaniem metod numerycznych na przykładzie Tu-154M oraz do podejmowania wszelkich czynności zmierzających do zawarcia umowy, w tym do wykonywania czynności związanych z wyłonieniem wykonawcy”⁴⁰. W Pełnomocnictwie tym Minister Obrony Narodowej nie wskazał wymaganego w takich przypadkach podmiotu, który zrealizowałby tę usługę (ekspertyzę) oraz nie określił limitu środków publicznych jakie Skarb Państwa może wydatkować na ten cel pomimo, że wcześniej w piśmie z dnia 20 lutego 2018 r. Przewodniczący Podkomisji poinformował go, że „według wiedzy Podkomisji NIAR, jako jedyny na świecie, posiada możliwości i środki (techniczne i kadrowe) pozwalające na wykonanie ekspertyzy, a tym samym gwarantuje jej rzetelne wykonanie”⁴¹.

Ponadto w przywołanym piśmie Przewodniczący Podkomisji poinformował również Ministra Obrony Narodowej, że „ekspertyza powinna zostać zamówiona z wyłączeniem przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych z uwagi na istotny interes bezpieczeństwa państwa, w pełnym zakresie zamówienia, gdyż ochrona istotnych interesów bezpieczeństwa państwa nie może zostać zagwarantowana w inny sposób niż udzielenie zamówienia bez zastosowania ustawy art. 4 pkt 5 lit. b. Powyższe uzasadnione jest w szczególności tym, że katastrofie lotniczej w dniu 10 kwietnia 2010 r. uległ samolot rządowy, na jego pokładzie przebywali i zginęli najwyżsi urzędnicy państwowi ...”⁴².

W tym miejscu należy zaznaczyć, że powyższe zamówienie było realizowane w oparciu o obowiązujący ówczesnie przepis art. 4 pkt 5 lit. b ustawy – Prawo zamówień publicznych, który wyłączał stosowanie procedury zamówień publicznych w przypadku wystąpienia istotnego interesu bezpieczeństwa państwa. Przewodniczący Podkomisji przywołał jedynie przepis ustawy – Prawo zamówień publicznych, ale nie wskazał stosownego uzasadnienia na poparcie twierdzenia, że w tym konkretnym przypadku zachodzi potrzeba ochrony

⁴⁰ Pełnomocnictwo Nr 8 Ministra Obrony Narodowej z dnia 22 lutego 2018 r.

⁴¹ Pismo Nr 78/P z 20.02.2018 r. zarejestrowane w Centrum Operacyjnym MON Nr 3192/CO w dnia 20.02.2018 r.

⁴² Tamże.

istotnego interesu bezpieczeństwa państwa ani też nie wskazał o jaki konkretnie interes bezpieczeństwa państwa chodzi.

W opinii Departamentu Prawnego MON nie ulega wątpliwości, iż podjęcie tak doniosłej decyzji, jak odstąpienie od obowiązku stosowania ustawy – Prawo zamówień publicznych – w świetle zasad kontroli zarządczej – wymaga szczegółowego uzasadnienia wskazującego dlaczego niemożliwe jest w danym przypadku zastosowanie wyżej wymienionej ustawy. Z uzasadnienia takiego powinno wynikać dlaczego udzielenie danego zamówienia z poszanowaniem reguł wynikających z ustawy – Prawo zamówień publicznych nie jest możliwe bez zagrożenia dla istotnego interesu bezpieczeństwa państwa. Natomiast brak takiego uzasadnienia należałoby traktować jako poważną nieprawidłowość w procesie wydatkowania środków publicznych i może stanowić punkt wyjścia do pogłębionej analizy prawidłowości zastosowania omawianego wyłączenia prawa zamówień publicznych⁴³.

Zespół wystąpił do DA MON, tj. komórki organizacyjnej, do której zakresu działań należała m.in. obsługa zamówień publicznych oraz, która w czasie zawierania wyżej wymienionej umowy odpowiadała za obsługę administracyjną, w tym finansową Podkomisji. Pismem z dnia 24 maja 2024 r. Dyrektor DA MON odpowiedział cyt.: „wydział zamówień publicznych Departamentu Administracyjnego MON nie prowadził postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, tym samym nie jest w posiadaniu dokumentacji wynikającej z procedury >> zawarcia Umowy dotyczącej świadczenia usług wykonania badań (zarejestrowanej w Departamencie Administracyjnym pod nr 261/2018/DA w dn. 29 maja 2018 r. (...)) <<”.

Z uwagi na fakt podpisania umowy z NIAR w dniu 29 maja 2018 r. bez zastosowania ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych należy przyjąć, że Minister Obrony Narodowej został zapoznany z przedstawionymi argumentami Przewodniczącego Podkomisji.

Należy również wskazać, że prace na rzecz Podkomisji były wykonywane przez NIAR jeszcze przed podpisaniem w dniu 29 maja 2018 r. stosownej umowy (informacja przekazana przez Przewodniczącego Podkomisji do Dyrektora Generalnego MON i do wiadomości Dyrektora DA MON w dniu 15.05.2018 r. w piśmie nr 148/P, gdzie oświadcza, że umowa, która będzie

⁴³ Opinia Departamentu Prawnego MON wyrażona w piśmie z dnia 17.09.2024 r. stanowiąca odpowiedź na zapytanie Zespołu skierowane w piśmie nr ZiKwMON-ZdsOFPdP.006.48.2024

podpisana cyt.: „przewiduje zapłatę za prace już wykonane”)44. O realizacji przez NIAR świadczenia usług na rzecz Podkomisji bez podpisanej umowy wskazuje faktura do zapłaty (INVOICE) złożona przez NIAR do DA MON w dniu 29.05.2018 r. na kwotę 332 630 USD45.

Powyższe działania świadczyły o niezastosowaniu ówczesnie obowiązujących przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych (kwota powyżej 30 000 euro podlega zastosowaniu tych przepisów) oraz przepisów ustawy Prawo lotnicze (art. 140 ust. 2e – ekspert wykonuje prace na rzecz Komisji na podstawie umowy cywilnoprawnej. Jest to jedyny sposób, w jaki można zobowiązać go do ochrony danych wrażliwych przed ich upublicznieniem lub zakazać wykorzystywania pozyskanych danych do innych celów niż sporządzenie stosownej ekspertyzy).

Jednocześnie na uwagę zasługuje fakt, że zawarta z NIAR umowa nie zabezpieczała w prawidłowy sposób interesów Skarbu Państwa. Brak było określenia kar umownych za opóźnienie w wykonaniu usługi, a także nie sprecyzowano szczegółowych warunków wypowiedzenia umowy.

Szczegóły dotyczące realizacji umowy z NIAR zostały opisane w Rozdziale 4.1.1.1.

⁴⁴ Pismo zostało zarejestrowane w DA MON pod nr 10006/DA w dniu 18.05.2018 r.

⁴⁵ Faktura zaksięgowana w DA MON pod numerem 18120/10.

Rozdział 2. Dokumentowanie i monitorowanie prac Podkomisji

2.1. Ocena rzetelności prowadzonej dokumentacji z prac Podkomisji

Dokonując oceny rzetelności prowadzonej przez Podkomisję dokumentacji Zespół wziął pod uwagę obowiązujące w resorcie obrony narodowej regulacje: ustawa o ochronie informacji niejawnych, ustawa o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach, a także dokumenty o charakterze wewnętrznym, tj.: Instrukcja o zasadach pracy biurowej w resorcie obrony narodowej⁴⁶ oraz Instrukcja kancelaryjna w Ministerstwie Obrony Narodowej⁴⁷. Ze wskazanymi regulacjami członkowie Podkomisji powinni zostać zapoznani na odpowiednich szkoleniach, bez których nie mogliby być dopuszczeni do pracy na stanowisku biurowym. Ponadto, oceniając prace Podkomisji Zespół zwrócił szczególną uwagę na regulacje zawarte w przepisach ustawy Prawo lotnicze oraz przepisach wykonawczych do tej ustawy.

Ustalenia dokonane przez Zespół wskazują, że dokumentacja nie była prowadzona rzetelnie.

Podkomisja wytwarzała następujące dokumenty:

- 1) uchwały Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego

Stwierdzono istnienie trzech dokumentów o nazwie Uchwała⁴⁸, odpowiednio numerowanych i datowanych z podpisami członków uczestniczących w posiedzeniach, na których te dokumenty były uchwalane. Z analizy tych dokumentów wynika, że uchwały podejmowane przez Podkomisję zawierały znamiona łamania obowiązujących przepisów. Powstawały w sposób niechronologiczny, nieuporządkowany i niestaranny, co świadczy o braku profesjonalizmu wymaganego w badaniu wypadków lotniczych.

W uchwale nr 1/2021 z dnia 10.08.2021 r. określono przyczyny zdarzenia lotniczego i wydano zalecenia profilaktyczne ze wskazaniem adresata.

⁴⁶ Wprowadzona decyzją Nr 385/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 17 grudnia 2013 r. w sprawie wprowadzenia do użytku „Instrukcji o zasadach pracy biurowej w resorcie obrony narodowej” (Dz. Urz. MON poz. 338 ze zm.).

⁴⁷ Wprowadzona decyzją Nr 162/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 18 listopada 2022 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania „Instrukcji kancelaryjnej w Ministerstwie Obrony Narodowej” oraz „Jednolitego rzeczowego wykazu akt w Ministerstwie Obrony Narodowej” (Dz. Urz. MON poz. 188 ze zm.).

⁴⁸ Uchwały Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego nr 1/2021 z dnia 10.08.2021 r., nr 2/2021 z dnia 10.08.2021 r., nr 3/2022 z dnia 31.03.2022 r.

Zgodnie z § 22 ust. 3 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego „Uchwała w formie pisemnej, z podpisami wszystkich członków Komisji Lotnictwa Państwowego uczestniczących w posiedzeniu, w trakcie którego odbyło się głosowanie, kończy badanie wypadku lub incydentu lotniczego i jest ostateczna”.

Jednak po przyjęciu uchwały nr 1/2021 w sprawie badania wypadku lub incydentu lotniczego i raportu, Podkomisja kontynuowała dalsze prace związane z ponownym zbadaniem przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M nr 101. Ustalono to na podstawie notatek Sekretarza Podkomisji, Marty PALONEK. Notatki w postaci zapisanych na płycie CD⁴⁹ plików elektronicznych, udostępniono do analizy członkom Zespołu. Na tej podstawie stwierdzono, że Przewodniczący Podkomisji, po przyjęciu uchwały kończącej badanie wypadku lotniczego, wyznaczył jeszcze 74 terminy posiedzeń, podczas których:

- prowadzono prace nad projektem załączników do Raportu. Omawiano struktury, analizy oraz korekty poszczególnych załączników – do końca 2021 r.,
- zaprezentowano wyniki pracy WAT (projekt LARE) – 08.2022 r. – rok po uchwaleniu raportu końcowego,
- przedstawiano kolejne etapy rekonstrukcji struktury samolotu,
- dyskutowano na temat przyczyn zaniku zasilania w samolocie na wysokości 15 m nad ziemią,
- przeprowadzano identyfikację odłamków statecznika pionowego (referat Tomasza ZIEMSKIEGO),
- dyskutowano na temat obecności śladów materiałów wybuchowych na szczątkach samolotu,
- przedstawiano uwagi, korekty dotyczące załączników do raportu,
- analizowano proces rozpadu skrzydła,
- omawiano obliczenia dotyczące wysokości średniego poziomu morza (MSL), dyskutowano nt. wyników,
- dokonywano przeglądu literatury fachowej pod kątem zastosowania tlenku etylenu oraz omawiano skutki medyczne oddziaływania tego typu ładunków,

⁴⁹ Karton 657/24 – ekspertyzy rok 2017, koperta 79/PDK.

- referowano wyznaczenie czasu TAWS i FMS,
- prezentowano ścisłe wyliczenia dotyczące czasów zdarzeń (referat Kazimierza NOWACZYKA),
- prezentowano opracowania nt. dźwięku wybuchu w skrzydle nagranych w CVR; zidentyfikowanego miejsca wybuchu i czasu, przeprowadzono doświadczenia dźwiękowe oraz eksperymenty pirotechniczne (prezentacja Kazimierza NOWACZYKA) – 26.04.2022 r.,
- omawiano zniszczenia powybuchowych szczątków samolotu,
- analizowano ślady materiałów wybuchowych na szczątkach samolotu – 05.11.2023 r.,
- wskazywano na fałszerstwa i błędną metodologię w dokumentach dotyczących badań na obecność materiałów wybuchowych wytworzonych przez CLKP w 2012 r. i 2013 r.,
- prowadzono dyskusję na temat wybuchu w skrzydle, możliwości montażu materiałów wybuchowych i rodzaju materiałów wybuchowych oraz ich specyfiki – 10.10.2023 r.,
- prezentowano prace dotyczące zniszczeń foteli i ich rozrzutu (prezentacja Tomasza ZIEMSKIEGO),
- omawiano procesy wybuchu w lewym skrzydle na podstawie zarejestrowanych przeciążeń, dźwięków i „parametrów zachowania się samolotu”⁵⁰,
- omawiano plany działań na najbliższe 6 miesięcy,
- poddawano analizie kwestie „identyfikacji na kolejnych szczątkach samolotu”, w tym na metalowych częściach foteli obecności materiałów wybuchowych,
- identyfikowano miejsca wybuchu w kadłubie (referat Tomasza ZIEMSKIEGO),
- przedstawiano ciąg dalszy rekonstrukcji samolotu – ponad 2 lata po przedstawieniu raportu – (prezentacja Tomasza ZIEMSKIEGO) – 17.10.2023 r.,
- poddawano analizie zjawisko wibracji silnika nr 1 zsynchronizowanego z dźwiękiem wybuchu oraz skoku wibracji w silniku nr 1, dokonując szczegółowej analizy przeciążenia pionowego i poziomego (prezentacja Kazimierza NOWACZYKA),
- dyskutowano na temat śladów powybuchowych na fragmentach wraku,
- rozważano możliwości instalacji fałszywej radiolatarni na podstawie analizy zdjęć satelitarnych (prezentacja Kazimierza NOWACZYKA),

⁵⁰ W mechanice lotu nie ma pojęcia: „parametrów zachowania się samolotu”.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

- przedstawiono opracowanie „Analiza miejsca wybuchu – pogłębiona analiza miejsca wybuchu w skrzydle i ustalenie korelacji z wibracjami silników” (prezentacja Kazimierza NOWACZYKA),
- identyfikowano fotele typu Lux z samolotu nr 101 na głównym polu szczątków (prezentacja Tomasza ZIEMSKIEGO na temat zniszczeń foteli i ich rozrzutu),
- analizowano zniszczenia pnia brzozy,
- poddawano szczegółowej analizie zapisy parametrów lotu.

