

danej wizyty uniemożliwiało złożenie wniosku wyjazdowego w terminie, dlatego też wnioski składane po terminie traktowane były przez nich, jak wnioski składane w przypadkach nadzwyczajnych, z pominięciem obowiązujących terminów. Wskazać przy tym należy, iż pracownikom KPRM, przygotowującym wizyty Prezesa Rady Ministrów, nie były w większości znane, wymagane przepisami terminy, do złożenia zawiadomienia, a wytłumaczenie w tym zakresie pojawiło się dopiero w ich zeznaniach, na potrzeby wyjaśnienia późnego złożenia wniosku, dotyczącego wizyty 7 kwietnia 2010 roku.

Analiza zawiadomień, obejmujących okres od stycznia 2009 roku do 7 lutego 2011 roku, prowadzi do wniosku, iż pod koniec 2010 roku zmieniła się treść niektórych z nich, chociażby poprzez ich uzupełnienie, o wskazywanie liczby pasażerów, czy przesyłanie listy pasażerów. Przykładowo zawiadomienia kierowane z Kancelarii Sejmu, poza pismem adresowanym do Szefa KPRM Tomasza Arabskiego, według dotychczasowego wzoru, zawierały dokument zatytułowany „zapotrzebowanie na przydzielenie transportu lotniczego”, który w formie tabelarycznej określał dysponenta, limit, liczbę pasażerów, typ statku, datę i godzinę wylotu, datę i godzinę powrotu, trasę lotu oraz inne informacje (na przykład k. 2734-2735, tom nr IIL). Zmianie uległy również zawiadomienia, dotyczące lotów samolotami Embraer, kierowane między innymi do KPRM przez Kancelarię Prezydenta czy Ministerstwo Spraw Zagranicznych, poprzez wysyłanie tych zawiadomień do większej liczby podmiotów i wskazywanie większej ilości i bardziej szczegółowych informacji. Zamówienia na przeloty statkami powietrznymi należącymi do 36 SPLT zasadniczo nie uległy zmianie (na przykład k. 2449-2450, 2469-2470 tom nr IIK). Powyższe potwierdza jedynie nieprawidłową praktykę obowiązującą w badanym okresie i nie respektowanie przepisów Porozumienia z 2004 roku.

Również z KPRP uzyskano kopie zawiadomień, kierowanych z ZOOB do Tomasza Arabskiego Szefa KPRM w latach 2009-2011. Analizowane zamówienia, przesyłane do wiadomości DSP SP RP, 36 SPLT, BOR, zawierały niezbędne dane, za wyjątkiem liczby pasażerów. Poszczególne zawiadomienia wskazywały, poza nazwami miejscowości, w których dane lotnisko jest usytuowane, również na konkretnie określone lotniska startu i lądowania (k. 1291-1673, tom nr IVF-H).

Procedura zamawiania i przyznawania specjalnego wojskowego transportu lotniczego, wynikająca z treści Porozumienia z 2004 roku była zasadniczo zgodna z procedurą opisaną w Instrukcji HEAD z 2009 roku. Jednakże poszczególne zapisy Instrukcji HEAD z 2009 roku były bardziej szczegółowe i operowały inną nomenklaturą. Przykładowo, zgodnie z zapisami Instrukcji zapotrzebowanie na lot o statusie HEAD powinno zawierać informacje, dotyczące: typu statku powietrznego, lotniska, lądowiska, innego miejsca startu i lądowania, terminów wykonania operacji, dat i godzin startów i

ładowań, dysponenta statku powietrznego, liczby pasażerów, ilości i rodzaju przewożonych ładunków. Zapisy Porozumienia wskazywały natomiast na następujące elementy zawiadomienia, jak datę i godzinę odlotu i powrotu, dysponenta i liczbę osób towarzyszących, lotnisko (ładowisko) startu i lądowania, rodzaj statku powietrznego, ew. informację o korzystaniu z wojskowego specjalnego transportu lotniczego, dla celów niezwiązanych z wykonywaniem obowiązków służbowych. Porozumienie z 2004 roku, w przypadku lotu zagranicznego wskazywało na termin złożenia zawiadomienia, który był określony w przepisach państwa docelowego, jednak nie powinien on być krótszy niż 10 dni. Identycznie Instrukcja HEAD z 2009 roku przewidywała termin złożenia zapotrzebowania, który był określony w przepisach obowiązujących nad terytorium państw tranzytowych i docelowych, jednak nie powinien być on krótszy niż dziesięć dni, ale w przeciwieństwie do Porozumienia w Instrukcji była mowa o dziesięciu dniach roboczych.

Porozumienie z 2004 roku w § 10 wskazywało, na konieczność prowadzenia przez Kancelarię Prezesa Rady Ministrów ewidencji zawiadomień, składanych zamówień oraz ewidencji wykonanych lotów.

W toku śledztwa uzyskano z KPRM dokumenty, w postaci ewidencji zawiadomień, składanych zamówień oraz wykonanych lotów wojskowym specjalnym transportem lotniczym, za okres od stycznia 2009 roku do lutego 2011 roku. Ewidencja za wskazany okres prowadzona była w formie tabelarycznej. (k. 320-321, 357-403, tom nr IIA).

W ewidencji za miesiąc kwiecień 2010 roku, pod nr 2/4/2010/mk, widnieje zapis, wprowadzony do ewidencji 4 marca 2010 roku, dotyczący planowanego lotu na trasie Warszawa – Smoleńsk – Warszawa w dniu 10 kwietnia 2010 roku, gdzie jako dysponent wskazany jest Prezydent, a jako typ statku „TU”. W kolejnym wierszu, bez podanego numeru, widnieje zapis, wprowadzony do ewidencji 10 marca 2010 roku, dotyczący planowanego lotu na trasie Warszawa – Smoleńsk – Warszawa w dniu 10 kwietnia 2010 roku, gdzie jako dysponent wskazana jest Kancelaria Prezydenta, a jako typ statku „YK”. Daty wprowadzenia do ewidencji tych dwóch lotów wskazują, iż czynności tych dokonano następnego dnia, po otrzymaniu zamówień z Kancelarii Prezydenta RP, odpowiednio z 3 i 9 marca 2010 roku. Wpisana do ewidencji godzina odlotu, jest godziną skorygowaną, na podstawie ostatniego zamówienia z dnia 30 marca 2010 roku. Z kolei wpisane godziny przylotu samolotów nie odpowiadają godzinom wskazanym w żadnym z trzech zamówień z dni 3, 9 i 30 marca 2010 roku. W ewidencji nie jest wskazana liczba pasażerów, jednak taka informacja nie znalazła się również w przesłanych zamówieniach (k. 384, tom nr IIA).

Z kolei pod nr 7/4/2010/mk, widnieje zapis, wprowadzony do ewidencji 30 marca 2010 roku, dotyczący planowanych lotów na trasie Warszawa – Smoleńsk – Warszawa w dniu 10 kwietnia 2010 roku, gdzie jako dysponent wskazany został Premier, a jako typ statku „TU+YK+2xCASA”. W śledztwie nie ustalono na podstawie jakich danych został sporządzony ten zapis w ewidencji,

skoro wniosek w sprawie wyjazdu zagranicznego Prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska w Federacji Rosyjskiej w dniu 7 kwietnia 2010 roku wpłynął do Sekretariatu Dyrektora Generalnego KPRM w dniu 1 kwietnia 2010 roku. Umieszczanie pod jedną pozycją kilku lotów spowodowało nieczytelność danych, gdyż godzina odlotu 9.50 odpowiada tylko godzinie odlotu samolotu Tu-154 M, a godzina przylotu 21.00 nie odpowiada godzinie przylotu żadnego z samolotów, wskazanych we wniosku wyjazdowym. Podobnie podana liczba pasażerów w postaci zapisu „95+15+20+46” nie odpowiada żadnemu zapisowi z wniosku wyjazdowego, ani ilości osób z list pasażerów, będących załącznikami do wniosku wyjazdowego (k. 4357-4363, tom nr IIT).

Jak wspomniano, z opisu stanowiska pracy Radcy Szefa KPRM z dnia 3 września 2009 roku wynika, iż do zakresu obowiązków Miłosława Kuśmirka należało między innymi prowadzenie ewidencji wszelkich składanych wniosków, dotyczących lotów specjalnych, umożliwiającej koordynację i monitoring wykorzystania tego typu transportu, przez wszystkie uprawnione osoby i instytucje.

Przesłuchany w charakterze świadka w dniu 31 maja 2011 roku Miłosław Kuśmirek zeznał, iż informacje, dotyczące lotów specjalnych, wprowadzane były do opracowanej przez niego ewidencji, której prowadzenie przewidywały również zapisy Porozumienia. Ewidencja miała na celu wypełnienie podstawowego zadania powierzonego Koordynatorowi, tj. koordynacji wykorzystania tego typu transportu, szczególnie w sytuacjach nakładania się planów uprawnionych dysponentów. To właśnie koordynator miał czuwać nad tym, aby plany poszczególnych dysponentów nie kolidowały ze sobą.

Analiza opisanych wyżej zapisów w ewidencji, dotyczących lotów do Smoleńska, planowanych na dzień 7 i 10 kwietnia 2010 roku wskazuje, iż dane wprowadzone do ewidencji nie odpowiadają w części dokumentom, na podstawie których winny zostać opracowane oraz są niekompletne. Z kolei wprowadzenie pod jedną pozycją lotów czterema statkami powietrznymi prowadzi do nieczytelności i niemożliwości zweryfikowania danych, w odniesieniu do każdego lotu. Z treści Porozumienia z 2004 roku wynika, iż Kancelaria Prezesa Rady Ministrów miała prowadzić ewidencję zawiadomień, składanych zamówień oraz ewidencję wykonanych lotów, podczas gdy w rzeczywistości prowadzona ewidencja, w sposób nieprecyzyjny, zawierała ogólną informację o dacie zdarzenia, jakim był przelot statku powietrznego, zamówiony przez określonego dysponenta na danej trasie. Trudno wyobrazić sobie sprawną koordynację na podstawie niepełnych i nieprawdziwych danych, jak w tym przypadku, odnośnie chociażby godzin odlotu i przylotu.

Uzyskane w toku śledztwa wystąpienie pokontrolne Najwyższej Izby Kontroli do Szefa KPRM Tomasza Arabskiego, z dnia 31 stycznia 2012 roku, stwierdza również nieprawidłowości w zapisach ewidencji, dotyczących innych wizyt. NIK wprost wskazuje, iż ewidencja, mająca służyć między innymi zapewnieniu właściwej koordynacji i monitoringowi wykorzystania WSTL przez wszystkie uprawnione osoby i instytucje, była prowadzona w sposób nierzetelny i

nie zawierała w wielu przypadkach wszystkich koniecznych danych. Braki te dotyczyły między innymi: daty i godziny odlotu oraz przylotu, liczby pasażerów, trasy przelotu. NIK stwierdziła te nieprawidłowości w 72 przypadkach, na podstawie 94 spraw, w których KPRM realizował zadania, wynikające z Porozumienia z 2004 roku oraz zarządzeń Szefa KPRM, w związku ze złożonymi zawiadomieniami i wnioskami o potrzebie wykorzystania transportu specjalnego. W toku postępowania prowadzonego przez NIK Miłosław Kuśmirek podał, iż przyczynami niezgodności danych, wprowadzonych do ewidencji, ze stanem faktycznym i posiadaną dokumentacją były błędy pisarskie, nieuwzględnienie danych przekazywanych w wielokrotnie modyfikowanych zawiadomieniach czy wnioskach, a także ogromna dynamika zmian, na etapie przygotowywania i realizowania wizyt, z udziałem najważniejszych osób w państwie, co nie pozwalało na natychmiastowe odzwierciedlenie w ewidencji nowych danych, dotyczących lotów specjalnych. W konsekwencji dane zawarte w ewidencji mogły być obarczone nieścisłościami lub były niekompletne.

Przedstawione przez Miłosława Kuśmirka wytłumaczenie błędów w prowadzonej przez niego ewidencji nie może obiektywnie usprawiedliwiać jego działania. Przede wszystkim rzetelność i skrupulatność, przy wprowadzaniu danych mogłaby wyeliminować, albo co najmniej ograniczyć ilość błędów w ewidencji. Ilość ewentualnych zmian w zamówieniach na dany lot stwarzała realną możliwość odnotowania tych zmian w ewidencji, tym bardziej, że liczba rekordów, dotyczących poszczególnych lotów samolotów specjalnych, w poszczególnych miesiącach, od stycznia 2009 roku do lutego 2011 roku, wahała się w przedziale od kilkunastu do maksymalnie 53, we wrześniu 2009 roku. Niezależnie od negatywnej oceny jakości prowadzonej ewidencji, wskazać należy, iż jej opracowanie przez Miłosława Kuśmirka stanowiło jedno z nielicznych zrealizowanych zadań wskazanych w Porozumieniu z 2004 roku.

Nadzorująca pracę Miłosława Kuśmirka Dyrektor Monika Boniecka zeznała w dniu 18 czerwca 2010 roku, iż rola KPRM w przypadku wykorzystania wojskowego specjalnego transportu lotniczego miała charakter koordynacyjny i polegała na wprowadzeniu zamówionego transportu do ewidencji i sprawdzeniu możliwości jego wykonania, to znaczy, czy dany termin nie jest zarezerwowany na inny lot.

W rzeczywistości prowadzona w sposób niekompletny i niestaranny ewidencja nie spełniała swoich celów, w zakresie koordynacji wykorzystania transportu specjalnego. Przykład stanowi choćby, mające miejsce w trakcie organizowania wizyt 7 i 10 kwietnia 2010 roku, wprowadzenie do ewidencji, za miesiąc marzec 2010 roku, dwóch zapisów, obejmujących zamówienie na lot samolotem Tu-154 M, w tym samym czasie. I tak pod nr 5/3/2010/mk, widnieje zapis, wprowadzony do ewidencji 19 lutego 2010 roku, dotyczący planowanych lotów na trasie Warszawa – Wilno – Warszawa w dniach 10-11 marca 2010 roku, gdzie jako dysponent wskazany jest Prezydent, a pod nr 6/3/2010/mk, widnieje zapis, wprowadzony do ewidencji 26 lutego 2010 roku, dotyczący planowanego lotu na trasie Warszawa – Baku – Tbilisi – Erewań – Gdańsk – Warszawa w

dniach 9-12 marca 2010 roku, gdzie jako dysponent wskazany jest Premier (k. 382, tom nr IIA).

Na podstawie nadesłanych z KPRM dokumentów ustalono, iż w dniu 18 lutego 2010 roku KPRP zamówiła przelot samolotem specjalnym Tu-154 M, w związku z planowanym udziałem Prezydenta RP, w uroczystościach 20 Rocznicy Niepodległości Litwy w Wilnie w dniach 10-11 marca 2010 roku (k. 2057, tom II-I). Z kolei Departament Spraw Zagranicznych KPRM zamówił za pismem z dnia 26 lutego 2010 roku samolot specjalny Tu-154 M, w związku z wizytą Prezesa Rady Ministrów na Kaukazie w dniach 9-12 marca 2010 roku (k. 2056, tom nr II-I). Na podstawie tych zamówień zostały wprowadzone dane do ewidencji, niezależnie od kolizji terminów. Dopiero w dniu 8 marca 2010 roku Zastępca Dowódcy 36 SPLT Grzegorz Kułakowski, w piśmie do Moniki Bonieckiej, przesłanym do wiadomości Dyrektora ZOOP KPRP Janusza Strużyny, poinformował, iż do 36 SPLT wpłynęły wskazane zamówienia i zwrócił się z prośbą o koordynację powyższych wylotów (k. 2047, tom nr II-I). Koordynacja ze strony Moniki Bonieckiej polegała na wystosowaniu pisma w dniu 8 marca 2010 roku do Zastępcy Dowódcy 36 SPLT Grzegorza Kułakowskiego, w którym poinformowała go, iż o zaistniałej sytuacji nałożenia się planowanych terminów lotów samolotem Tu-154 M dowiedziała się w dniu dzisiejszym i nie widzi możliwości koordynacji wykorzystania samolotu specjalnego, albowiem jest on niezbędny dla potrzeb Premiera, w związku z jego wizytą na Kaukazie. Monika Boniecka pismo to wysłała do wiadomości Dyrektora ZOOP KPRP Janusza Strużyny (k. 2046, tom nr II i).