W okresie dwóch lat po przyjęciu Raportu, nadal opracowywano i analizowano materiały, które powinny się znaleźć w przedmiotowym Raporcie. Zaniechano powołania zespołu badawczego. Tym samym Sekretarz Podkomisji nie mógł wykonać ciężących na nim obowiązków, w tym przyjęcia od zespołu badawczego „kompletu materiałów zgromadzonych w trakcie badania wypadku lub incydentu lotniczego”⁵¹.

W uchwale nr 2/2021 podjętej również w dniu 10.08.2021 r., ponownie zostały określone przyczyny zdarzenia lotniczego i zdecydowano o przeprowadzeniu fazy uzupełniającej badania w rozumieniu § 31 ust. 8 pkt 2 „Instrukcji Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”⁵² w celu uszczegółowienia okoliczności zdarzenia lotniczego.

Przytaczany w uchwale nr 2/2021 przepis z Instrukcji BL określa, że „Badanie zdarzenia lotniczego powinno odbywać się w dwóch fazach:

- 1) podstawowej, w której głównym zadaniem komisji jest ustalenie okoliczności zdarzenia, jego przebiegu, ustalenia obszaru możliwych przyczyn oraz wstępnych zaleceń profilaktycznych;
- 2) uzupełniającej, która trwa aż do ustalenia rzeczywistych przyczyn zdarzenia lub do czasu wyczerpania wszelkich możliwości ich ustalenia na podstawie wyników przeprowadzonych w szczególności: prób, eksperymentów, symulacji, ekspertyz”.

⁵¹ § 10 pkt 4 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

⁵² Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wprowadzona decyzją Ministra Obrony Narodowej nr 67/MON z dnia 09.03.2015 r., dalej: Instrukcja BL.

W ocenie Zespołu wskazywanie na prowadzenie fazy uzupełniającej, w tym przypadku było bezzasadne i niezgodne z pozostałymi przepisami Instrukcji BL. W § 31 ust. 9 przywoływanej instrukcji wyraźnie wskazano, że „Jeżeli po pierwszej fazie badań jest możliwe jednoznaczne ustalenie przyczyn zdarzenia lotniczego, to drugiej fazy badań nie prowadzi się”.

W związku z określeniem w uchwałach nr 1 i nr 2 przyczyn zdarzenia lotniczego, nie było podstaw do prowadzenia kolejnych faz tego zdarzenia czy etapów związanych z określaniem jego przyczyn. Ponadto Podkomisja w uchwale nr 2 wskazała na konieczność uzupełnienia załączników do raportu, który już został przyjęty przez Podkomisję, co także stało w sprzeczności z zapisami przytaczanego wcześniej rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie organizacji oraz działania KBWL LP. Prowadzenie prac związanych z uzupełnianiem, poprawianiem, czy zmianami w przyjętym już Raporcie jest nieprofesjonalne i może prowadzić do zakwestionowania zawartych w nim treści w związku z niedochowaniem warunków formalnych wynikających z obowiązujących przepisów.

W uchwale nr 3/2022 z dnia 31.03.2022 r. zapisano, że Podkomisja przyjęła Raport w dniu 10.08.2021 r. uchwałą nr 1. Jednocześnie powielono zapisy o podjęciu decyzji o przeprowadzeniu fazy uzupełniającej badania i konieczności uzupełnienia załączników do Raportu zgodnie z treścią uchwały nr 2.

W uchwale nr 3/2022 przedstawiono w formie tabelarycznej wprowadzone zmiany do Raportu, zamieniono istniejące rysunki na rysunki o „lepszej jakości”, a także usunięto wnioski końcowe. Wszystkie te czynności, za zgodą Przewodniczącego, przeprowadzano w odniesieniu do Raportu, który 7 miesięcy wcześniej został przyjęty przez członków Podkomisji uchwałą, a następnie przesłany do Ministra Obrony Narodowej oraz Przewodniczącego Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

2) Raport techniczny

Podczas analizowania dostępnego materiału, Zespół stwierdził, że Podkomisja na zasadzie zupełnej dowolności (bez umocowania prawnego) opracowała i przesłała do wybranych

instytucji dokument o nazwie Raport techniczny⁵³. Bezpodstawnie podjęto w nim decyzję o anulowaniu Raportu opublikowanego przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego pod przewodnictwem Jerzego MILLERA.

W pismach do Ministra Obrony Narodowej Mariusza BŁASZCZAKA⁵⁴ oraz Szefa Inspektoratu MON ds. BL⁵⁵, dotyczących przekazania Raportu technicznego, Przewodniczący Podkomisji Antoni MACIEREWICZ poinformował o podjęciu przez Podkomisję decyzji anulującej Raport końcowy opublikowany przez Komisję Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego pod przewodnictwem Jerzego MILLERA. Było to jednoznacznie działanie bezprawne, gdyż wykraczało poza zakres kompetencji Przewodniczącego Podkomisji, jako organu wewnętrznego Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Zarówno odrzucenie, jak i uchylene raportu (w tym raportu MILLERA) powinno nastąpić w tym samym trybie, co jego uchwalenie. Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego nigdy nie uchyliła „Raportu MILLERA” na posiedzeniu, a zatem wszelkie działania jednej osoby nie są wiążące. Takich uprawnień nie ma również Minister Obrony Narodowej. Przedstawiony przez Podkomisję Raport techniczny nie określał przyczyn katastrofy oraz nie zawierał zaleceń i wniosków dla zapobieżenia podobnym wypadkom i incydentom w przyszłości. W sposób lakoniczny, w jednym ze zdań tego raportu wskazano jedynie główną przyczynę zniszczenia samolotu Tu-154M przed przyziemieniem, a nie przyczyny katastrofy. W ślad za niezgodnym z prawem anulowaniem Raportu MILLERA, a tym samym wniosków w nim zawartych, Podkomisja nie opracowała nowych zaleceń i wniosków jako elementu profilaktyki w lotnictwie. Należy to traktować jako niezrealizowane zadanie i zaniechanie czynności mających za zadanie zapobieganie podobnym wypadkom lotniczym w przyszłości.

Mając powyższe na uwadze, a w szczególności fakt, że raport końcowy może uchylić wyłączenie KBWL LP przy udziale: – co najmniej przewodniczącego albo jednego z jego

⁵³ Zgodnie z § 28 ust. 7 rozporządzenia MON z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego Ministrowi Obrony Narodowej i Komisji Lotnictwa Państwowego przedstawiany jest raport z prac podkomisji. Raport techniczny nie jest dokumentem, który opracowuje Komisja Badania Wypadków Lotnictwa Państwowego.

⁵⁴ Pismo nr 123/P z dnia 11.04.2018 r.

⁵⁵ Pismo nr 253/P z dnia 25.04.2018 r.

zastępców, – przewodniczącego zespołu badawczego, – 10 członków Komisji, ani Minister Obrony Narodowej, ani Przewodniczący Podkomisji nie miał prawa do uchylenia jakiegokolwiek raportu KBWL LP. Zespół zwrócił również uwagę na fakt, że bezprzedmiotowym i niecelowym było uchylenie Raportu oraz zaleceń w nim zawartych przed uchwaleniem „nowego” raportu kończącego wznowione badanie.

- 3) Raport z badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Tu 154M nr 101 z dnia 10 kwietnia 2010 r. nad lotniskiem Smoleńsk-Siewiernyj na terytorium Federacji Rosyjskiej

Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie organizacji oraz działania KBWL LP, raport z prac Podkomisji jest wydawany po uchwaleniu uchwały na podstawie § 22 rozporządzenia MON w sprawie organizacji oraz działania KBWL LP (w § 28 przedmiotowego rozporządzenia nie ma zastrzeżeń co do szczególnej procedury w podejmowaniu uchwały o przyjęciu lub odrzuceniu raportu z prac Podkomisji – zatem stosuje się przepisy ogólne wprost płynące z § 22 rozporządzenia). Zgodnie z obowiązującymi regulacjami, o przyjęciu lub odrzuceniu raportu Podkomisji decyduje KBWL LP na posiedzeniu, w którym biorą udział co najmniej Przewodniczący Komisji lub jeden z jego zastępców, kierujący zespołem badawczym oraz 10 członków KBWL LP.

W posiedzeniach Podkomisji brało udział powyżej 10 członków Komisji oraz Przewodniczący Podkomisji. Nigdy w tych obradach nie brał udziału Przewodniczący KBWL LP ani żaden z jego zastępców. Świadczą o tym wykazy osób podejmujących uchwały i złożone tam podpisy poszczególnych członków.

Niespełnienie warunków koniecznych zawartych w § 22 ust. 1 ww. rozporządzenia może oznaczać, że żaden z przygotowanych raportów Podkomisji (techniczny, raport z badania zdarzenia) ani uchwały podejmowane w tej sprawie nie powinny wywoływać skutków prawnych. Raport nie powinien zostać także wpisany w system bezpieczeństwa lotów. Są to dokumenty (raport i uchwały go wprowadzające) obarczone wadą oświadczenia woli, albowiem Podkomisja była w błędzie co do dokonanej czynności prawnej dotyczącej podjętej uchwały w zakresie nadanych jej kompetencji. Oświadczenie woli w postaci raportu zostało przesłane Ministrowi Obrony Narodowej i innym podmiotom, zatem uchylenie się od jego

skutków prawnych jest niemożliwe. Oznacza to, że podjęta uchwała nr 1 kończyła badanie wypadku lotniczego.

W wyniku analizy dokumentacji stwierdzono, że Podkomisja dopuściła się także wielu nieprawidłowości w procesie przygotowywania i przesłania Raportu do podmiotów wskazanych w rozporządzeniu w sprawie organizacji oraz działania KBWL LP:

- przekazanie Raportu bez załączników Ministrowi Obrony Narodowej nastąpiło dopiero po upływie 8 miesięcy od jego uchwalenia,
- przekazanie załączników do Raportu (niekompletnych) Ministrowi Obrony Narodowej nastąpiło dopiero po upływie 9 miesięcy od uchwalenia Raportu,
- uzupełnienie załączników do Raportu (załącznik LARE do załącznika nr 26 Raportu) przekazano Ministrowi Obrony Narodowej dopiero po upływie ponad 13 miesięcy od daty uchwalenia Raportu,
- przekazanie Raportu bez załączników Przewodniczącemu Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego nastąpiło dopiero po upływie 8 miesięcy od jego uchwalenia,
- przekazanie załączników do Raportu (niekompletnych) Przewodniczącemu Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego nastąpiło dopiero po upływie 12 miesięcy od uchwalenia Raportu,
- w analizowanych materiałach nie odnaleziono pisma, w którym przesłano uzupełnienie załączników do Raportu (załącznik LARE do załącznika nr 26 Raportu) Przewodniczącemu KBWL LP.

W sposób wysoce nieprofesjonalny, nierzetelny a przede wszystkim z naruszeniem obowiązujących uregulowań przeprowadzono proces opracowania Raportu i przesłania go do wskazanych w przepisach instytucji administracji państwowej⁵⁶. Po uchwaleniu Raportu w dniu 10.08.2021 r., jego egzemplarze, w wersji bez załączników, dostarczono wskazanym w przytaczanym rozporządzeniu podmiotom dopiero w dniu 14.04.2022 r.⁵⁷ (po upływie 8 miesięcy). W ocenie Zespołu stanowi to naruszenie przepisów rozporządzenia, gdyż raport

⁵⁶ § 28 ust. 7 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

⁵⁷ Pismo nr 28/22/P oraz 31/22/P z dnia 14.04.2022 r.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

końcowy (jako kompletny dokument) oraz uchwałę w sprawie badania wypadku lub incydentu lotniczego „przesyła się Ministrowi Obrony Narodowej i Komisji Lotnictwa Państwowego”.

W kolejnych pismach⁵⁸ do Ministra Obrony Narodowej oraz Przewodniczącego KBWL LP, w dniach 29.04.2022 r., 11.05.2022 r. i 26.08.2022 r., dosyłano Ministrowi Obrony Narodowej oraz Przewodniczącemu KBWL LP załączniki do „Raportu z badania wypadku lotniczego” z zaznaczeniem, iż jest to opracowanie wciąż niekompletne.

Z dokumentacji przekazanej Zespołowi⁵⁹ wynika, że finalnie, w dniu 14.09.2022 r., czyli po upływie ponad 13 miesięcy od przyjęcia „Raportu z badania wypadku lotniczego”, Minister Obrony Narodowej otrzymał na nośniku typu pendrive uzupełnienie opublikowanego już w Raporcie załącznika nr 26 do tego Raportu. Pomimo wyraźnego obowiązku nałożonego przepisami rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego na Sekretarza Podkomisji, nie przesłano do KBWL LP uzupełnionego załącznika nr 26 do Raportu. Tym samym nie dopełniono formalności wynikających z § 28 ust. 7: „Raport z prac podkomisji przedstawiany jest Ministrowi Obrony Narodowej i Komisji Lotnictwa Państwowego”.