Powyższy przykład świadczy, iż pomimo wprowadzenia do ewidencji dwóch kolizyjnych lotów, nie został ten fakt dostrzeżony przez Miłosława Kuśmirka, ani przez osoby nadzorujące jego pracę, w szczególności Monikę Boniecką. Doprowadziło to do sytuacji, iż zamawiająca przelot KPRP, która chronologicznie wcześniej to uczyniła, została dwa dni przed planowanym odlotem poinformowana, o niemożliwości wykorzystania samolotu, choć informacje pozwalające na skoordynowanie lotów były znane, co najmniej od 26 lutego 2010 roku tj. od daty wpisania kolizyjnego lotu do ewidencji.

Stwierdzone nieprawidłowości w prowadzonej ewidencji nie miały wpływu na przebieg przygotowań i organizacji wizyt, będących przedmiotem niniejszego śledztwa, jednak pozwalają na sformułowanie wniosku, iż ewidencja nie spełniała swoich celów, w zakresie realizowania zadania Szefa KPRM, jakim była koordynacja wykorzystania transportu specjalnego.

Porozumienie z 2004 roku, wskazywało na konieczność opracowywania limitów dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym. Jak wskazano powyżej, Porozumienie nakładało na Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów zadania dotyczące limitów a to:

- 1) ustalanie, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, limitów dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym, na potrzeby osób uprawnionych,

- 2) powiadomienie Stron porozumienia o przyznaczonych limitach,
- 3) powiadamianie Stron porozumienia o przesunięciach przyznaczonych limitów,
- 4) uzgadnianie ze Stronami porozumienia, w ramach którego limitu wykonywany będzie lot, uzasadniony potrzebą niesienia pomocy humanitarnej, żywotnymi interesami lub zobowiązaniami międzynarodowymi RP,
- 5) uzgodnienie ze Stronami porozumienia, oraz poinformowanie Ministra Obrony Narodowej, o wysokości dodatkowych, niezbędnych środków w przypadku wykorzystania, ustalonego łącznego limitu.

W toku śledztwa ustalono, iż limit na rok 2010 nie został ustalony przez Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, tylko został ustalony w Dowództwie Sił Powietrznych, w ramach MON. Uzyskana korespondencji KPRM z Ministrem Obrony Narodowej i 36 SPLT, dotycząca ustalenia limitów dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym, wskazuje, iż limity ustalane były przez Dowództwo Sił Powietrznych, co najmniej od 2007 roku (k. 323-338, tom nr IIA).

Pismem z dnia 8 grudnia 2009 roku Andrzej Błasik - Dowódca Sił Powietrznych poinformował Mateusza Matejewskiego - Dyrektora Biura Administracyjnego KPRM o wysokości limitu nalotów dla KPRM w roku 2010. Kolejnym pismem z DSP z dnia 25 stycznia 2010 roku dokonano korekty limitu nalotów dla KPRM. Przyznane limity dla KPRM i KPRP na statek powietrzny Tu-154 M były identyczne i wynosiły po 300 godzin, a po korekcie po 150 godzin (k. 326-327, 328-329, tom nr IIA).

W toku śledztwa, pismem z dnia 8 kwietnia 2011 roku, zwrócono się do Szefa KPRM, o nadesłanie całości korespondencji dotyczącej ustalania limitów dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym. W nadesłanej, w załączeniu do pisma z dnia 9 maja 2011 roku, dokumentacji brak jest jakiegokolwiek korespondencji, prowadzonej przez Szefa KPRM oraz korespondencji pomiędzy poszczególnymi Kancelariami, w zakresie wnioskowania o przyznanie limitu, czy informacji o przyznaczonych limitach. Pisma z DSP kierowane były do Mateusza Matejewskiego - Dyrektora Biura Administracyjnego KPRM oraz do Moniki Bonieckiej - Zastępcy Dyrektora Biura Generalnego. W ramach planowania limitów na rok 2011, Monika Boniecka pismem z dnia 20 maja 2010 roku zwróciła się do Dowódcy Sił Powietrznych, o uwzględnienie w planach na 2011 roku wysokości nalotu poszczególnych wojskowych statków powietrznych na poziomie 2010 roku (k. 320-321, 322-338, tom nr IIA).

Przesłuchany w charakterze świadka w dniu 8 września 2011 roku Tomasz Arabski zeznał, iż w kwestii limitów uważał, że siły powietrzne mają najlepsze rozeznanie i proponowane przez MON limity przyjmował do wiadomości i akceptował.

Pismem z dnia 11 września 2009 roku Szef KPRP Władysław Stasiak

zwrócił się do Ministra Obrony Narodowej Bogdana Klicha o wskazanie, w jakich terminach KPRP może liczyć na zabezpieczenie przelotów samolotami specjalnymi Tu-154 M w IV kwartale 2009 roku i I kwartale 2010 roku (k. 1278, tom nr IVF). W odpowiedzi z dnia 7 października 2009 roku Minister Obrony Narodowej Bogdan Klich poinformował Szefa KPRP Władysława Stasiaka między innymi, iż samolot Tu-154 M o numerze bocznym 102, będzie mógł być eksploatowany do wyczerpania kalendarzowego rezerwu między remontowego, tj. do dnia 8 grudnia 2009 roku, a remont samolotu o numerze bocznym 101 powinien zostać zakończony do 26 listopada 2009 roku. Z treści pisma wynika, iż MON w załączeniu pisma przesłał informację, o możliwości wykorzystania statków powietrznych w IV kwartale 2009 roku i I kwartale 2010 roku, jednak w nadesłanej w KPRP kopii pisma brak jest tegoż załącznika (k. 1279, tom nr IVF).

Z KPRP uzyskano korespondencję, prowadzoną pomiędzy Szefem KPRP Władysławem Stasiakiem, a podsekretarzem Stanu w MON ds. uzbrojenia i modernizacji Zenonem Kosiniak – Kamysz, który zwrócił się do Szefa KPRP, o przesłanie planowanych potrzeb, co do wykorzystania transportu specjalnego w 2010 roku, z podziałem na ilość lotów krajowych, europejskich, pozaeuropejskich i transatlantyckich. 14 października 2009 roku odpowiedź Szefa KPRP została, za pośrednictwem faksu, wysłana do MON (k. 1285, 1286-1288, tom nr IVF).

Szef KPRP Władysław Stasiak podjął w tym czasie również starania o zorganizowanie spotkania, w celu omówienia problemów z zapewnieniem przelotów samolotami rządowymi, wynikających z ograniczonych możliwości 36 SPLT, posiadającego w swojej dyspozycji tylko jeden samolot Tu-154 M oraz omówienia sposobów wspólnego rozwiązania problemów z tym związanych. W tym celu Władysław Stasiak wysłał zaproszenie na spotkanie w KPRP w dniu 2 października 2009 roku do Tomasza Arabskiego Szefa KPRM, Wandy Fidelus – Ninkiewicz - Szefa Kancelarii Sejmu RP oraz do Ewy Polkowskiej - Szefa Kancelarii Senatu RP (k. 1281-1283, tom nr IVF). Na zaproszenie Władysława Stasiaka odpowiedział pismem z dnia 2009 roku Tomasz Arabski, który poinformował go, iż z uwagi na wcześniej zaplanowane obowiązki nie będzie mógł wziąć udziału w tym spotkaniu. Jednocześnie wskazał, iż mając na względzie temat proponowanego spotkania, organizatorem powinno być Ministerstwo Obrony Narodowej. Dalej Tomasz Arabski wskazał, iż zgodnie z zapisami porozumienia w sprawie wojskowego transportu lotniczego, to Dowódca Sił Powietrznych określa sposób wydzielania statków powietrznych, zakwalifikowanych jako wojskowy specjalny transport lotniczy, zabezpieczania i wykonywania lotów, a także sposób zabezpieczenia i wykonywania lotów z Prezydentem RP, Marszałkiem Sejmu RP, Marszałkiem Senatu RP i Prezesem Rady Ministrów (k. 1284, tom nr IVF). W piśmie tym Tomasz Arabski wskazał na treść § 4 ust. 2 Porozumienia, dotyczącego zadań Dowódcy Sił Powietrznych. Dla interpretacji przywołanego przepisu istotna jest treść ust. 1 tegoż paragrafu, który stanowi, iż przewóz osób uprawnionych do korzystania z wojskowego

specjalnego transportu lotniczego wykonują, w ramach służby publicznej, statki powietrzne jednostki wojskowej, wyznaczonej przez Dowódcę Sił Powietrznych. Tak więc zadania Dowódcy Sił Powietrznych, wskazane w § 4 dotyczą konkretnych lotów, wykonywanych w ramach przyznaných limitów, a nie ustalania limitów dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym. Treści § 6 ust. 1 Porozumienia określa natomiast zadanie dla Szefa KPRM, jako Koordynatora, stanowiąc: „Na podstawie planów przekazanych przez Stronę porozumienia Koordynator corocznie ustala, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, limity dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym na potrzeby osób uprawnionych w ujęciu godzinowym i finansowym. Limity ustalane są w rozbięciu na poszczególne typy statków powietrznych w ramach środków zaplanowanych i przeznaczonych na ten cel w części budżetowej, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej. O przyznaných limitach Koordynator powiadamia Stronę porozumienia.”