Podczas analiz dokumentów opracowywanych przez członków Podkomisji stwierdzono, że Minister Obrony Narodowej w piśmie z dnia 12.11.2020 r. był poinformowany przez członka Podkomisji Marka DĄBROWSKIEGO, że cyt.: „...skoro Podkomisja zgodnie ze słowami jej Przewodniczącego – w kwietniu br. zakończyła prace nad Raportem końcowym, to marnowaniem pieniędzy podatnika jest zwłoka A. MACIEREWICZA w zorganizowaniu głosowania nad Raportem końcowym i zamknięciem badania zdarzenia lotniczego”⁶⁰. Posiadając taką wiedzę Minister Obrony Narodowej Mariusz BŁASZCZAK, jako szef organu administracji rządowej powołujący Podkomisję i nadzorujący formalnie jej działania, na podstawie przepisów ustawy z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. z 2022 r. poz. 438), miał obowiązek natychmiastowej reakcji.

⁵⁸Pismo nr 36/22/P z dnia 29.04.2022 r., nr 40/22/P z dnia 11.05.2022 r., nr 83/22/P, nr 84/22/P z dnia 26.08.2022 r.

⁵⁹ Pismo Sekretarza Podkomisji do Ministra Obrony Narodowej nr 90/22/P z dnia 14.09.2022 r. w sprawie „przekazania załącznika LARE do załącznika nr 26 do Raportu”.

⁶⁰ Pismo Nr 13689/BMON z dnia 12.11.2020 r. Marka Dąbrowskiego do Ministra Obrony Narodowej Mariusza Błaszczaka.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Reakcja Ministra Obrony Narodowej na zaistniałą sytuację miała miejsce dopiero 31.08.2021 r., czyli po upływie 9 miesięcy od jej pozyskania. W decyzji nr 306/IMONds.BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 sierpnia 2021 r. w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego, z dniem obowiązywania od 01.09.2021 r., w § 10 wskazano, że „Przewodniczący Podkomisji do dnia 01.11.2021 r. przedstawi raport z prac Podkomisji”. Ponadto w § 11 określono, że „Przewodniczący Podkomisji w terminie do dnia 30.11.2021 r. odpowiada za dokonanie wszelkich czynności niezbędnych do zakończenia działalności Podkomisji (przeprowadzenie prac archiwizacyjnych i protokolarne przekazanie do KBWL LP, przy współpracy z DA MON wartości niematerialnych i prawnych będących efektem prac Podkomisji, zakończenie realizowanych umów, zwrot wyposażenia technicznego, zwrot użytkowanych nieruchomości)”. W § 13 określono, że „z dniem 30.11.2021 r. Podkomisja ulega rozwiązaniu”. W uzasadnieniu tej decyzji wskazano, że w związku z informacją przekazaną przez Podkomisję o przyjęciu Raportu z jej prac, przedmiotowa decyzja zawiera przepisy dotyczące zakończenia działalności Podkomisji. Powyższe działanie wyraźnie wskazuje, że Minister Obrony Narodowej doskonale zdawał sobie sprawę z faktu, iż opracowanie Raportu jest warunkiem wymaganym i wystarczającym do zakończenia prac Podkomisji.

Pomimo tak oczywistych faktów, determinujących zakończenie jej prac, Minister Obrony Narodowej już 09.09.2021 r. (dziewięć dni później), uchylił swoją poprzednią decyzję i wydał kolejną decyzję Nr 322/IMON ds. BL Ministra Obrony Narodowej z dnia 09 września 2021 r., zmieniającą decyzję w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego. W wyniku tego Podkomisja mogła działać dalej. W uzasadnieniu tego dokumentu zapisano, że Przewodniczący Podkomisji nie był w stanie zrealizować czynności, o których była mowa w decyzji we wskazanym terminie. W wydawanych później decyzjach powołujących Podkomisje na kolejne kadencje (2022, 2023), Minister Obrony Narodowej Mariusz BŁASZCZAK ponownie nie podjął decyzji o rozwiązaniu Podkomisji. Nie określał terminu zakończenia prac, nie wskazywał na konieczność podejmowania tak rygorystycznych działań, ani nie formułował poleceń dotyczących zakończenia prac Podkomisji. Próby zakończenia prac Podkomisji przez Ministra Obrony Narodowej okazały się, z przyczyn nie ustalonych przez Zespół, nieskuteczne. W wyniku zaniechania działań przez Ministra Obrony

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Narodowej, nałożonych na niego przepisami prawa jako dysponenta części budżetu państwa, kontynuowano wydatkowanie finansów publicznych za jego wiedzą i przyzwoleniem.

W tym miejscu należy dodać, że jak wynika z analizy dostępnej dokumentacji, Minister Obrony Narodowej był informowany na bieżąco, zarówno o sytuacji wewnętrznej w Podkomisji, jak i o działaniach przez nią podejmowanych. Świadczy o tym obszerna korespondencja przekazana przez Koordynatora Zespołu Lotniczo-Nawigacyjnego do Ministra Obrony Narodowej. Dowodem na to jest również korespondencja w postaci okresowej informacji przesyłanej Ministrowi Obrony Narodowej przez Szefa Służby Kontrwywiadu Wojskowego (SKW) o stanie prac Podkomisji, atmosfery panującej wewnątrz, wynikach prac oraz umowach zawieranych z ekspertami.

W ramach swoich prac, Zespół poddał również analizie dwa pisma⁶¹ Przewodniczącego Podkomisji skierowane do Szefa Inspektoratu MON ds. BL oraz do Przewodniczącego KBWL LP, w których zwraca się on z prośbą do wskazanych instytucji o przesłanie wzorów i dokumentów regulujących sporządzanie raportów oraz protokołów ze zdarzeń lotniczych, a także o przesłanie wzorów dokumentów kończących badanie zdarzenia lotniczego w fazie podstawowej oraz uzupełniającej. Uwagę Zespołu zwrócił fakt wskazujący na niewłaściwie sformułowaną prośbę Przewodniczącego w odniesieniu do wzorów protokołów, sporządzanie których nie występowało w obowiązujących przepisach. Od 01.07.2015 r., zgodnie z decyzją Nr 67/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 9 marca 2015 r. w sprawie wprowadzenia do użytku w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Instrukcji bezpieczeństwa lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, sporządza się wyłącznie Raport z badania zdarzenia lotniczego a nie protokół. Tym samym, Przewodniczący Podkomisji w podpisanych przez siebie dokumentach, wykazuje niewiedzę w zakresie obowiązującej dokumentacji wytwarzanej podczas badania zdarzeń lotniczych. Fakt ten dotyczył tej części członków Komisji Badania Wypadków Lotnictwa Państwowego, którzy od ponad pięciu lat byli powoływani do składów Podkomisji w celu ponownego zbadania wypadku lotniczego. Pozwala to na ocenę, że członkowie Podkomisji nie orientowali się jakie dokumenty obowiązują podczas badania

⁶¹ Pismo Nr 62/P/20 z dnia 18.05.2020 r. oraz Nr 97/P20 z dnia 11.09.2020 r.

zdarzenia lotniczego, nie wiedzieli jak takie dokumenty opracować, a także nie potrafili ustalić – bez pomocy KBWL LP, skąd pozyskać ich wzory.

4) Prowadzenie ewidencji i nadzór nad jej archiwizacją

Zgodnie z Regulaminem działania Komisji Lotnictwa Państwowego⁶², obowiązkiem Sekretarza Podkomisji było „prowadzenie ewidencji materiałów zgromadzonych w trakcie badania wypadku i nadzór nad ich archiwizacją”. Po analizie dokumentacji przekazanej bezpośrednio, dopiero w drugiej połowie 2023 r. do Centralnego Archiwum Wojskowego (CAW) oraz pozostającej w dyspozycji KBWL LP Zespół stwierdził, że:

- przez cały okres funkcjonowania Podkomisji jej dokumentacja nie była archiwizowana zgodnie z wyżej wskazanymi regulacjami prawnymi w zakresie materiałów niejawnych, jak i jawnych. Dokumenty jawne w większości nie były uporządkowane, gromadzono je w szafach, regałach w pomieszczeniach zajmowanych przez Podkomisję. Materiały niejawne przechowywane były w sejfach i kancelarii tajnej obsługującej Podkomisję, a także na jawnym serwerze SYNOLOGY o nazwie „KLON”, wykorzystywanym przez Podkomisję w czasie jej prac. Nie podejmowano działań zmierzających do rozliczenia dokumentacji zbędnej do dalszej działalności. O takim obowiązku informowano Przewodniczącego w kolejnych protokołach z kontroli okresowych ewidencji, materiałów i obiegu dokumentów niejawnych za dany rok oznaczonych klauzulą „zastrzeżone”, „poufne”, „tajne” oraz oddzielnie „ściśle tajne”. Dla przykładu protokoły za 2019 r. (pismo nr 75/DOIN/2020 i nr 78/DOIN/2020 z 26.02.2020 r.) zobowiązywały Przewodniczącego Podkomisji do zarejestrowania 185 dokumentów niejawnych,
- dokumentacja będąca w archiwum WLW i CAW (tylko materiały jawne) nie jest uporządkowana, np. według chronologii napływających i wytwarzanych dokumentów, czy też według tematów badań. Materiał nosi znamiona przypadkowego gromadzenia, zaś duża jego część nie dotyczy bezpośrednio prowadzonych badań wypadku lotniczego,
- w zgromadzonych materiałach Zespół odnalazł płytę DVD z opisem „Spis materiałów do archiwum”. Na nośniku nie ma jednak nagranych żadnych materiałów. Należy

⁶² § 10 pkt 5 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

przypuszczać, że Sekretarz Podkomisji, do której obowiązków to należało, zdawała sobie sprawę z konieczności archiwizowania materiałów z badania wypadku, lecz tego nie realizowała.

Podsumowanie:

- 1) oceniając rzetelność prowadzonej dokumentacji z prac Podkomisji, zarówno dotyczącej wyznaczenia zespołu badawczego oraz podzespołów, prowadzenia i dokumentowania posiedzeń, sporządzania uchwał i raportów, archiwizowania materiałów z prac badawczych, Zespół ustalił, iż dokumentacja ta nosi znamiona łamania obowiązujących w tym zakresie przepisów. Jedyną dokumentacją sporządzaną rzetelnie przez Podkomisję dotyczyła składanych w trakcie trwania kadencji Podkomisji do dysponenta środków budżetu państwa trzeciego stopnia (z upoważnienia Dyrektora Generalnego MON do Dyrektora DA MON) propozycji do Planu finansowego na dany rok i wniosków o jego zmianę. Warunkowało to terminową wypłatę zobowiązań finansowych wobec członków Podkomisji i ekspertów świadczących usługi dla Podkomisji;
- 2) dokonując analizy dokumentacji opracowywanej przez Podkomisję Zespół nie stwierdził pisemnych informacji bądź sprawozdań podsumowujących jej prace po każdorazowym zakończeniu kadencji. Wynika z tego, że Przewodniczący Podkomisji nie informował Ministra Obrony Narodowej oraz Przewodniczącego KBWL LP o wynikach prac badawczych. Minister Obrony Narodowej w kolejnych decyzjach powołujących Podkomisję na dany okres jej funkcjonowania nie wymagał bowiem od Przewodniczącego Podkomisji rozliczenia się z rocznej działalności.

Można również zauważyć, że tym samym nie dochował należytego obowiązku sprawowania nadzoru na wydatkowaniem przez Podkomisję środków publicznych. Jego rola ograniczała się w tym wypadku do upoważniania Dyrektora DA MON bądź Przewodniczącego, do podpisywania w jego imieniu, kolejnych umów na świadczenie pracy i usług dla członków Podkomisji oraz ekspertów. Takie postępowanie stoi w sprzeczności z przepisami ustawy z dnia 17 grudnia 2004 r. o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 104).

Ponadto, w ocenie Zespołu sporządzanie sprawozdań, sposób wyznaczania składu zespołu badawczego, ewidencjonowanie posiedzeń Podkomisji oraz forma innych zadań wynikających z rozporządzenia i obowiązków członków Podkomisji, nie były wyraźnie określone w obowiązujących przepisach. Jednocześnie pozwalały osobom odpowiedzialnym na pełną dowolność co do wyboru formy prowadzenia takiej dokumentacji. Podkomisja powoływana corocznie decyzjami Ministra Obrony Narodowej, była organem władzy publicznej służącym do zbadania określonej sprawy, posiadającym organizację, strukturę, własny regulamin oraz obowiązki opisane w rozporządzeniu Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Dysponowała także dostępem do części nadzorowanego przez Ministra Obrony Narodowej źródła środków publicznych. Dlatego też sposób oraz forma prowadzonej dokumentacji, w tym także wewnętrznych decyzji w ramach prac Podkomisji powinny być szczegółowo doprecyzowane w obowiązujących regulacjach prawnych.

Stwierdzono także brak dokumentacji świadczącej o aktualizacji obowiązków poszczególnych członków Podkomisji wynikających z rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (ponowne wyznaczenie składu zespołu badawczego, wyznaczenie podzespołów) w związku z wydawaniem przez Ministra Obrony Narodowej decyzji dotyczących powołania nowego składu Podkomisji na kolejną kadencję.

2.2. Ocena skuteczności monitorowania efektów prac Podkomisji przez organy administracji państwowej

Dokonanie rzetelnej oceny monitorowania prac Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego przez różne organy administracji państwowej wymaga w pierwszej kolejności wyjaśnienia pojęcia samego procesu monitorowania.