Ponadto do KPRP, już po katastrofie z dnia 10 kwietnia 2010 roku, Zastępca Dyrektora Generalnego Monika Boniecka przesłała, za pismem z dnia 9 czerwca 2010 roku, kopię umowy z dnia 8 czerwca 2010 roku, pomiędzy Skarbem Państwa, reprezentowanym przez MON, a EuroLOT S. A., dotyczącej czarteru dwóch samolotów Embraer ERJ 170-200 LR. W piśmie tym Monika Boniecka wskazała, iż zapisy umowy powołują funkcję Koordynatora KPRM, któremu wszyscy dysponenci samolotów przekazują między innymi roczne i miesięczne zapotrzebowania na wykonanie lotów. Jednocześnie, powołując się na posiadane upoważnienie Szefa KPRM Tomasza Arabskiego, zwróciła się z prośbą o przekazanie zapotrzebowań do KPRM, obejmujących miesiące czerwiec i lipiec 2010 oraz okres do końca roku 2010 (k. 1289, tom nr IVF). Wskazana dokumentacja zaświadcza, iż ośrodkiem koordynującym przyjmowanie rocznych i miesięcznych zapotrzebowań, na wyczarterowane samoloty była Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, a konkretnie jej Szef oraz działająca z jego upoważnienia Monika Boniecka.

Pomimo, określonych w Porozumieniu z 2004 roku zadań, obejmujących chociażby ustalanie limitów dysponowania wojskowym transportem lotniczym, Szef KPRM, ani upoważniona przez niego Monika Boniecka, nie wykonywali żadnych czynności w tym zakresie, ograniczając się jedynie do wskazywania limitów niezbędnych dla potrzeb KPRM. Treść odpowiedzi Szefa KPRM Tomasza Arabskiego skierowanej do Szefa KPRP Władysława Stasiaka potwierdza ustalenie, iż Szef KPRM nie wykonywał ani nie nadzorował realizacji wskazanych zadań, dotyczących ustalania i powiadamiania stron porozumienia o przyznaných limitach dysponowania wojskowym transportem lotniczym, ani również nie poczuwał się do takiego zadania, wskazując w tym zakresie na rzekome zadania Dowódcy Sił Powietrznych.

Istniejąca praktyka w tym zakresie znalazła swoje odzwierciedlenie w treści porozumienia z 2011 roku, który w § 8 ust. 1 stanowi, iż „Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z koordynatorem (Szef KPRM) ustala, na podstawie planów przekazanych przez dysponentów limitu nalotu, limity dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym, na potrzeby najważniejszych osób w państwie, w ujęciu godzinowym.”

Z kolei ust. 2 stanowi, iż „... o przyznanym limitach dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym Minister Obrony Narodowej powiadamia poszczególnych dysponentów limitu nalotu i koordynatora.” Tak więc zadanie dotyczące między innymi ustalania limitów zostało postawione Ministrowi Obrony Narodowej, w porozumieniu z Szefem KPRM, a nie jak dotychczas Szefowi KPRM, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej. Nie zmienia to jednak faktu, iż w świetle obowiązującego w 2009 i 2010 roku Porozumienia, zadanie takie ciążyło na Szefie KPRM.

Ostatnim zadaniem Szefa KPRM, wskazanym w Porozumieniu z 2004 r., było koordynowanie realizacji porozumienia, co ma szczególne znaczenie, w przypadku korzystania z wojskowego specjalnego transportu lotniczego. Koordynowanie, według słownika języka polskiego, oznacza organizowanie działań wykonywanych wspólnie przez wiele osób. Z powyższego wynika, iż koordynacja, na gruncie Porozumienia z 2004 roku, obejmowała swoim zakresem pojęciowym realizowanie praktycznie każdej czynności, wskazanej w treści porozumienia, a niezbędnej do korzystania ze statków powietrznych wojskowego specjalnego transportu lotniczego. Poszczególne zadania postawione Szefowi KPRM, jako Koordynatorowi realizacji Porozumienia, dotyczące przyznawania limitów, informowania o przyznanym limitach, przyjmowania zawiadomień i sporządzania zamówień oraz prowadzenia w ramach KPRM ewidencji zawiadomień, składanych zamówień oraz ewidencji wykonywanych lotów zostały omówione powyżej. Zadania te dotyczyły, wynikającej z treści Porozumienia procedury przyznawania i dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym, na potrzeby najważniejszych osób w państwie i co do zasady miały charakter formalny. Zadanie koordynacji wykonania realizacji porozumienia było natomiast zadaniem szerszym pojęciowo i o większym znaczeniu praktycznym. Koordynacja dotyczy kwestii merytorycznych, a związana jest ściśle z koniecznością podejmowania decyzji, w przypadku kolizji interesów najważniejszych organów w państwie.

Analiza zgromadzonego materiału dowodowego wskazuje, iż zadanie dotyczące koordynacji, spoczywało na Szefie KPRM Tomaszu Arabskim oraz Zastępcy Dyrektora Biura Dyrektora Generalnego KPRM Monice Bonieckiej.

Najważniejszą funkcją koordynacji realizacji treści porozumienia jest działanie, w sytuacjach występowania rozbieżności, między potrzebami organizujących loty, a możliwościami sprzętowymi. W tym przypadku narzędziem nie tyle pomocnym, co niezbędnym jest prawidłowo prowadzona ewidencja zawiadomień, składanych zamówień oraz ewidencja wykonanych lotów. Jak wskazano powyżej, w prowadzonej w KPRM ewidencji stwierdzono liczne nieprawidłowości. W konkretnych przypadkach miały one wpływ na późniejszą koordynację kolizyjnych lotów. Tak było w przypadku zamówienia przelotu samolotem specjalnym Tu-154 M, w związku z wizytą Prezydenta RP na Litwie, w dniach 10-11 marca 2010 roku, oraz wizytą Prezesa RM na Kaukazie, w dniach 9-12 marca 2010 roku. Koordynacja ze strony Zastępcy Dyrektora

BDG KPRM Moniki Bonieckiej polegała na jednostronnym poinformowaniu o niemożliwości wykorzystania danego typu statku powietrznego przez KPRP, które złożyło zawiadomienie chronologicznie wcześniej. Sposób i termin podjęcia przez Monikę Boniecką decyzji musi skutkować negatywną oceną realizacji przez nią tego zadania.

Przesłuchani w charakterze świadka Tomasz Arabski, Monika Boniecka i Miłosław Kuśmirek, w swoich zeznaniach stwierdzili, iż koordynacja w sytuacjach występowania rozbieżności, między potrzebami organizujących loty, a możliwościami sprzętowymi przebiegała, w sposób zgodny z treścią Porozumienia z 2004 roku, dodatkowo przedstawiając, niejako wzorzec postępowania w tym przypadku, który jednak nie miał zastosowania w rzeczywistości.

Tomasz Arabski zeznał w dniu 8 września 2011 roku, że w przypadku kolizji terminów zwyczajowo urzędnicy z danych Kancelarii, których sprawa dotyczyła, uzgadniali terminy kompromisowe samodzielnie. W przypadku, gdy nie było kompromisu sprawa trafiała do niego i on podejmował próbę negocjacji, a następnie podejmował ostateczną decyzję. Takiej kolizji nie było w przypadku wizyt planowanych na 7 i 10 kwietnia 2010 roku.

Z kolei Monika Boniecka zeznała w dniu 17 sierpnia 2011 roku, iż rola koordynatora, według Porozumienia z 2004 roku, ograniczała się do interwencji w przypadku kolizji terminów, wykorzystania tego samego statku powietrznego.

Przesłuchany w charakterze świadka w dniu 31 maja 2011 roku Miłosław Kuśmirek zeznał, iż prowadzona przez niego ewidencja, miała na celu wypełnienie podstawowego zadania powierzonego Koordynatorowi, tj. koordynowania wykorzystania tego typu transportu, szczególnie w sytuacjach nakładania się planów uprawnionych dysponentów. To właśnie koordynator miał czuwać nad tym, aby plany poszczególnych dysponentów nie kolidowały ze sobą.

Niezależnie od powyższej oceny stwierdzić należy, iż w przypadku wizyt 7 i 10 kwietnia 2010 roku nie było potrzeby koordynacji w związku z ewentualną kolizją terminów.

Zgodnie z § 2 Porozumienia z 2004 roku w wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych potrzebą niesienia pomocy humanitarnej, żywotnymi interesami lub zobowiązaniami międzynarodowymi Rzeczypospolitej Polskiej, z wojskowego specjalnego transportu lotniczego mogą korzystać inne osoby. W styczniu 2010 roku podjęto decyzję o udzieleniu przez Rzeczypospolitą Polską pomocy humanitarnej ofiarom trzęsienia ziemi na Haiti. W związku z powyższym Szef KPRM Tomasz Arabski zwrócił się do Ministra Obrony Narodowej Bogdana Klicha, z prośbą o koordynację przelotu samolotu specjalnego Tu-154 M, we współpracy z Ministrem Spraw Zagranicznych (k. 1881, tom nr II-I). Pomimo, iż pozostałe kwestie związane z organizacją tego przelotu, jak na przykład catering, organizowane były przez Zastępcę Dyrektora Monikę Boniecką, to kwestie koordynacji lotu Szef KPRM scedował na Ministra Obrony Narodowej i Ministra Spraw Zagranicznych, pomimo, iż zgodnie z Porozumieniem z 2004 roku należało to do jego zadań.

Z materiału dowodowego wynika również, iż Szef KPRM Tomasz Arabski podejmował inne, wiążące decyzje, w przedmiocie udostępnienia specjalnego transportu lotniczego. Dotyczy to choćby wyrażenia przez niego zgody na udostępnienie grupie roboczej, mającej lecieć 4 marca 2010 roku do Katynia, samolotu specjalnego JAK-40 (k. 3601, tom nr IIP).

Jednakże należy odróżnić działania podejmowane przez Tomasza Arabskiego jako Koordynatora wykorzystania wojskowego specjalnego transportu lotniczego, od jego działań, podejmowanych jako Szefa Kancelarii osoby uprawnionej do korzystania z wojskowego specjalnego transportu lotniczego, tj. Prezesa Rady Ministrów.

Zarówno Porozumienie z 2004 roku jak i Instrukcja z 2009 roku posługują się pojęciem Koordynator, którym był Szef KPRM. Wskazane akty prawne nakładają na Szefa KPRM określone zadania i obowiązki. Z kolei korzystanie z wojskowego specjalnego transportu lotniczego w ramach limitów przyznanych na rzecz Kancelarii Prezesa Rady Ministrów jest uprawnieniem, które przysługuje jej Szefowi, tj. Tomaszowi Arabskiemu. W tym przypadku mógł on podejmować decyzje o przyznaniu samolotu, na przykład na rzecz innych osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe, tj. poszczególnych ministrów. Podobnie zakres udzielonego upoważnienia oraz zakres obowiązków Moniki Bonieckiej Zastępcy Dyrektora Biura Dyrektora Generalnego KPRM uprawniał ją do podejmowania w tym zakresie decyzji, zamiast Szefa KPRM.

Przepisy Porozumienia z 2004 roku jak i Instrukcji HEAD z 2009 roku nie wskazują, aby Szef KPRM, działając jako koordynator mógł upoważnić inne osoby do dysponowania specjalnym transportem lotniczym. Natomiast przepisy Instrukcji HEAD z 2009 roku, a konkretnie jej § 2, pozwala aby Szef Kancelarii Prezydenta RP, Sejmu RP, Senatu RP oraz Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów upoważnił inne osoby, do składania zapotrzebowania na lot statku powietrznego o statusie HEAD. Pomimo, iż zapisy Porozumienia z 2004 roku, jak i Instrukcji HEAD z 2009 roku wprost wskazują na zadania Szefa KPRM, a nie osób przez niego upoważnionych, to jednak Statut Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, niezależnie od dokonywanych licznych zmian w jego treści, dopuszcza, aby Szef Kancelarii imiennie upoważnił, wskazane w statucie osoby, do załatwiania w jego imieniu spraw, należących do jego kompetencji.

Jak wspomniano przy omawianiu przepisów prawnych, nadal obowiązuje Zarządzenie nr 2 Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 stycznia 1997 roku w sprawie specjalnego transportu lotniczego. Przepisy § 7 Zarządzenia przekazują Szefowi Kancelarii Prezesa Rady Ministrów uprawnienie do udzielenia imiennego upoważnienia do podejmowania, w jego imieniu, decyzji wynikających z niniejszego zarządzenia, w trybie określonym w § 5 ust. 2 statutu Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Obowiązujący wówczas statut Kancelarii Prezesa Rady Ministrów w § 5 ust. 2 przewidywał, iż Szef Kancelarii może upoważnić imiennie osoby na stanowiskach, określonych w § 4 ust. 1 (sekretarzy i podsekretarzy stanu, Dyrektora Generalnego Kancelarii oraz dyrektorów gabinetów, biur, departamentów i sekretariatów Kancelarii), a także innych

pracowników Kancelarii do załatwiania, w jego imieniu, spraw należących do zadań Kancelarii. (Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 24 grudnia 1996 roku w sprawie nadania statutu Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Dz. U. z 1996 roku nr 157 poz. 796).

Reasumując Tomasz Arabski mógł upoważnić Zastępcę Dyrektora Biura Dyrektora Generalnego KPRM Monikę Boniecką do dysponowania w jego imieniu specjalnym transportem lotniczym. Udzielenie upoważnienia nie pozbawiło jednak Tomasza Arabskiego uprawnień do podejmowania w tym zakresie czynności osobiście. Monika Boniecka nie odpowiadała jedynie za te czynności, które podjął osobiście Tomasz Arabski. W pozostałym zakresie odpowiada za podjęte przez siebie działania, w ramach udzielonego jej upoważnienia.

Instrukcja HEAD z 2009 roku jest dokumentem ustalającym zasady organizowania lotów polskich wojskowych statków powietrznych o statusie HEAD, a jej postanowienia obowiązują personel lotnictwa Sił Zbrojnych RP oraz pozostałe podmioty, wykorzystujące lub dysponujące wskazanymi statkami powietrznymi. W związku z wykorzystaniem samolotów specjalnych w trakcie wizyt 7 i 10 kwietnia 2010 roku Instrukcja HEAD z 2009 roku obowiązywała urzędników KPRP i KPRM.

Podstawowy przepis § 1 wskazuje podmioty, których obecność na pokładzie determinuje konieczność nadania statusu HEAD statkowi powietrznemu, wykonującemu lot w misjach oficjalnych. Nie ulega wątpliwości, iż loty 7 i 10 kwietnia 2010 roku samolotami Tu-154 M na pokładzie, których znajdowali się odpowiednio Prezes Rady Ministrów oraz Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, posiadały status HEAD. Status HEAD dla lotów polskich statków powietrznych nadaje Szef Biura Ochrony Rządu, który informuje instytucję o statkach powietrznych wykonujących lot o tym statusie. Ocena wykonania tego zadania przez Szefa BOR pozostaje poza zakresem przedmiotowym niniejszej decyzji, jednak należy podać, że Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 roku w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni, wskazuje, iż informacje o osobach znajdujących się na pokładzie statku powietrznego przekazują do Szefa Biura Ochrony Rządu odpowiednie organy i podmioty nie później niż na 1 dzień przed planowanym lotem. Poprzez odpowiednie organy i podmioty należy rozumieć osoby z poszczególnych Kancelarii, organizujący dane wizyty najważniejszych osób w państwie.

Z pozostałych przepisów § 1 Instrukcji HEAD z 2009 roku wielce istotne znaczenia ma zapis, który stanowi, iż operacje startów i lądowań statków powietrznych o statusie HEAD można wykonywać, w przypadku samolotów, tylko z lotnisk czynnych.