Monitorowanie obejmuje czynności, których głównym celem jest sprawdzenie prawidłowości kierunków działania, doboru środków i wykonywania zadań przez państwowe jednostki organizacyjne. W odniesieniu do Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego,

możemy mówić o monitorowaniu czyli kontrolowaniu jej działań przede wszystkim przez organ, który ją powołał, czyli Ministra Obrony Narodowej.

Zarządzanie procesem monitorowania prac musi opierać się na odpowiedniej organizacji oraz koordynacji działań tak, aby maksymalnie wykorzystać potencjał wszystkich komórek organizacyjnych (podmiotów) zaangażowanych w monitorowanie.

Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 15 lipca 2011 r. o kontroli administracji rządowej (Dz. U. z 2020 r. poz. 224) do zadań ministra należy kontrola m.in. podmiotów, które otrzymały środki budżetowe z części budżetu państwa, której jest dysponentem⁶³. Podkomisja korzystała ze środków budżetowych pozostających w dyspozycji urzędu obsługującego Ministra Obrony Narodowej. Świadczy o tym chociażby fakt, że Dyrektor Generalny Ministerstwa Obrony Narodowej⁶⁴ występował do Przewodniczącego Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego z wnioskiem o udzielenie informacji o wszystkich planowanych wydatkach niezbędnych do zabezpieczenia jej bieżącej działalności oraz przedstawienia harmonogramu płatności wynikających z zawartych umów.

Kontrola administracji publicznej sprawowana jest również przez sądy administracyjne. W ramach sprawowanej kontroli sądy administracyjne orzekają m.in. w sprawach skarg na decyzje administracyjne, postanowienia wydawane w postępowaniu administracyjnym, jak również w sprawach skarg na bezczynność organów lub przewlekłość prowadzonego postępowania.

W stosunku do działań podejmowanych przez Podkomisję mamy do czynienia ze skargami na bezczynność w związku z brakiem udzielenia przez organ informacji w trybie ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (Dz. U. z 2022 r. poz. 902). Dla przykładu warto wskazać wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego (dalej „WSA”) w Warszawie z dnia 19 grudnia 2019 r., sygn. akt II SAB/WA 604/19. W wyroku tym WSA stwierdził bezczynność organu i zobowiązał Ministra Obrony Narodowej do rozpatrzenia wniosku Poła Krzysztofa BREJZY z dnia 29 czerwca 2019 r. o udostępnienie informacji publicznej. Omawiana

⁶³ Art. 6 ust. 3 pkt 3 ustawy o kontroli administracji rządowej.

⁶⁴ Pismo Dyrektora Generalnego A. P. Jaremy z dnia 7 listopada 2018 r. Nr 2875/DG adresowane do Przewodniczącego Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego A. Macierewicza.

sprawa dotyczyła udzielenia odpowiedzi na pytania: czy Ministerstwo Obrony Narodowej wystąpiło do rządów innych państw lub właściwych na terenie tamtych państw komisji ds. zbadania wypadków lotniczych z wnioskiem o oddelegowanie członka tamtejszej komisji lub o wspólne powołanie międzynarodowej komisji ds. zbadania katastrofy w Smoleńsku oraz w jakiej formie było to wystąpienie i czy była odpowiedź państwa, do którego wystąpiono. Minister Obrony Narodowej pismem z dnia 6 sierpnia 2019 r. Nr BMON/05.07/P-109/19/AS poinformował, że Podkomisja do ponownego zbadania wypadku lotniczego działa w oparciu o obowiązujące przepisy prawa, zaś Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego przedstawi Ministrowi Obrony Narodowej raport końcowy z prac.

Kolejnym przykładem kontroli sądowej prac Podkomisji jest wyrok WSA w Warszawie z dnia 31 lipca 2019 r., sygn. akt II SAB/WA 23819. W przedmiotowej sprawie skarżący zwrócił się do Podkomisji o udzielenie informacji m.in. na temat tego czy został ogłoszony przetarg na wykonanie wirtualnego modelu Tu-154M, kto i w jakim czasie przeprowadził badania związane z utworzeniem tego modelu, w jaki sposób została przeprowadzona weryfikacja firm oraz uczelni, które były zaangażowane w prace nad wykonaniem modelu. Sekretarz Podkomisji poinformował wnioskodawcę, że wszelkie prace Podkomisji odbywają się w trybie niejawnym, a wszelkie informacje dotyczące aktualnie prowadzonych badań i eksperymentów Przewodniczący udostępnia na umotywowany wniosek, wyłącznie w celu zapobiegania zdarzeniom lotniczym na podstawie art. 104 k.p.a. oraz art. 16 i art. 5 ustawy o dostępie do informacji publicznej w zw. z art. 134 ust. 1 i ust. 1a ustawy z 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. W ocenie WSA rozpatrującego skargę, wnioskowane informacje nie dotyczą wyników badań Podkomisji ale kosztów i sposobu wyłonienia wykonawców wirtualnego modelu samolotu, a zatem nie jest uzasadnione powoływanie się na art. 134 ust. 1a ustawy Prawo lotnicze. Ponadto, w opinii WSA informacje objęte wnioskiem posiadają walor informacji publicznej. Prawo do informacji publicznej to prawo do informacji o działalności podmiotów wskazanych w Konstytucji RP, tj. o takiej aktywności tych podmiotów, która ukierunkowana jest na wypełnianie określonych zadań publicznych i realizowanie określonych interesów i celów publicznych (por. np. wyrok NSA z 25 stycznia 2019 r. sygn. akt I OSK 1932/18, LEX nr 2616330). Równocześnie WSA zwrócił uwagę, że według art. 140 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze, środki na prowadzenie działalności przez Podkomisję

(m.in. wyposażenie techniczne, obsługę administracyjną, koszty ekspertyz, wynagrodzenia ekspertów) pochodzą z budżetu państwa (z części pozostającej w dyspozycji Ministra Obrony Narodowej). Trzeba zatem przyjąć, że Podkomisja wykonywała zadania publiczne w rozumieniu art. 61 ust. 1 Konstytucji RP i art. 1 ust. 1 oraz art. 3 ust. 2 ustawy o dostępie do informacji publicznej. Ponadto z § 8 ust. 2 i § 28 ust. 5 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. wynika, że podmiotem zobowiązanym w sprawach udostępniania informacji o działalności Podkomisji jest jej Przewodniczący lub osoba przez niego upoważniona. Na tej podstawie należałoby przyjąć, że Przewodniczący Podkomisji jest też podmiotem zobowiązanym do udostępnienia informacji publicznej, o którym mowa w art. 4 ust. 1 pkt 5 ustawy o dostępie do informacji publicznej. Biorąc pod uwagę powyższe, WSA zobowiązał Przewodniczącego Podkomisji do rozpatrzenia wniosku złożonego przez wnioskodawcę.

Podobnie orzekł WSA w sprawie ze skargi Pośła Krzysztofa BREJZY na bezczynność Podkomisji w przedmiocie wniosku o udostępnienie informacji publicznej w zakresie udzielenia odpowiedzi na pytanie dotyczące kosztu funkcjonowania Podkomisji od dnia jej utworzenia do listopada 2020 r. (por. wyrok WSA z dnia 18 sierpnia 2021 r., sygn. akt II SAB/WA 111/21). W niniejszej sprawie sąd również zaznaczył, że środki na prowadzenie działalności przez Podkomisję pochodzą z budżetu państwa, z części pozostającej w dyspozycji Ministra Obrony Narodowej. Ponadto zaznaczył, że zgodnie z art. 1 ust. 1 ustawy o dostępie do informacji publicznej informacja publiczna to każda informacja o sprawie publicznej. Sprawą publiczną natomiast jest każda informacja o działalności publicznej podmiotów wykonujących zadania publiczne. Jak podkreśla się w piśmiennictwie, określenie sprawy jako „publicznej” wskazuje, że jest to sprawa ogółu i koresponduje w znacznym stopniu z pojęciem dobra wspólnego - dobra ogółu⁶⁵.

Zespół ustalił, że Minister Obrony Narodowej nie sprawował właściwego nadzoru i kontroli nad wydatkowaniem środków finansowych przez Podkomisję oraz na rzecz Podkomisji. Powyższy obowiązek Ministra wynikał z art. 2 pkt 16 i art. 4 pkt 1 ustawy o Urzędzie Ministra Obrony Narodowej⁶⁶ w brzmieniu odpowiednio, cyt.: „kierowanie gospodarką finansową

⁶⁵ H. Izdebski: Samorząd terytorialny. Podstawy ustroju i działalności, Warszawa 2004, s. 209.

⁶⁶ Ustawa z dnia 14 grudnia 1995 r. o urzędzie Ministra Obrony Narodowej (Dz.U. z 2022 r. poz. 1438).

resortu obrony narodowej” oraz „Minister Obrony Narodowej sprawuje bezpośrednio lub przy pomocy wyznaczonego sekretarza stanu lub podsekretarza stanu nadzór nad: 1) gospodarką finansową”. Kolejnym dokumentem nakładającym na Ministra Obrony Narodowej obowiązek sprawowania nadzoru i kontroli nad wydatkowaniem środków finansowych jest ustawa o finansach publicznych⁶⁷. Artykuł 175⁶⁸ ust. 1 i 2 powyższego dokumentu nakłada na Ministra Obrony Narodowej obowiązek sprawowania nadzoru i kontroli, m.in. nad prawidłowością wykorzystania środków finansowych, realizacją zadań finansowanych z budżetu państwa ze środków, części której był dysponentem. Z informacji o wynikach kontroli wykonania budżetu państwa przeprowadzonej przez NIK⁶⁹ wynika, że Minister nie sprawował nadzoru nad wydatkowaniem środków finansowych przez Podkomisję używając argumentu o ochronie tajemnicy wynikającego z art. 134 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze⁷⁰. Argument wyrażony w przywołanym artykule ustawy całkowicie nie znajduje uzasadnienia, ponieważ zgodnie z ust. 1 przywołanego artykułu, cyt.: „W celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym komisje, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, prowadzą badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych”. Cel badań komisji został poszerzony w brzmieniu art. 140 ust. 1a. „Badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych w lotnictwie państwowym ma na celu ustalenie ich okoliczności i przyczyn oraz wydanie zaleceń i wniosków dla zapobieżenia podobnym wypadkom i incydentom w przyszłości”. Zatem nie ma zastosowania art. 134 ust 1a. w brzmieniu: „Udostępnianie wyników badań okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych,

⁶⁷ Ustawa z dnia 29 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz.U. z 2023 r. poz. 1270).

⁶⁸ Art. 175 ust. 1 – Dysponenci części budżetowych sprawują nadzór i kontrolę:

- 1) nad całością gospodarki finansowej podległych im jednostek organizacyjnych, w tym nad dokonywaniem przez te jednostki wstępnej oceny celowości poniesionych wydatków oraz realizacją właściwych procedur;
- 2) wykorzystania dotacji udzielonych z budżetu państwa;
- 3) realizacji zadań finansowanych z budżetu państwa;
- 4) efektywności i skuteczności realizacji planów w układzie zadaniowym na podstawie mierników stopnia realizacji celów.

Art. 175 ust. 2 – Przedmiotem nadzoru i kontroli, o których mowa w ust. 1, jest w szczególności:

- 1) prawidłowość i terminowość pobierania dochodów;
- 2) zgodność wydatków z planowanym przeznaczeniem;
- 3) prawidłowość wykorzystania środków finansowych, w tym zakres zrealizowanych zadań;

⁶⁹ Informacja o wynikach kontroli. Wykonanie budżetu państwa w 2022 r. w części 29 - Obrona narodowa oraz wykonanie planów finansowych funduszu modernizacji Sił Zbrojnych i Zakładu Inwestycji Traktatu Północnoatlantyckiego, KON. 430.001.2023, s. 18-19.

⁷⁰ Dz.U. z 2023 r. poz. 2110 ze zm.

zebranych podczas prowadzenia badania zdarzenia lotniczego w celach innych niż cel, o którym mowa w ust. 1, może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego za zgodą sądu”.

Powyższe ustalenie dowodzi naruszenia kryterium legalności i gospodarności przez Ministra Obrony Narodowej, co zostało zakwalifikowane jako nieprawidłowość.

2.3. Ocena adekwatności, optymalności i skuteczności podejmowanych działań przez Podkomisję

Podstawowym warunkiem przystąpienia do pracy badawczej jest dokładnie sprecyzowany cel badania, który określa zakres i cechy materiałów, które mają być źródłem badań⁷¹. Celem badania Podkomisji powołanej decyzją nr 16 Ministra Obrony Narodowej⁷² było ponowne zbadanie wypadku lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r. oraz przedstawienie raportu z prac Podkomisji Ministrowi Obrony Narodowej i Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. W celu rozwiązania zadania badawczego należy zastosować metodologię badań, w której powinny być poddawane badaniu fakty – rozumiane jako zdarzenia pewne (konkretne), które miały miejsce lub będą miały miejsce. Nauka jest ściśle powiązana z faktami, cechuje ją sposób zdobywania wiadomości, dobór metod, planowość, sposoby uzasadnień.

Zespół poddał analizie pismo Przewodniczącego Podkomisji, Antoniego MACIEREWICZA z dnia 11 kwietnia 2018 r. do Ministra Obrony Narodowej Mariusza BŁASZCZAKA (MON KJ Nr 1, nr pisma 123/P z dnia 11 kwietnia 2018 r.). Przekazano w nim tzw. „Raport techniczny” przygotowany przez Podkomisję, z dodatkową informacją, że Podkomisja podjęła decyzję o anulowaniu Raportu opublikowanego przez Komisję Badań Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego pod przewodnictwem Jerzego MILLERA. Podkreślenia wymaga fakt, że uchwałę w sprawie uchylecia Raportu Millera Podkomisja podjęła dopiero w dniu 10 sierpnia 2021 r., zatem twierdzenie z 2018 r. nie opiera się na prawdzie.