Na etapie przygotowań do wizyty 7 i 10 kwietnia 2010 roku lotnisko

„Siewiernyj” w Smoleńsku było zamkniętym lotniskiem wojskowym, nie wpisanym do zbioru informacji lotniczych AIP Federacji Rosyjskiej i Wspólnoty Niepodległych Państw (Aeronautical Information Publicati). W toku śledztwa nie uzyskano jednoznacznego dowodu w postaci dokumentu, potwierdzającego kiedy dokładnie lotnisko w Smoleńsku zostało zamknięte, ale zeznania świadków nie pozostawiają wątpliwości, iż taki fakt miał miejsce w 2009 roku, kiedy to została rozformowana jednostka wojskowa stacjonująca i obsługująca lotnisko.

Konsekwencją faktu, iż lotnisko w Smoleńsku było lotniskiem zamkniętym jest ustalenie, iż loty samolotów specjalnych, zarówno 7 jak i 10 kwietnia 2010 roku, w świetle § 1 Instrukcji HEAD, nie powinny się odbyć. Urzędnicy polscy, przygotowujący obydwie wizyty, nie uzyskali od strony rosyjskiej żadnego dokumentu, potwierdzającego otwarcie lotniska w dniu 7 i 10 kwietnia 2010 roku. Przez cały okres przygotowań opierali się wyłącznie na ustanych zapewnieniach przedstawicieli strony rosyjskiej, że lotnisko w Smoleńsku zostanie udostępnione do lądowania polskich samolotów specjalnych. Towarzyszyło im również domniemanie, iż skoro lotnisko w dniu 7 kwietnia 2010 roku będzie przygotowane, gdyż miał tam lądować Premier Władimir Putin to, zgodnie z zapewnieniami strony rosyjskiej, będzie również przygotowane tj. czynne 10 kwietnia 2010 roku. W rzeczywistości, pomimo docierających sygnałów o problemach z lotniskiem w Smoleńsku i brakiem sygnałów jednoznacznie potwierdzających otwarcie lotniska, przygotowania do wizyty 7 i 10 kwietnia 2010 roku uwzględniały jedynie lądowanie samolotów specjalnych na lotnisku w Smoleńsku.

Istotnym jest przy tym odtworzenie, w którym momencie przygotowań do wizyt 7 i 10 kwietnia, po raz pierwszy wskazano lotnisko w Smoleńsku, jako miejsce lądowania samolotów specjalnych.

W dniu 6 stycznia 2010 roku Emilia Surowska z Kancelarii Premiera wysłała do Dyrektora Agnieszki Wielowieyskiej i jej zastępców Beaty Lamparskiej i Macieja Pawlaka wiadomość mailową, w której wskazała, iż do Katynia można polecieć „tutką” z lądowaniem w Smoleńsku, 18 km od Katynia. Wymagana jest przy tym zgoda rosyjskiego MSZ, gdyż w Smoleńsku są „lotniska wojskowe”.

Emilia Surowska zeznała, w dniu 17 maja 2011 roku, że jeszcze na etapie, gdy nie była znana data obchodów 10 kwietnia, otrzymała z MSZ informację, iż w przypadku wizyty w Katyniu możliwe jest lądowanie na lotnisku w Smoleńsku. Po otrzymaniu odpowiedzi z MSZ przekazała mailem prośbę do Miłosława Kuśmirka i do wiadomości Moniki Bonieckiej, o zwrócenie się z pytaniem do 36 SPLT, czy możliwe jest wylądowanie samolotu TU-154 na lotnisku w Smoleńsku. Na swoją prośbę otrzymała telefoniczną odpowiedź od Moniki Bonieckiej lub Miłosława Kuśmirka, że samolot Tu-154 M może wylądować w Smoleńsku, jednak jest wymagana zgoda MSZ Federacji Rosyjskiej, ponieważ jest to lotnisko wojskowe. Informację o możliwości wylądowania przekazała mailowo Dyrekcji Departament Spraw Zagranicznych w dniu 6 stycznia 2010 roku

Z kolei Monika Boniecka zeznała, 17 sierpnia 2011 roku, iż nie pamięta, aby udzielała informacji pracownikom Departament Spraw Zagranicznych, dotyczących możliwości lądowania na lotnisku w Smoleńsku. W KPRM nie rozważano technicznych możliwości lądowania samolotu Tu-154 M na lotnisku w Smoleńsku. Monika Boniecka dodała przy tym, że nie miała informacji, iż lotnisko w Smoleńsku jest zamknięte i nie można tam lądować.

Podobnie niepamięcią zasłonił się Miłosław Kuśmirek, który w dniu 31 maja 2011 roku odpowiadając na pytanie przesłuchującego, co jest mu wiadomo na temat przygotowania lotniska w Smoleńsku, kto odpowiadał za przygotowanie lotniska do lądowania i kto odpowiadał za ochronę delegacji zagranicznej oświadczył, iż nic nie wiem na ten temat.

Pierwszym oficjalnym pismem, w którym wskazano lotnisko w Smoleńsku, jako miejsce lądowania samolotów specjalnych było pismo z dnia 15 marca 2010 roku, jakie Agnieszka Wielowieyska skierowała do Moniki Bonieckiej, z prośbą o zarezerwowanie samolotu specjalnego Tu-154 M, na potrzeby 9 wylotów Prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska, w tym w dniu 7 kwietnia 2010 roku do Katynia, z zaznaczeniem lądowania na lotnisku w Smoleńsku.

Agnieszka Wielowieyska zeznała, w dniu 16 maja 2011 roku, iż w trakcie przygotowań do wizyty 7 kwietnia strona rosyjska nie proponowała innego lotniska, niż Smoleńsk zapewniając, że będzie przygotowane na przyjęcie samolotów w tym dniu. Zawsze lądowanie podczas wizyt w Katyniu odbywało w Smoleńsku. Żadne inne miejsce lądowania nie było brane pod uwagę. Dodała przy tym, że przy wizytach zagranicznych Premiera, to kraj przyjmujący proponuje lotnisko, na którym powinno odbyć się lądowanie samolotu specjalnego. Strona polska przyjmuje tę propozycję, bądź zgłasza swoje propozycje i uwagi. Zdarzało się że strona polska odrzucała propozycje kraju przyjmującego.

Z kolei w Kancelarii Prezydenta pierwszym dokumentem wskazującym lotnisko w Smoleńsku, jako miejsce lądowania samolotów specjalnych, było zawiadomienie o potrzebie wykorzystania wojskowego specjalnego transportu lotniczego z dnia 3 marca 2010 roku, które Janusz Strużyna wysłał do Tomasza Arabskiego oraz do wiadomości Dowództwa Sił Powietrznych RP, Biura Ochrony Rządu i 36 SPLT. Zawiadomienie zawierało informacje o konieczności zabezpieczenia przelotów w dniu 10 kwietnia 2010 roku, samolotem specjalnym Tu-154 M, na trasie Warszawa – Smoleńsk – Warszawa.

Janusz Strużyna przesłuchany, w dniu 12 sierpnia 2011 roku zeznał, iż jeżeli miał pewną informację, iż dana wizyta ma się odbyć, to jak najszybciej zamawiał samolot dla Prezydenta. Na tym etapie nikt nie dzwonił do 36 pułku, z pytaniem o lotnisko w Smoleńsku. Zamawiając samolot określał miejsce lądowania, na przykład Smoleńsk, ale nie określał już lotniska, na którym ma się ono odbyć. Informacja o lądowaniu na danym lotnisku była przekazywana z pułku do KPRP w drodze roboczej. Dotyczyło to sytuacji, gdy w danym mieście

było kilka lotnisk. Natomiast, jeżeli w Smoleńsku było jedno lotnisko, to wiadomym było, że na nim będzie lądował samolot. Przed wysłaniem zapotrzebowania na samolot nie miał żadnej wiedzy, o stanie lotniska w Smoleńsku. Ustalanie stanu lotniska nie wchodziło w zakres jego obowiązków. Nie otrzymał nigdy informacji, że lotnisko w Smoleńsku jest zamknięte. W sytuacji gdyby nie można było lądować na lotnisku w Smoleńsku, z powodu złego stanu lotniska, to obowiązkiem 36 pułku było poinformowanie o tym KPRP. Sporządzając zapotrzebowanie był przekonany, że lotnisko jest czynne i można na nim lądować.