⁷¹ W. Pytkowski, Organizacja badań i ocena prac naukowych, Warszawa 1985, s. 87.

⁷² Decyzja Nr 16/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 4 lutego 2016 r. w sprawie powołania podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Z analizy zapisów prawnych oraz dokumentacji Podkomisji wynika, że Podkomisja nie miała prawa anulować Raportu MILLERA. Podstawą jego uchwalenia był załącznik nr 13 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonym w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. z 1959 r. poz. 212). Jest to dokument rangi międzynarodowej.

Dokumentem podstawowym KBWL LP pod kierownictwem Jerzego MILLERA był „Protokół badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 – wypadku ciężkiego (katastrofy) samolotu Tu-154M nr 101, zaistniałego w 36 specjalnym pułku lotnictwa transportowego z WARSZAWY, dnia 10 kwietnia 2010 r., w sobotę, o godz. 6:41 UTC, w dzień IFR”. Został on przygotowany na podstawie ówczasnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 26 maja 2004 r. w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz. U. poz. 146, z późn. zm.). Minister Obrony Narodowej, zgodnie z tą regulacją, zatwierdzał przedmiotowy protokół.

W § 31 obecnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego przyjęto zasadę, zgodnie z którą badanie wypadków i incydentów lotniczych niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia kontynuuje Komisja powołana tym rozporządzeniem, czyli działająca na nowych zasadach. W zakresie postępowań zakończonych, a które w wyniku ujawnienia nowych okoliczności lub dowodów istotnych dla sprawy, stosuje się więc zasadę przepisów obecnie obowiązujących. Należy tu zauważyć, że rozporządzenie nie przewiduje możliwości uzupełnienia badań. W obecnym systemie prawnym dokumentem kończącym badanie jest raport końcowy.

Mając powyższe na uwadze, a w szczególności fakt, że raport końcowy (vide: protokół z badania zdarzenia lotniczego) może uchylić wyłącznie KBWL LP przy udziale: – co najmniej przewodniczącego albo jednego z jego zastępców, – przewodniczącego zespołu badawczego, – 10 członków Komisji, ani Minister Obrony Narodowej, ani przewodniczący Podkomisji nie ma tytułu prawnego do uchylecia Raportu MILLERA czy też Protokołu badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Reasumując, działanie Przewodniczącego Podkomisji w tym zakresie można uznać za bezzasadne, pozbawione legalności oraz nieadekwatne do celu w jakim została powołana Podkomisja. Zatem czynność ta zgodnie z obowiązującymi przepisami została dokonana bezpodstawnie i nie powoduje skutków prawnych.

Zespół ocenił jako niecelowe i niegospodarne działanie Ministra Obrony Narodowej oraz Podkomisji funkcjonującej po 10 sierpnia 2021 r. Przewodniczący Podkomisji przekazując Ministrowi Obrony Narodowej „Raport z badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Tu-154M nr 101 z dnia 10 kwietnia 2010 r. nad lotniskiem Smoleńsk-Siewiernyj na terytorium Federacji Rosyjskiej” potwierdził, iż Podkomisja formalnie wykonała pracę, do której została powołana i zakończyła badanie zdarzenia lotniczego. Dalsza działalność Podkomisji była nieuzasadniona, a kolejne badania były bezpodstawne, co zostało opisane szczegółowo we wcześniejszej części Raportu Zespołu. Pismem z dnia 14 kwietnia 2022 r. nr 28/22/P, Przewodniczący Podkomisji, powołując się na rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania KBWL LP, przekazał Ministrowi Obrony Narodowej ww. Raport, prosząc jednocześnie o zamieszczenie jego treści na stronie internetowej Podkomisji. Analogicznym pismem z dnia 10 maja 2022 r. nr 40/22/P Przewodniczący Podkomisji przesłał Ministrowi Obrony Narodowej nośnik z załącznikami do Raportu, prosząc o zamieszczenie ich treści na stronie internetowej Podkomisji. Powyższe działania nie wypełniły wymogu określonego w § 28 ust. 7 wskazywanego wyżej rozporządzenia zgodnie, z którym raport z prac Podkomisji przedstawiany jest Ministrowi Obrony Narodowej i Komisji Lotnictwa Państwowego. Pełna korespondencja w powyższej sprawie została szczegółowo opisana w pkt. 2.1.

Po dokonaniu analizy ekspertyz zleconych przez Podkomisję w niezależnych instytucjach, Zespół stwierdził, że projekty badawcze w wielu przypadkach pokrywały się lub nie dotyczyły wyjaśnienia przyczyn i przebiegu zdarzenia lotniczego. Ustalono, że niektóre badania zamawiano kierując się kryterium możliwości potwierdzenia tezy Podkomisji, zamiast potrzebą wynikającą z procesu badawczego. W procesie oceny działalności Podkomisji stwierdzono przeprowadzone badania, które nie miały uzasadnienia. Ponadto ustalono, że

całkowicie zbędne badania materiałowe⁷³ elementów konstrukcyjnych samolotu Tu-154M nr 102 doprowadziły do zniszczenia jego konstrukcji, co stanowiło działanie nieadekwatne do potrzeb i możliwości badawczych Podkomisji.

Stwierdzono niewspółmierną wysokość wypłaconych wynagrodzeń członkom Podkomisji, szczególnie w okresie od 11 sierpnia 2021 r. do 15 grudnia 2023 r. w stosunku do kwot za zlecone ekspertyzy, w tym sposób zamawiania ekspertyz. Zamawiając ekspertyzy o wartości nie przekraczającej 30 tys. euro skutecznie występowano do Ministra Obrony Narodowej o zwolnienie z procedury dokonywania zakupów⁷⁴ używając mało wiarygodnej argumentacji, np. cyt.: „Niniejsza prośba wynika z dynamicznego trybu pracy Podkomisji, czego efektem są szybko podejmowane decyzje (...)”⁷⁵. Użyta argumentacja o „dynamicznym trybie pracy Podkomisji” jest zaprzeczeniem obiektywnie istniejącej rzeczywistości – Podkomisja rozpatrując kryterium celu jej powołania do 15 grudnia 2023 r. nie zrealizowała swojego zadania.

Kolejnym przykładem podejmowania nieadekwatnych i nieskutecznych działań w wyjaśnieniu przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M nr 101 było zlecenie świadczenia usługi eksperckiej na rzecz Podkomisji polegającej na raportowaniu zebranych danych podczas czynności pomiarowych na samolocie Tu-154M nr 102 przez Firmę Usługową „PioMax” Amandy UŁASIUK. Zespół ocenia, że zlecając firmie zewnętrznej wykonanie dokumentacji fotograficznej czynności na samolocie Tu-154M nr 102, dopuszczono do rażącej niegospodarności w dysponowaniu środkami publicznymi, co było działaniem nieadekwatnym. W zasobach KBWL LP, której Podkomisja była częścią, jak i ogólnych zasobach MON (m.in. Żandarmeria Wojskowa), Minister Obrony Narodowej dysponował siłami i środkami do realizacji tego rodzaju zadań. KBWL LP dysponuje wykwalifikowanymi pracownikami potrafiącymi opracowywać specjalistyczny, ekspercki materiał fotograficzny na potrzeby prac KBWL LP. Instytucja dysponuje specjalistycznym sprzętem fotograficznym, który

⁷³ Materiały lotnicze są skategoryzowane, stąd pobieranie fragmentów samolotu do badań było całkowicie zbędne – skutkowało zniszczeniem samolotu.

⁷⁴ Zarządzenie nr 12 Dyrektora Generalnego Ministerstwa Obrony Narodowej z dnia 30 grudnia 2014 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania w Ministerstwie Obrony Narodowej regulaminu udzielania zamówień publicznych na terenie RP, których wartość nie przekracza wyrażonej w złotych równowartości kwoty 30 000 euro.

⁷⁵ Pismo p.o. Przewodniczącego Podkomisji Kazimierza Nowaczyka z dnia 7.08.2017 r. do Ministra Obrony Narodowej Antoniego Macierewicza, nr księgowy dokumentu 17155-48.

może być z powodzeniem użyty do tego rodzaju prac. Podobnymi specjalistami oraz sprzętem dysponują także specjalne komórki Żandarmerii Wojskowej, które są przygotowane do takich działań i mogą wykonać podobnego rodzaju zadania w ramach rutynowych czynności operacyjnych.

Na uwagę zasługuje także działanie Podkomisji w kwestii wykorzystania do badań zapasowego silnika Tu-154M. Podkomisja decydowała o wykorzystaniu tego silnika do prowadzenia badań i eksperymentów, z badaniami niszczącymi włącznie.

W wyniku braku koordynacji, nie mających racjonalnego uzasadnienia decyzji dotyczących przekazania zapasowego silnika na rzecz Podkomisji, a także zaangażowania do tej operacji szeregu instytucji cywilnych i wojskowych doprowadzono do bezzasadnego przetransportowania silnika z magazynów Agencji Mienia Wojskowego w Kraśniku do WZL nr 4 S.A. (WZL-4 S.A.) w Warszawie w dniu 19.09.2019 r.

Przytoczone powyżej przykłady świadczą o nieadekwatnych i nieoptymalnych działaniach podejmowanych przez Podkomisję.

2.4. Ocena kompletności zwróconej dokumentacji i materiałów zgromadzonych przez Podkomisję

Zasady postępowania z materiałami zebranymi podczas badania wypadku przez KBWL LP określa § 27 ust. 1 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.

W powyższym przepisie wskazano, że „przed upływem kadencji Komisja Lotnictwa Państwowego przekazuje materiały zebrane podczas badania wypadków i incydentów lotniczych właściwej jednostce podległej MON”. W tym przypadku do 2022 r. był to Inspektorat MON do spraw Bezpieczeństwa Lotów, a od 31 stycznia 2022 r. – Władza Lotnictwa Wojskowego.

W związku z tym, że powyższe przepisy nie zawierają osobnego rozwiązania dla Podkomisji, przepisy ogólne dla KBWL LP, stosuje się wprost w odniesieniu do Podkomisji.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

W ocenie Zespołu obowiązkiem Przewodniczącego Podkomisji jako osoby odpowiedzialnej za całokształt jej prac, było przekazanie wszystkich materiałów do właściwej jednostki podległej MON przed upływem kadencji Podkomisji. Z materiałów analizowanych przez Zespół, a także z informacji uzyskanych z KBWL LP wynika, że w okresie prac Podkomisji, czyli od 2016 r. do 2023 r., nie respektowano tych przepisów.

Zebrane materiały nie trafiły do Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, nie były one też ewidencjonowane ani archiwizowane przez Sekretarza Podkomisji zgodnie z jego obowiązkami.

W toku prac prowadzonych przez członków Zespołu oraz analizy przekazanej dokumentacji, Zespół stwierdził braki w posiadanej przez Podkomisję dokumentacji oraz braki w zgromadzonych materiałach. Nie odnaleziono większości oryginałów prowadzonej korespondencji lub opracowywanej dokumentacji (Zespół dysponował kserokopiami), które po zakończeniu badania wypadku lotniczego powinny zostać przekazane Sekretarzowi Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.

Członkowie Zespołu odnaleźli w przekazanej dokumentacji część (od str. nr 1 do str. 110/328) oryginału Raportu końcowego z badania zdarzenia lotniczego (tzw. Raport Komisji Jerzego MILLERA) oraz część oryginału Protokołu badania zdarzenia lotniczego (dokument z podpisami członków Komisji Jerzego MILLERA). Były to jednak dokumenty niekompletne, a w treści dokumentów i ich załącznikach brakowało od kilku do kilkunastu kart.

Duża część dokumentacji jest niekompletna, nosi cechy fragmentacji (np. odłączano od niej załączniki). Z informacji uzyskanych z Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, zgodnie ze stanem obecnym, instytucja ta nie dysponuje w swoich archiwach oryginałami Raportu oraz Protokołu z badania tego zdarzenia, co pozwala stwierdzić, że dokumenty te do chwili obecnej nie zostały zwrócone do KBWL LP. Fakt, że dokumenty te pochodziły ze zbiorów archiwum WLW, stwierdzono na podstawie pism Szefa Inspektoratu MON ds. BL⁷⁶, które zachowały się w dokumentacji Podkomisji. Z treści tych pism wynika, że

⁷⁶ Pisma nr 1276/15 z dnia 23.11.2015 r., nr 1290/15 z dnia 26.11.2015 r., nr 1291/15 z dnia 26.11.2015 r., nr 1371/15 z dnia 15.12.2015 r. oraz nr 356/16 z dnia 14.04.2016 r.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

ówczesny Minister Obrony Narodowej Antoni MACIEREWICZ na spotkaniu z Szefem Inspektoratu MON ds. BL wydał ustnie polecenie przekazania do Ministerstwa Obrony Narodowej dokumentów oraz kopii danych pochodzących z oryginalnych dysków serwera plików Komisji zgromadzonych przez KBWL LP i przekazanych przez jej Sekretarza po zakończeniu badania katastrofy.

Jednocześnie w celu zabezpieczenia wydanego materiału, Szef Inspektoratu MON ds. BL przedstawił w tych pismach informację o konieczności zwrotu tych materiałów do Inspektoratu MON ds. BL po ich wykorzystaniu przez Ministra. Do zwrotu tych materiałów do IMON ds. BL czy do KBWL LP, pomimo wskazania takiej procedury, nigdy nie doszło⁷⁷.