Z kolei Jacek Sasin zeznał, w dniu 15 czerwca 2011 roku, że w czasie wizyt Prezydenta zawsze wybiera się lotnisko, położone najbliżej miejsca wizyty. Lotnisko w Smoleńsku było najbliższe Katynia i planując wizytę, zostało ono wskazane, jako miejsce lądowania. Nie było sygnału ze strony BOR i 36 SPLT, że nie można tam lądować, dlatego w zapotrzebowaniu na samolot wpisano Smoleńsk. W sytuacji, kiedy miejsce lądowania wydawało się oczywiste, to znaczy latano tam wcześniej i nie było informacji, że jest zamknięte to wpisywano to miejsce w zamówienie. W czasie wcześniejszych wizyt w Katyniu samoloty zawsze latały do Smoleńska i w Kancelarii nikt nie wiedział, że jest to lotnisko zamknięte, dlatego też był to oczywisty wybór przy zamawianiu samolotu.

Zgromadzony materiał dowodowy wskazuje, iż również przygotowujący uroczystości w Katyniu Sekretarz ROPWiM Andrzej Przewoźnik jako miejsce lądowania samolotów specjalnych wskazywał lotnisko w Smoleńsku. Pierwszy ślad znajduje się z notatki ze spotkania w ROPWiM w dniu 9 lutego 2010 roku, kiedy Andrzej Przewoźnik zaznaczył, iż podczas rekonesansu ważna jest obecność przedstawicieli BOR, którzy zapoznają się z trasą z lotniska tj. Smoleńsk – Katyń – Smoleńsk. Następnie temat lądowania Andrzej Przewoźnik poruszył podczas rozmów w dniu 19 lutego 2010 roku w Katyniu, kiedy rozmawiał z Siergiejem Kudriawcewem - Zastępcą Naczelnika Zarządu ds. Kontaktów Międzynarodowych, Współpracy Regionalnej i Turystyki Obwodu Smoleńskiego oraz Igorem Grigoriewem - Dyrektorem Kompleksu Memorialnego w Katyniu, na okoliczność koncepcji organizacji uroczystości rocznicowych. W rozmowie uczestniczył również Kierownik Wydziału Konsularnego Ambasady RP w Moskwie Michał Greczyło, który ze spotkania sporządził w dniu 22 lutego 2010 roku notatkę. Jak wynika z notatki uczestnicy spotkania rozmawiali na temat funkcjonowania lotniska w Smoleńsku i obsługi licznych grup pielgrzymów, którzy przybędą na uroczystości.

W pierwszej fazie przygotowań do uroczystości 7 i 10 kwietnia 2010 roku temat związany z lądowaniem samolotów specjalnych w Smoleńsku pojawiał się w perspektywie organizacji rekonesansów, gdyż przed każdym z wyjazdów planowane było lądowanie samolotu specjalnego, z członkami polskiej grupy przygotowawczej, na lotnisku w Smoleńsku. W toku przygotowań dwukrotnie planowany był wyjazd polskiej grupy przygotowawczej do

Smoleńska i Katynia, w terminach 3-5 marca oraz 16-17 marca 2010 roku Ostatecznie wyjazd polskiej grupy przygotowawczej odbył się w terminie 23-25 marca 2010 roku.

W dniu 26 lutego 2010 roku Ambasada RP w Moskwie wysłała do MSZ FR notę, w której poinformowała, że w dniu 3 marca 2010 roku polski zespół przygotowujący wizytę Prezydenta i Premiera planuje swoje przybycie samolotem specjalnym do Katynia – Smoleńska, w związku z czym zwraca się z prośbą, o uzyskanie niezbędnych pozwoleń na lądowanie, postój i wylot samolotu. W tym samym dniu Dariusz Górczyński z MSZ przekazał do Ambasady maila, z listą uczestników grupy przygotowawczej. W odpowiedzi Grzegorz Cyganowski z Ambasady w Moskwie napisał, że „*zdaniem chłopaków z 36 pułku bez zaangażowania osobistego PUTINA samolot do Smoleńska 3 marca nie poleci*”. W odpowiedzi Dariusz Górczyński odpisał „*uruchamianie Uszakowa*”.

Wyjazd grupy przygotowawczej, w terminie 3-5 marca 2010 roku, został odwołany z uwagi, na brak możliwości zorganizowania odpowiednich spotkań z przedstawicielami strony rosyjskiej. Pismem z dnia 1 marca 2010 roku Jarosław Bratkiewicz z MSZ skierował do Ambasadora Jerzego Bahra claris, w którym poprosił o pilne potwierdzenie możliwości przyjazdu grupy w terminie 10-11 marca 2010 roku, ewentualnie w innym zbliżonym terminie oraz wskazał, że uczestnikom grupy zależy między innymi na odbyciu spotkań z dowództwem lotniska wojskowego w Smoleńsk.

Następnie na spotkaniu w ROPWiM w dniu 2 marca 2010 roku Andrzej Przewoźnik poinformował, iż w związku z brakiem gotowości do rozmów ze strony rosyjskiej i brakiem szans na lądowanie w Smoleńsku, ze względu na zamknięte lotnisko wojskowe, wyjazd grupy rekonesansowej został przełożony. W dniu 9 marca 2010 roku Ambasador Jerzy Bahr, clarisem nr 274 poinformował Dariusza Górczyńskiego, Jarosława Bratkiewicza i Jarosława Czubińskiego z MSZ o tym, że w związku z likwidacją jednostki wojskowej, obsługującej lotnisko w Smoleńsku nie ma technicznej możliwości wylądowania samolotu specjalnego, z grupą przygotowującą wizytę Premiera Donalda Tuska (brak sprzętu zabezpieczenia lotów w tym cystern paliwowych, mobilnych agregatów prądotwórczych, sprzętu utrzymania pasa startowego). Pierwotnie informacja ta pochodziła od Zastępcy Naczelnika Zarządu ds. Kontaktów Międzynarodowych, Współpracy Regionalnej i Turystyki Obwodu Smoleńskiego Siergieja Kudriawcewa, który 19 lutego 2010 roku rozmawiał z Andrzejem Przewoźnikiem, w obecności Michała Greczyło, a później rozmawiał z Grzegorzem Cyganowskim. Na tą ostatnią rozmowę powołał się Jerzy Bahr w clarisie z dnia 9 marca 2010 roku.

Dopiero w dniu 10 marca 2010 roku Jerzy Bahr został poinformowany przez Siergieja Nieczajewa - Dyrektora III Europejskiego Departamentu MSZ FR, iż przyjęcie w Rosji polskiej grupy przygotowawczej nastąpi, nie wcześniej niż 24 marca, a jakiegokolwiek korzystanie z lotniska w Smoleńsku może stanowić poważny problem. Następnie w dniu 11 marca 2010 roku Jerzy Bahr wystosował do Siergieja Nieczajewa notę, do której załączył memorandum, zawierające

pytania, związane z wizytami 7 i 10 kwietnia 2010 roku. Pytania dotyczyły między innymi tego, czy możliwe jest lądowanie samolotu specjalnego na lotnisku „Siewiernyj” w Smoleńsku i jaką ilość samolotów jest w stanie przyjąć to lotnisko.

Przesłuchany na tę okoliczność Grzegorz Cyganowski zeznał, że o tym, że lotnisko „Siewiernyj” w Smoleńsku jest zamknięte dowiedział się jeszcze w lutym 2010 roku od Siergieja Kudriawcewa, który poinformował go, że lotnisko jest zamknięte z powodu likwidacji stacjonującej tam jednostki wojskowej, a jego otwarcie wymaga decyzji, na najwyższym szczeblu władz rosyjskich. Siergiej Kudriawcew zasugerował, że jeżeli planowany będzie przylot Premiera Władimira Putina, to lotnisko zostanie otwarte. Uzyskaną informację Grzegorz Cyganowski przekazał Ambasadorowi Jerzemu Bahrowi. W tej sprawie Ambasada RP w Moskwie wysłała pismo do Dyrektora Protokołu Dyplomatycznego Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Świadek zeznał, że w odbiorze pracowników Ambasady kwestia lotniska wyglądała w ten sposób, że jeżeli uda się uzyskać otwarcie lotniska na 7 kwietnia 2010 roku, to będzie ono również otwarte, w związku z planowanym przylotem Prezydenta w dniu 10 kwietnia. Grzegorz Cyganowski dodał, że na podstawie rozmów z pracownikami MSZ, SZSRL oraz 36 SPLT ustalił, że kwestia problemu, związanego ze statusem lotniska w Smoleńsku była znana w tych instytucjach.

Z kolei Michał Greczyło zeznał jedynie, iż przypomina sobie, że Siergiej Kudriawcew wspominał, że strona rosyjska miała zamiar zmienić charakter lotniska z wojskowego na wojskowo – cywilny, tak aby była możliwa obsługa samolotów czarterowych dla mieszkańców Smoleńska. Nie pamiętał przy tym kiedy taka rozmowa miała miejsce.