Szereg dokumentów dostarczonych Zespołowi z Wojskowego Biura Historycznego – CAW zawierało załączniki w postaci pustych kopert opatrzonej adnotacją „Do rąk własnych”, co uniemożliwiło Zespołowi zapoznanie się z ich treścią, ponieważ zostały odłączone od pisma przewodniego i trafiły bezpośrednio do odbiorców, a ich odzyskanie jest w praktyce niemożliwe (korespondencja pomiędzy ZLN a Ministrem Obrony Narodowej).

W materiałach dostarczonych Zespołowi po inwentaryzacji pomieszczeń zajmowanych przez Podkomisję do ponownego zbadania wypadku lotniczego w Ministerstwie Obrony Narodowej, zidentyfikowano karton zawierający materiały dowodowe. W 20 kopertach, w woreczkach strunowych, znajdowały się próbki różnych materiałów.

Po oględzinach stwierdzono, że są to, z dużym prawdopodobieństwem, próbki z miejsca katastrofy samolotu Tu-154M nr 101 (fragmenty tkanin z resztkami wyschniętej ziemi). Natomiast w 7 plastikowych zakręcanych pojemnikach (po ok. 100 ml) znajdowały się pobrane próbki na taśmie celuloidowej lub wacikach. Próbki te z dużym prawdopodobieństwem nie były własnością Podkomisji, zostały wypożyczone i nie oddane właściwym organom, najprawdopodobniej prokuraturze (zał. 2-28 do pisma nr 802/2024 z dnia 03.04.2024 r. Szefa WLW).

Po kwerendzie otrzymanych dokumentów Zespół ustalił, że współpraca Podkomisji z Prokuraturą Krajową rozwijała się w dwóch obszarach:

⁷⁷ Pismo nr 1276/15 z dnia 23.11.2015 r. oraz nr 1371/15 z dnia 15.12.2015 r.

- 1) pozyskanie materiału dowodowego z Prokuratury Krajowej w postępowaniu przygotowawczym o sygn. PK III 1 Ds. 1.2016 przez Podkomisję;
- 2) pozyskanie materiału badawczego z Podkomisji przez Prokuraturę Krajową.

W zakresie pierwszego obszaru w dniach 13 i 15 czerwca 2016 r. Podkomisja pierwszy raz skierowała do Zastępcy Prokuratora Generalnego wnioski o udostępnienie dowodów z postępowania przygotowawczego o sygn. PK III 1 Ds. 1.2016, w tym o wypożyczenie elementów i części samolotu Tu-154M nr 101.

Zarządzeniem o udostępnieniu materiałów śledztwa z dnia 22 czerwca 2016 r. Prokuratura Krajowa w trybie art. 156 § 5 kpk udostępniła Podkomisji kopię akt sprawy w postaci skanów 762 tomów, a zarządzeniem z dnia 23 czerwca 2016 r. udostępniła Podkomisji części z samolotu Tu-154M nr 101.

Podkomisja zwracała się wielokrotnie do Prokuratury Krajowej o różnego rodzaju informacje, materiały lub dopuszczenie do przeprowadzenia dowodu (np. sekcja zwłok ofiar katastrofy). Prokuratura Krajowa zgodnie z Kodeksem postępowania karnego udzielała stosownej informacji. Jednocześnie Prokuratura zastrzegała, iż upublicznienie przekazanych materiałów i dowodów, z uwagi na konieczność zabezpieczenia prawidłowego toku postępowania, wymaga zgody prokuratora prowadzącego śledztwo o sygn. PK III 1 Ds. 1.2016.

Zanotowano przypadki, w których Prokuratura Krajowa odmawiała udostępnienia określonych dowodów z uwagi na fakt, że dany materiał w rozumieniu art. 136 ust. 1 pkt 5 ustawy Prawo lotnicze nie stanowił o okolicznościach i przyczynach zaistnienia katastrofy lotniczej⁷⁸.

W dniach 18 i 19 lipca 2016 r. przy asyście Żandarmerii Wojskowej Przewodniczący Podkomisji Wacław BERCZYŃSKI, bez zgody Prokuratury Krajowej, zarekwirował dowody z Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych (ITWL). Instytut w piśmie do Prokuratury poinformował, że informację o braku zgody otrzymał dzień po wydaniu dokumentu. Czynność

⁷⁸ Pismo z 06.07.2018 r. z Prokuratury Krajowej – brak nr wch., pismo z 09.08.2018 r. z Prokuratury Krajowej – brak nr wch.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

ta została wykonana na podstawie pisemnego polecenia Ministra Obrony Narodowej Antoniego MACIEREWICZA z dnia 18 lipca 2016 r. (nr 6298/CO)⁷⁹.



Warszawa, dnia 18 - 07 - 2016 r.

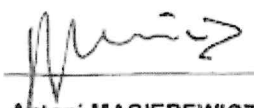
BARDZO PILNE

DYREKTOR
INSTYTUTU TECHNICZNEGO
WOJSK LOTNICZYCH
Pan prof. dr hab. inż. Ryszard SZCZEPANIK

Stanisław Ryszard Dykalski

Polecam w trybie pilnym przekazać do Podkomisji do Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego Samolotu Tu-154M wszystkie materiały dotyczące przedmiotowego samolotu znajdujące się w zasobach Instytutu.

→ pociąg


Antoni MACIEREWICZ

Rys. 2.1 Skan pisma nr 6298/CO Ministra Obrony Narodowej Antoniego MACIEREWICZA z dnia 18 lipca 2016 r.

Zastępca Prokuratora Generalnego Marek PASIONEK zażądał od Przewodniczącego Podkomisji natychmiastowego zwrotu nieprawnie pozyskanych przez Podkomisję dowodów⁸⁰.

Przewodniczący Podkomisji odniósł się do pism Prokuratora w następujący sposób, cyt.:

⁷⁹ Pismo z dnia 19.07.2016 r. nr wch. 78/P.

⁸⁰ Pismo z dnia 25.07.2016 r. – pismo przekazane do Podkomisji kurierem do rąk specjalisty ds. obsługi Podkomisji Zofii Wójcik.

„W nawiązaniu do pisma z dnia 25 lipca 2016 r. uprzejmie informuję, że akta z Instytutu Technicznego Wojsk Lotniczych nie zawierają dokumentu wskazującego, iż stanowią one materiał śledztwa o sygn. PK III 1 Ds 1.2016 (wcześniej sygn. PoŚl/54/10), przekazany powołanemu przez Wojskową Prokuraturę Okręgową zespołowi biegłych w celu wydania opinii, za wyjątkiem lakowanych sygnaturą płyt CD i DVD, które zostaną zwrócone do dnia 28 lipca 2016 r. (...).

Brak oznakowania materiałów sygnaturą Prokuratury, a także treść przedmiotowych materiałów, która wskazuje, iż dotyczą one zagadnień technicznych, skutkuje tym, iż należy domniemywać, że są to materiały Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. W tej sytuacji Prokuratura winna dysponować postanowieniem o ich zaliczeniu do materiału dowodowego⁸¹.

W dniu 29 lipca 2016 r. Prokuratura Krajowa odzyskała część materiału dowodowego, co zostało stwierdzone protokolarnie⁸².

O zwrot pozostałego materiału dowodowego Zastępca Prokuratora Generalnego zwracał się ponownie, m. in. w dniach 13 września 2016 r., 14 stycznia 2022 r., 27 lutego 2023 r., 16 listopada 2023 r.

W analizowanych materiałach Zespół odnalazł pisma, w których Prokuratura wielokrotnie upominała się o zwrot udostępnionych materiałów, dowodów rzeczowych oraz materiałów zabranych lub otrzymanych przez Podkomisję. Na podstawie pisma z dnia 3 kwietnia 2024 r. Prokuratury Krajowej do Przewodniczącego Zespołu można stwierdzić, że Podkomisja nie zwróciła następujących dowodów:

- 1) wygięty fragment metalu w kolorze biało-srebrnym – DRZ 4/16;
- 2) urządzenie podobne do urządzenia do opuszczania podwozia samolotu Tu-154M - uszkodzone – DRZ 5/16;
- 3) metalowy element samolotu z naniesionym odręcznie numerem 157-02-7572-401-009 – DRZ 6/16;

⁸¹ Pismo z dnia 26.07.2016 r. nr wych. 108/P.

⁸² Protokół przyjęcia przedmiotów z dnia 29 lipca 2016 r. (sygn. akt. PK III 1 Ds 1.2016).

- 4) gniazdo elektryczne z wiązką przewodów posiadające dwie plomby o oznaczeniach 8726 i nr 714 – DRZ 7/16;
- 5) 15 elementów blachy aluminiowej, materiałów parciałych i drewnianych o różnych kolorach, kształtach i wymiarach pochodzących najprawdopodobniej z samolotu – DRZ 8/16;
- 6) rurka z tworzywa metalopodobnego w kolorze szarym zakończona elementem w kształcie walca, na którym widnieją trzy plomby – DRZ 10/16;
- 7) fragment metalu o nieregularnych kształtach o długości 15,5 cm, szerokości 10,5 cm – DRZ 152/16;
- 8) fragment metalu o nieregularnych kształtach koloru niebiesko-białego o wymiarach 9 cm x 5 cm – DRZ 154/16;
- 9) fragment tworzywa sztucznego o wymiarach 2,8 cm x 6 cm z napisem „TLEN OXYGEN” – DRZ 155/16;
- 10) fragment metalu o nieregularnych kształtach długości 6,5 cm – DRZ 156/16;
- 11) fragment tworzywa sztucznego o nieregularnych kształtach koloru jasno-siwego o wymiarach 6 cm x 8,5 cm – DRZ 157/16;
- 12) fragment tworzywa sztucznego o nieregularnych kształtach koloru jasno-siwego o wymiarach 10 cm x 3,5 cm – DRZ 158/16;
- 13) fragment tworzywa sztucznego o nieregularnych kształtach koloru jasno-siwego o wymiarach 8 cm x 2,5 cm – DRZ 159/16;
- 14) fragment metalu w kształcie koła o średnicy 4,5 cm z wytłoczonym napisem „MADE IN ITALY” – DRZ 161/16;
- 15) fragment tworzywa sztucznego o nieregularnych kształtach koloru jasnopopielatego o wymiarach 6 cm x 7,5 cm – DRZ 162/16;
- 16) fragment metalu o nieregularnych kształtach koloru biało-szarego o wymiarach 7 cm x 19 cm – DRZ 163/16;
- 17) fragment plastiku koloru szarego o nieregularnych kształtach – DRZ 164/16;
- 18) pasek gumowo-metalowy w kolorze srebrnym i szarym – DRZ 165/16;
- 19) element metalowy z przewodami elektrycznymi – DRZ 166/16.

W drugim obszarze wymiany informacji Podkomisji z Prokuraturą Krajową, czyli materiale pozyskiwanym z Podkomisji, należy wskazać, że za każdym razem gdy Prokuratura wносиła o materiał badawczy od Podkomisji, ta powoływała się na ochronę wynikającą z art. 134 ust. 1a ustawy Prawo lotnicze, który brzmi: „Udostępnianie wyników badań, okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych, zebranych podczas prowadzenia badania zdarzenia lotniczego w celach innych niż cel, o którym mowa w ust. 1, może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego za zgodą sądu. Właściwy do rozpoznania sprawy jest dla Komisji, o której mowa w art. 17 Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, Sąd Okręgowy w Warszawie, a dla Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, o której mowa w art. 140 Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, Wojskowy Sąd Okręgowy w Poznaniu”. Było to działanie zgodne z obowiązującym stanem prawnym.

Problem występował wtedy, gdy Prokuratura Krajowa otrzymywała stosowne postanowienia⁸³, a Podkomisja częściowo ignorowała te orzeczenia sądowe. Podkomisja nie respektując w pełni postanowień sądowych nie udostępniała Prokuraturze określonego materiału badawczego.

Na podstawie pisma z dnia 9 kwietnia 2024 r. Prokuratury Krajowej do Przewodniczącego Zespołu ustalono, że Podkomisja nie udostępniła następujących dokumentów:

- 1) opinia biegłych z dziedziny lotnictwa z dnia 13.09.2017 r.;
- 2) analiza - „Rejestrator CVR po katastrofie Tu-154M nr 101” – Andrzej ŁUCZAK;
- 3) opinia na temat warunków meteorologicznych, jakie panowały w dniu 9-10.04.2010 r. w rejonie Smoleńska – Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania PAN, 15.12.2019 r.;
- 4) „Badania pomiaru przebiegu ciśnienia generowanego detonacją materiałów wybuchowych w obiekcie badawczym”, „Rejestracja zjawiska wybuchu w obiekcie badawczym z użyciem kamery termowizyjnej” – Wojskowy Instytut Techniki Panczernej i Samochodowej;

⁸³ Prawomocne postanowienie Wojskowego Sądu Okręgowego w Poznaniu o sygn. akt: Kp 18/21 z dnia 27.05.2021 r. i o sygn. akt: Kp 10/22 z dnia 22.06.2022 r. oraz o sygn. akt: Kp. 7/23 z dnia 14.04.2023 r.

- 5) raport z prac firmy Piomax Amanda Ułasiuk – umowa 342/2018/DA 08.2018 r.;
- 6) raport z prac firmy Piomax Amanda Ułasiuk – umowa 512/2018/DA 12.2018 r.;
- 7) raport z prac firmy Piomax Amanda Ułasiuk – umowa 218/2019/DA 06.2019 r.;
- 8) analiza obecności materiałów wybuchowych za pomocą spektrometrów ruchliwości jonów – Pimco Sp. z o. o., 2018 r. wraz z materiałami zdjęciowymi i filmowymi z tych badań;
- 9) ekspertyza wyznaczenia parametrów odśrodkowego, wybuchowego obciążenia duralowego pojemnika skutkujących pojawieniem się pęknięć na jego ściankach prof. dr hab. inż. Stanisław CUDZIŁO, WAT, 31.07.2019 r.;
- 10) pomiary przyspieszeń przy próbach detonacji różnych materiałów wybuchowych Główny Instytut Górnictwa, 29.05.2020 r.;
- 11) analizy geodezyjne – Krzysztof SZELĄG;
- 12) Work and findings for the reinvestigation of the accident to Tu-154M (101) on 10 April 2010 in Smoleńsk – Göran LILJA, 01.2020 r.;
- 13) CVR analysis accident Tu-154M no. 101 on 10 April 2010 in Smoleńsk – Christer MAGNUSSON, 12.12.2019 r.;
- 14) (Review of Russian (IAC/MAK) report into the Tu-154M accident at Smolensk on 10 April 2010 – A. Frank TAYLOR BSc CEng FRAeS FEI FISASI Consultant in Air Safety & Accidents Investigation, 8.03.2017 r.;
- 15) Review of Polish investigation (Miller) report into the Tu-154M accident at Smolensk on 10 April 2010 – A. Frank TAYLOR BSc CEng FRAeS FEI FISASI Consultant in Air Safety & Accidents Investigation, 8.03.2017 r.;
- 16) The Tu-154M crash on 10 April 2010 - 12.2019 r.;
- 17) Raport cz. 1 i cz. 2 – Christopher PROTHEROE, 12.2019 r.;
- 18) ekspertyza polegająca na rejestracji badań szybką kamerą – ENVIBRA, 2019 r.;
- 19) analiza rejestratora parametrycznego lotu MłP oraz telefonów komórkowych Ewald GRYGLEWICZ;
- 20) analiza techniczna aspektów przebiegu lotu i procedury lądowania samolotu Tu-154M nr 101 na lotnisku Smoleńsk-Północny, w dniu 10.04.2010 r. – Andrzej TADEUSIAK;

- 21) badanie wytrzymałościowe nitu lotniczego – dr inż. Dominik GŁOWACKI, 22.07.2020 r.;
- 22) ocena wiarygodności zapisu czarnej skrzynki samolotu Tu-154M PLF 101 dr Bogdan NIENAŁTOWSKI, 03.2019 r.;
- 23) analiza prawna faktycznych działań administracji rządowej w latach 2009- 2017 w zakresie zdarzenia lotniczego z 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem (Rosja) Aleksandra ŚLIWOSKA, 04.2018 r.;
- 24) analiza możliwych rozwiązań prawnych w zakresie badania zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r., tj. ocena wyboru podstawy prawnej do badania katastrofy, ocena możliwości działań na arenie międzynarodowej na obecnym etapie działania – Aleksandra ŚLIWOSKA, 08.2018 r.;
- 25) analiza prawna możliwości zaangażowania organizacji międzynarodowych w zwrot wraku samolotu Tu-154M w związku z wydaną w dniu 12.10.2018 r. rezolucją Rady Europy wzywającą Rosję do zwrotu wraku – Aleksandra ŚLIWOSKA, 08.2019 r.;
- 26) analiza prawna charakteru i zakresu obowiązywania raportu MAK – Aleksandra ŚLIWOSKA, 08.2019 r.;
- 27) analiza prawna dokumentów jawnych oraz niejawnych w przygotowaniu lotu w dniu 10 kwietnia 2010 r. – Aleksandra ŚLIWOSKA, 08.2019 r.;
- 28) analiza prawna dokumentów jawnych oraz niejawnych zgromadzonych w związku z pracami remontowymi samolotu – Aleksandra ŚLIWOSKA, 08.2019 r.;
- 29) ocena stanu faktycznego i analiza instrumentów prawa międzynarodowego potencjalnie dostępnych Rzeczypospolitej Polskiej mogących znaleźć zastosowanie w dalszym postępowaniu w sprawie wyjaśnienia przyczyn zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r., ze szczególnym uwzględnieniem aspektów prawnych raportu Międzynarodowego Komitetu Lotniczego – Aleksandra ŚLIWOSKA, 12.2019 r.;
- 30) analiza wpływu dezinformacji rosyjskiej oraz działań Międzynarodowego Komitetu Lotniczego na badanie zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r. – Aleksandra ŚLIWOSKA, 12.2019 r.;

- 31) analiza prawna dodatkowych elementów, które może zawierać dokument końcowy z badania zdarzenia lotniczego (z uwzględnieniem rozróżnienia przepisów dla lotnictwa cywilnego i państwowego – norm ICAO, NATO, zaleceń organizacji zrzeszających badaczy zdarzeń lotniczych) – Aleksandra ŚLIWOSKA, 08.2020 r.;
- 32) analiza obecności materiałów wybuchowych i wniosków dla zapobieżenia podobnym zdarzeniom lotniczym w przyszłości – Aleksandra ŚLIWOSKA, 08.2020 r.;
- 33) analiza uwarunkowań faktograficznych, kompetencyjnych i prawnych badania zdarzenia lotniczego z dnia 10 kwietnia 2010 r. – Aleksandra ŚLIWOSKA, 08.2020 r.;
- 34) analiza obowiązujących przepisów dotyczących archiwizacji dokumentów powstałych w trakcie prac Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego - Aleksandra ŚLIWOSKA, 08.2020 r.;
- 35) analiza i ocena translacji CVR, sporządzonych przez: MAK, IES, CLKP, ABW i Zespół Biegłych NPW (pod kier. A. ARTYMOWICZA) – dr Bogdan NIENAŁTOWSKI;
- 36) analiza i ocena wiarygodności kopii „czarnej skrzynki” MARS BM, w aspekcie umyślnej modyfikacji nagrań rozmów w kabinie oraz komunikacji radiowej pilotów – dr Bogdan NIENAŁTOWSKI;
- 37) analiza i określenie relacji czasowych między zdarzeniami dźwiękowymi, zapisywanymi przez rejestratory sprzęgnięte z zegarem czasu pokładowego (system MSRP), z zegarem wieży kontrolnej lotniska smoleńskiego oraz z zegarem czasu UTC (system TAWS Universal Avionics) – dr Bogdan NIENAŁTOWSKI;
- 38) ekspertyza ukraińska metodologii fałszowania czarnych skrzynek przez Rosjan;
- 39) materiały satelitarne uzyskane przez Podkomisję;
- 40) Raport National Institute for Aviation Research (NIAR) – Analiza części raportu NIAR zamieszczonego w załączniku nr 23 do Raportu Podkomisji oraz „Raport Nr POL-005 NIAR”;
- 41) uwierzytelniona kopia protokołu lub dokumentu z wysłuchania przez Podkomisję osoby, która przekazała jej zdjęcia wrakowiska z 10 kwietnia 2010 r. zamieszczone następnie w materiale filmowym „Prawda o zbrodni smoleńskiej”, czy też innego oświadczenia tej osoby złożonego przed tym organem do spraw badania zdarzenia lotniczego - bez animizacji.

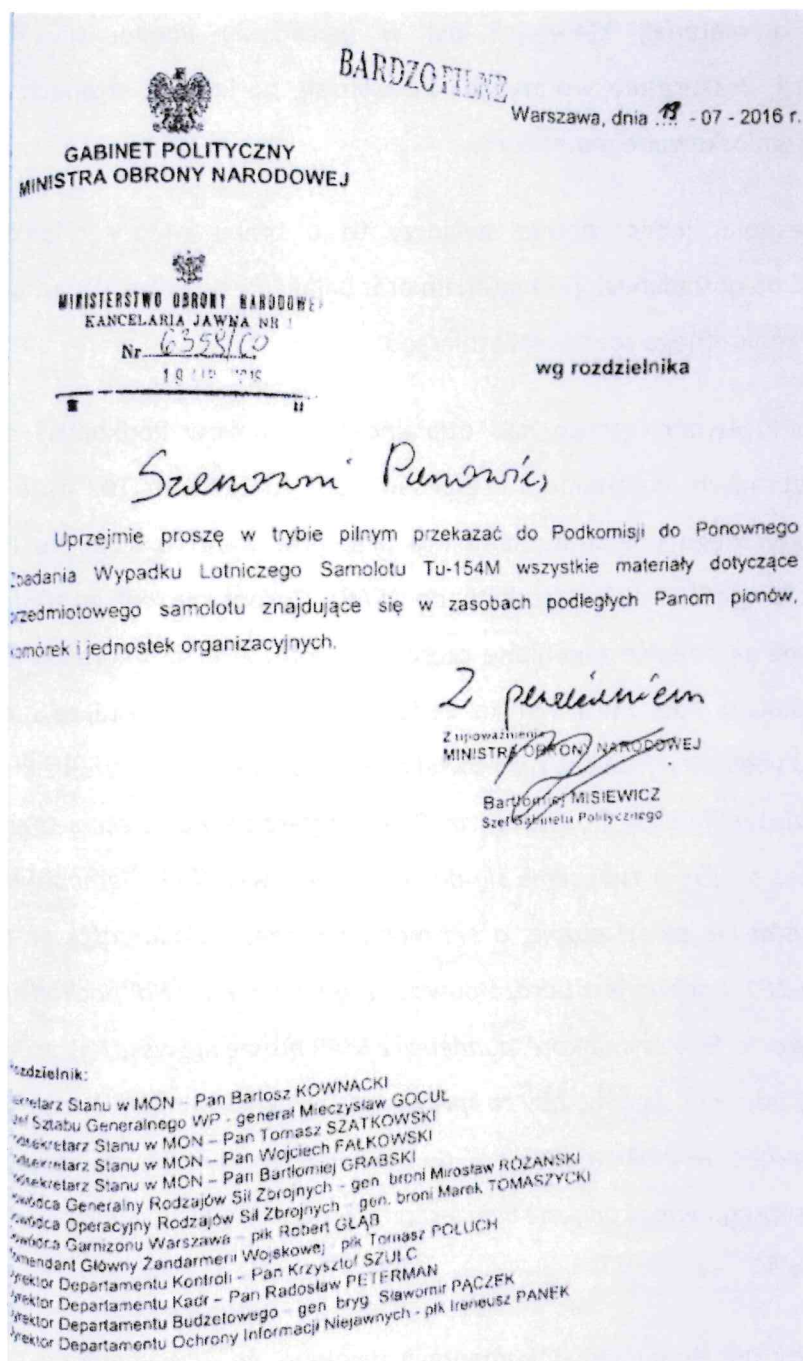
MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Wskazać należy, że niektóre z instytucji, po przesłaniu do Podkomisji żądanych dokumentów, wykazywały duże zainteresowanie stanem prowadzonych prac przez Podkomisję oraz zwrotem powierzonej dokumentacji. Dyrektor Centrum Operacyjnego Ministra Obrony Narodowej dwukrotnie zwracał się z prośbą do Przewodniczącego o zwrot materiałów, które przesłano do Podkomisji. W ramach prowadzonych działań, Zespół nie spotkał się z równoważnymi pisemnymi wezwaniami o zwrot udostępnionych Podkomisji dokumentów kierowanymi ze strony KBWL LP.

W proces gromadzenia materiału badawczego dla Podkomisji zaangażowane było wiele instytucji. Szef Gabinetu Politycznego Bartłomiej MISIEWICZ polecił w trybie pilnym przesłanie wszelkich materiałów dla Podkomisji następującym podmiotom: Sekretarzowi Stanu w MON, Szefowi Sztabu Generalnego WP, Podsekretarzom Stanu MON, Dowódcy Generalnemu Rodzajów Sił Zbrojnych (RSZ), Dowódcy Operacyjnemu Rodzajów Sił Zbrojnych (RSZ), Dowódcy Garnizonu Warszawa, Komendantowi Głównemu Żandarmerii Wojskowej, Dyrektorowi Departamentu Kontroli, Dyrektorowi Departamentu Kadr, Dyrektorowi Departamentu Budżetowego oraz Dyrektorowi Departamentu Ochrony Informacji Niejawnych⁸⁴.

⁸⁴ Pismo z dnia 19.07.2016 r. nr wych. 6359/CO.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO



Rys. 2.2 Skan pisma nr wych. 6359/CO Szefa Gabinetu Politycznego Bartłomieja Misiewicza z dnia 19.07.2016 r.

W działalności Podkomisji stwierdzono brak jakiegokolwiek nadzoru nad przetwarzanymi materiałami. Z korespondencji pomiędzy Podkomisją a Prokuraturą wynikało, że członkowie Podkomisji nie zapoznawali się z treścią przesyłanych im materiałów, ponieważ wielokrotnie

wnioskowali o materiał, który już był w posiadaniu Podkomisji. W prowadzonej korespondencji, Prokuratura wskazywała Podkomisji, na których stronach poszczególnych tomów akt są wnioskowane materiały⁸⁵.

W ocenie Zespołu, jednoznacznie świadczy to o braku wiedzy członków Podkomisji w odniesieniu do posiadanego już materiału oraz bałaganie organizacyjnym w całym procesie badania tego konkretnego zdarzenia lotniczego.

Brak nadzoru Przewodniczącego nad działalnością członków Podkomisji doprowadził do wywożenia zebranych materiałów i części samolotu Tu-154M nr 102 poza teren 23. Bazy Lotnictwa Taktycznego (elementy samolotu przechowywano w siedzibie Podkomisji przy ul. Klonowej, a część z nich przesłano do NIAR). Zespół nie był w stanie ustalić gdzie przechowywane są obecnie zagubione części samolotu. Z analizy korespondencji mailowej pomiędzy członkami Podkomisji wynika, że takiej wiedzy nie miała także sama Podkomisja, cyt. *„Z tego co wiem to o fotelach rozmawiał ostatnio Janusz z p. Wiesławem i wychodziło, że fotele leżą gdzieś u Biniendy”⁸⁶, „Szanowny Panie Profesorze, na polecenie Przewodniczącego kieruję do Pana prośbę o zwrócenie się do NIAR zwrot wszelkich elementów samolotu. Być może ktoś wystąpił na jakimś etapie, a oni mogą nie mieć świadomości, że to są materiały dowodowe ze 101. Sprawa jest bardzo poważna, gdyż ten materiał pochodził z prokuratury. Musimy go zwrócić. Przy czym z korespondencji z NIAR proszę nie wskazywać im, że to materiał z prokuratury, gdyż nie chcemy, aby ta sprawa gdziekolwiek medialnie zaistniała. Natomiast nie jest wykluczone, że ktoś mógł wystąpić do NIAR w dobrej wierze, jeszcze w 2018 r. gdyż te fragmenty posegregowane i opisane były jeszcze na Klonowej, a przy przeprowadzce na Kolską już ich nie było”⁸⁷.*

Podczas analizy udostępnionej dokumentacji ustalono, że Przewodniczący Podkomisji nie prowadził nadzoru nad przekazywaniem, udostępnianiem i miejscami przechowywania zgromadzonych podczas badania materiałów, w tym również materiałów przekazywanych przez Prokuraturę. Przewodniczący nie posiadał bieżących informacji kto, kiedy i gdzie

⁸⁵ Pismo z dnia 22.07.2016 r. nr wch. 93/P – na 5 stronach.

⁸⁶ Email Sekretariat Podkomisji do Jacek Kołota, Śliwoska Aleksandra, Palonek Marta z dnia 2 lutego 2021 r.

⁸⁷ Email Marta Palonek do Wiesław Binienda z dnia 10 marca 2023 r.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

przechowuje dane, które pozyskała Podkomisja, w efekcie czego wiele części i materiałów zaginęło, a Przewodniczący nie poczuwał się do odpowiedzialności za powyższe uchybienia i niedopełnienie obowiązków, tłumacząc, że nie przyjmował jako Przewodniczący żadnych materiałów np. od Prokuratury⁸⁸.

Ponadto Zespół dokonał analizy zasadności gromadzonej dokumentacji przez Podkomisję w kontekście jej przydatności w trakcie prac nad wypadkiem lotniczym. Zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania KBWL LP, Minister ma prawo powołać Podkomisję do ponownego zbadania tego wypadku lub incydentu⁸⁹. Wątpliwości Zespołu budzi fakt gromadzenia zbędnej dokumentacji przysyłanej na polecenie Przewodniczącego lub Koordynatora Zespołu Lotniczo-Nawigacyjnego do Podkomisji. W trakcie analizy, zwrócono uwagę na pisma do różnych instytucji z prośbą o udostępnienie Podkomisji takich danych, jak:

- roczny nalot w lotnictwie od roku 1965 do 2017,
- roczny wykaz nalotu na jednego pilota od roku 1965 do 2017,
- wszystkich raportów podsumowujących Konferencje Bezpieczeństwa Lotów, po 10.04.2010 r.,
- protokołów z badania wypadku samolotu C-295 w Mirosławcu oraz wypadku białoruskiego samolotu Su-27 k. Radomia.

Ocena kompletności zwróconej dokumentacji pozwala stwierdzić, że Przewodniczący Podkomisji nie wykonał także decyzji podejmowanych przez jego przełożonych. Zgodnie z decyzją Ministra Obrony Narodowej⁹⁰ z dnia 15.12.2023 r., Przewodniczący Podkomisji był odpowiedzialny, w terminie do 18.12.2023 r., „za przeprowadzenie prac archiwizacyjnych i protokolarne przekazanie do Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego zbioru materiałów, w tym o charakterze niejawnym, zebranych i opracowanych

⁸⁸ Pismo Przewodniczącego Podkomisji do Zespołu Śledczego Nr 1 Prokuratury Krajowej Nr 72/23/P z dnia 06.12.2023 r.

⁸⁹ § 28 ust. 2 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadku Lotniczego Lotnictwa Państwowego.

⁹⁰ Decyzja Nr 408/DP Ministra Obrony Narodowej z dnia 15.12.2023 r. uchylająca decyzję w sprawie powołania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

przez podkomisję w okresie jej działalności⁹¹. Zgodnie z tymi przepisami Przewodniczący zobowiązany był do przekazania całości materiałów zebranych podczas badania wypadku lotniczego do właściwej jednostki podległej MON, czego nie wykonano.

W dokumentacji, która została przekazana Zespołowi znajduje się pismo⁹², w którym Sekretarz Podkomisji, przekazuje protokolarnie wykaz dokumentacji będącej w dyspozycji Podkomisji. Adresatem tego pisma jest Przewodniczący KBWL LP, a dokumenty te, potwierdzone podpisem, przyjął na swój stan Antoni MACIEREWICZ. W wyniku analizy dostarczonego materiału, Zespół ocenił, że Przewodniczący nie wypełnił poleceń zawartych w decyzji Ministra Obrony Narodowej i nie przekazał tych materiałów do Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Dokumentacja ta została pozostawiona w pomieszczeniach zajmowanych przez Podkomisję i za pośrednictwem komisji powołanej spośród członków Departamentu Ochrony Informacji Niejawnych w Ministerstwie Obrony Narodowej⁹³ została przekazana do Zespołu do spraw oceny funkcjonowania Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego.

Kolejnym przykładem wskazującym na wysoki stan dekompletacji materiałów zgromadzonych przez Podkomisję w trakcie badania wypadku lub incydentu lotniczego jest wymiana korespondencji pomiędzy Dyrektorem Biura Ministra Obrony Narodowej a Przewodniczącym Podkomisji. W dniu 31.10.2023 r. Dyrektor Biura Ministra Obrony Narodowej przesłał na adres Przewodniczącego korespondencję⁹⁴ kierowaną do MON dotyczącą pracy Podkomisji wraz z wykazem 46 załączników w postaci pism, oświadczeń, przesyłek, wniosków (a więc materiałów zgromadzonych w trakcie badania wypadku lub incydentu lotniczego). W odpowiedzi⁹⁵, Przewodniczący Antoni MACIEREWICZ odmówił przyjęcia tych dokumentów argumentując, że materiał ten nie był znany ani dostępny Podkomisji i odesłał go do nadawcy. W rezultacie kompetencyjnych przepychanek i udowadniania swoich racji, zamykając sprawę,

⁹¹ Tamże § 1 ust. 1.

⁹² Pismo nr 85/23/P z dnia 18.12.2023 r. z załącznikiem w postaci protokołu zdawczo-odbiorczego.

⁹³ Komisja powołana decyzją nr 55/DOIN Ministra Obrony Narodowej z dnia 19.01.2024 r. w sprawie powołania komisji do spraw rozliczenia z mienia Podkomisji do ponownego zbadania wypadku lotniczego i przekazania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego wszelkich materiałów, w tym zawierające informacje niejawne, zgromadzonych przez Podkomisję do ponownego zbadania wypadku lotniczego.

⁹⁴ Pismo bez numeru z dnia 31.10.2023 r.

⁹⁵ Pismo nr 64/23/P z dnia 13.11.2023 r.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Dyrektor Biura Ministra Obrony Narodowej odesłał przedmiotową dokumentację do Wojskowego Biura Historycznego w celu jej archiwizacji, o czym poinformował Przewodniczącego na piśmie⁹⁶. Tym samym, Przewodniczący Podkomisji pozbawił się dostępu do obszernej i merytorycznej partii materiału opracowanego przez Zespół Lotniczo-Nawigacyjny dotyczącej katastrofy samolotu Tu-154M nr 101.

W opinii Zespołu, powyższe działanie było niedopełnieniem obowiązków wynikających z przepisów rozporządzenia MON⁹⁷ i świadczy o braku ścisłej współpracy pomiędzy I i II Zastępcą, a Sekretarzem Podkomisji, w szczególności przy kompletowaniu akt badania wypadków i incydentów lotniczych.

Osobnym aspektem wskazującym, że dokumentację rozsyłano do wielu instytucji są obowiązujące wówczas uwarunkowania prawne takich działań. W dokumentacji analizowanej przez Zespół, znajduje się bowiem pismo⁹⁸ podpisane przez Przewodniczącego Podkomisji skierowane do Dyrektora Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie, w którym przekazuje on Raport wraz z załącznikami tej instytucji. Sytuacja ta miała miejsce po ponad roku od uchwalenia Raportu i częściowym przesłaniu go wskazanym w przepisach instytucjom⁹⁹ (kompletnego Raportu nigdy nie przesłano do KBWLLP). Po uchwaleniu Raportu oraz przesłaniu go do wskazanych w przepisach instytucji, Przewodniczący Podkomisji nie mógł dodatkowo przysyłać Raportu przez siebie wskazanym podmiotom. Zgodnie bowiem z przepisami rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadku Lotniczego Lotnictwa Państwowego¹⁰⁰, takie uprawnienia do wskazywania podmiotów innych niż wskazane w rozporządzeniu, którym może wysłać raport, leżą wyłącznie w kompetencjach Przewodniczącego Komisji Lotnictwa Państwowego, a nie Przewodniczącego Podkomisji.

⁹⁶ Pismo nr IK 1016538 z dnia 24.11.2023 r.

⁹⁷ § 9 pkt 4 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadku Lotniczego Lotnictwa Państwowego. Obowiązki Przewodniczącego, jego Zastępców, Sekretarza i członków mają w całości zastosowanie wobec Podkomisji – patrz § 28 ust. 5.

⁹⁸ Pismo bez numeru z dnia 26.08.2022 r., WLW 1050/2024, załącznik nr 46.

⁹⁹ § 28 ust. 7 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadku Lotniczego Lotnictwa Państwowego wskazuje tu wyłącznie Ministra Obrony Narodowej i Komisję Lotnictwa Państwowego.

¹⁰⁰ § 25 pkt 3 rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 czerwca 2012 r. w sprawie organizacji oraz działania Komisji Badania Wypadku Lotniczego Lotnictwa Państwowego.

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

Kolejnym zagadnieniem analizowanym w trakcie prac Zespołu, pozostaje fakt przesłania razem z Raportem i dołączonymi do niego załącznikami, materiałów o charakterze niejawnym i tym samym naruszenia takim działaniem przepisów ustawy z dnia 5 sierpnia 2010 r. o ochronie informacji niejawnych. W treści jednego z załączników do raportu¹⁰¹ znajdują się bowiem materiały, które zostały zaczerpnięte z innej, analizowanej przez członków Zespołu dokumentacji z nadaną klauzulą niejawności¹⁰².

Podczas prac prowadzonych przez Zespół stwierdzono, że dokumentacja oraz materiały zgromadzone w trakcie badania na podstawie § 27 ust. 1 rozporządzenia MON w sprawie organizacji oraz działania KBWL LP, nie zostały przekazane do właściwej jednostki podległej MON do czasu rozwiązania Podkomisji.

Dokonując oceny kompletności zwróconych dokumentów i materiałów Zespół zwrócił uwagę na korespondencję skierowaną do Antoniego MACIEREWICZA, jako Ministra Obrony Narodowej, a następnie Przewodniczącego Podkomisji, dotyczącą zwrotu dokumentacji niejawnej. Szef Służby Kontrwywiadu Wojskowego w pismach o klauzuli „zastrzeżone” w dniu 21.10.2016 r. i kolejnym w dniu 09.01.2018 r. zwrócił się z wnioskiem do Antoniego MACIEREWICZA [REDAKTION]

Wniosek ten nie został zrealizowany. Zespół w przejętej po 15.12.2023 r. dokumentacji Podkomisji stwierdził, że dokumenty, o które zwrócił się Szef SKW, były w dalszym ciągu w posiadaniu Przewodniczącego Podkomisji.

W ocenie Zespołu postępowanie takie świadczy o ignorowaniu przez Antoniego MACIEREWICZA wniosków instytucji podległych Ministrowi Obrony Narodowej, na rzecz swoich partykularnych celów. Na podkreślenie zasługuje fakt, że materiały te nie miały związku z ustaleniem przyczyn wypadku lotniczego oraz, że Antoni MACIEREWICZ w okresie od 09.01.2018 r. do 18.02.2020 r. nie posiadał uprawnień do korzystania z materiałów o klauzuli „ściśle tajne” i nie pobierał z Kancelarii Tajnej Nr 1 DOIN i Kancelarii Tajnej Nr 8 DOIN

¹⁰¹ Załącznik nr 39 do Raportu z badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Tu-154M nr 101 z dnia 10 kwietnia 2010 r. nad lotniskiem Smoleńsk-Siewiernyj na terytorium Federacji Rosyjskiej.

¹⁰² Materiały o klauzuli TAJNE i ŚCIŚLE TAJNE udostępnione członkom Zespołu za pośrednictwem Kancelarii Tajnej Nr 1.
str. 76/799

MINISTERSTWO OBRONY NARODOWEJ
ZESPÓŁ DS. OCENY FUNKCJONOWANIA PODKOMISJI DO PONOWNEGO ZBADANIA WYPADKU LOTNICZEGO

żadnych materiałów niejawnych oznaczonych klauzulą „ściśle tajne”. Zespół ustalił, że jako Przewodniczący był uprawniony do dostępu do jawnego serwera SYNOLOGY o nazwie „KLON”, z którego korzystała Podkomisja, i na którym przechowywała materiały o klauzuli „tajne”.

Podkomisja na przestrzeni wielu lat przekazywała przetwarzane materiały, w tym dokumenty, do różnych instytucji nie prowadząc ich rejestru zgodnie z obowiązującymi przepisami. Z tego powodu brak jest możliwości oceny kompletności zgromadzonych materiałów.

Strona celowo pusta