Jak wspomniano, o problemie z korzystaniem z lotniska w Smoleńsku, w perspektywie wyjazdu grupy przygotowawczej, dowiedział się również Jerzy Bahr, podczas rozmowy z Siergiejem Nieczajewem w dniu 10 marca 2010 roku w siedzibie MSZ FR, w której uczestniczył również Grzegorz Cyganowski. Informacja o treści rozmowy została przekazana przez Jerzego Bahra do MSZ, clarisem nr 284 w dniu 11 marca 2010 roku.

Przesłuchany, w dniu 22 sierpnia 2011 roku, Jerzy Bahr zeznał, iż w czasie rozmów z Siergiejem Nieczajewem poruszony został też wątek złej jakości lotniska w Smoleńsku i kłopotów z jego użytkowaniem. Jednostka, która zajmowała się lotniskiem została rozformowana. Zniechęcanie do tego lotniska, jak zeznał Jerzy Bahr, to była „stara historia”. Rosjanie nigdy nie byli zachwyceni, że Polacy chcą z tego lotniska korzystać, ale okazjonalnie je otwierano.

Wiadomość, a co najmniej sygnał, iż lotnisko jest zamknięte dotarła również do urzędników KPRP i KPRM, którzy dowiedzieli się o tym co najmniej 2 marca 2011 roku na spotkaniu ROPWIM, a następnie informację tę przekazywali w wewnętrznej korespondencji mailowej.

W dniu 8 marca 2010 roku Maciej Jakubik z KPRP wysłał wiadomość mailową do Dariusza Jankowskiego z ZOOP KPRP z prośbą, aby ten sprawdził, co dzieje się z lotniskiem w Smoleńsku, gdyż „słyszał plotki, że Rosjanie twierdzą, że

ono niezbyt działała". Z kolei w ramach KPRM, w dniu 12 marca 2010 roku Michał Sachowski w mailu do Macieja Pawlaka napisał, iż „*G. Cyganowski mówił, aby przyjrzeć się sprawie lotniska w Smoleńsku, bo nie jest pewne, czy lotnisko będzie działać (obecnie de facto go nie ma)*”.

W dniu 23 marca 2010 roku minister Andrzej Kremer spotkał się z Ambasadorem FR w Polsce Władimirem Grininem. Jak wynika z notatki z dnia 24 marca 2010 roku, sporządzonej ze spotkania, Andrzej Kremer stwierdził, iż mimo zapewnień strony rosyjskiej brak jest oficjalnego potwierdzenia, czy w dniach 7 i 10 kwietnia zostanie uruchomione na potrzeby uroczystości (obecnie zamknięte) lotnisko w Smoleńsku. Andrzej Kremer wskazał w notatce, iż winna ona zostać przekazana Mariuszowi Handzlikowi oraz wysłana clarisem do Ambasady RP w Moskwie. Notatka wpłynęła do Sekretariatu ministra Mariusza Handzlika, ale dopiero w dniu 12 kwietnia 2010 roku.

Z korespondencji mailowej z dnia 23 marca 2010 roku pomiędzy Emilią Surowską, Agnieszką Wielowieyską Beatą Lamparską i Maciejem Pawlakiem wynika, iż Szef KPRM Tomasz Arabski przekazał im, że nie będzie problemu z wylądowaniem samolotu na lotnisku w Smoleńsku.

Emilia Surowska zeznała, iż na spotkaniu w dniu 22 marca 2010 roku, o którym wspomina w mailu, minister Tomasz Arabski potwierdził, że w rozmowie z Jurijem Uszakowem uzyskał zapewnienie, że nie będzie problemu z wylądowaniem samolotu specjalnego w Smoleńsku.

Z kolei Tomasz Arabski zeznał, w dniu 8 września 2011 roku, iż wiedział, że lotnisko jest nieczynne i zamknięte, a będzie uruchomione na 7 i 10 kwietnia 2010 roku. W tamtym okresie Rosjanie zapewniali że lotnisko będzie przygotowane i nie ukrywali że jest na razie zamknięte. Temat lotniska w Smoleńsku pojawiał się, jako miejsce gdzie ma wylądować delegacja. Do niego nie były kierowane z 36 SPLT, czy BOR żadne zapytania czy prośby o interwencję w sprawie lotniska. Na prośbę kierownictwa Departament Spraw Zagranicznych poruszył, w rozmowie z Jurijem Uszakowem, temat przygotowania lotniska w Smoleńsku na przyjęcie delegacji. Jurij Uszakow oświadczył, że lotnisko będzie przygotowane na przyjęcie delegacji, nie podając przy tym żadnych szczegółów.

Kwestia stanu lotniska w Smoleńsku i jego uruchomienia na uroczystości w dniu 7 i 10 kwietnia 2010 roku została poruszona również, podczas spotkania w Moskwie w ramach grupy przygotowawczej.

Emilia Surowska przesłuchana w dniu 17 maja 2011 roku zeznała, że w czasie pobytu grupy przygotowawczej w Moskwie w dniach 23-25 marca 2010 roku, podczas spotkania z przedstawicielami strony rosyjskiej Andrzej Przewoźnik albo Mariusz Kazana poprosili o przekazanie stronie polskiej parametrów lotniska w Smoleńsku. Strona rosyjska zapewniła, że przekaże je niezwłocznie. Na tym samym spotkaniu Dyrektor Agnieszka Wielowieyska zapytała, czy nie będzie żadnych problemów z wylądowaniem na lotnisku w Smoleńsku. Najwyższy rangą przedstawiciel strony rosyjskiej,

najprawdopodobniej Władysław Kitajew, zapewnił, że zarówno 7 jak i 10 kwietnia lotnisko będzie przygotowane i nie będzie problemów z lądowaniem. W dniu 26 marca 2010 roku Emilia Surowska otrzymała faksem z Ambasady w Moskwie plany lotniska, które przesłała również faksem do Moniki Bonieckiej. Monika Boniecka odpowiedziała jej telefonicznie, że dysponuje już tymi planami, które otrzymała wcześniej z 36 SPLT. Dodatkowo Monika Boniecka przekazała jej, że dla firm czarterowych plany zawierają za mało danych. Świadek dodała, że nie podejmowała już kolejnych prób uzyskania planów lotniska, gdyż było to zadanie Biura Dyrektora Generalnego. Departament Spraw Zagranicznych nie otrzymał informacji, aby 36 SPLT zgłaszał konieczność uzyskania dodatkowej dokumentacji, dotyczącej lotniska. Po pewnym czasie okazało się, że czarter nie będzie potrzebny, gdyż wystarczą samoloty z 36 SPLT.

Uzyskanie planów lotniska związane było z rozważanym w KPRM wyczarterowaniem samolotów na potrzeby uroczystości 7 kwietnia 2010 roku. Z korespondencji mailowej z dnia 23 i 29 marca 2010 roku pomiędzy Emilią Surowską, Agnieszką Wielowieyską, Beatą Lamparską i Maciejem Pawlakiem wynika, iż LOT nie mógł wyjednać od strony rosyjskiej danych lotniska w Smoleńsku, a bez tego nie był w stanie wykonać lotu.

Korespondencji mailowa z dnia 26 marca 2010 roku potwierdza, iż Emilia Surowska otrzymała z Ambasady w Moskwie plany i parametry lotniska w Smoleńsku, o czym poinformowała Moniką Boniecką oraz przesłała tę informację do wiadomości Agnieszki Wielowiejskiej, Beaty Lamparskiej i Macieja Pawlaka.

Agnieszka Wielowieyska przesłuchana w dniu 16 maja 2011 roku zeznała, że w okresie, gdy planowany był wyjazd misji przygotowawczej minister Andrzej Przewoźnik poinformował ją, że nie jest możliwy wylot samolotem specjalnym JAK-40, ze względu na to że lotnisko w Smoleńsku jest nieczynne lub zamknięte i strona rosyjska poprosiła, aby skorzystać z połączenia rejsowego. Świadek podała dalej, że na spotkaniu w Moskwie w dniu 25 marca zadała pytanie, czy lotnisko w Smoleńsku będzie przygotowane na przyjęcie delegacji 7 kwietnia 2010 roku. Szef delegacji rosyjskiej odpowiedział, że lotnisko będzie przygotowane i nie będzie problemów z lądowaniem samolotu. Świadek nie pamiętała, czy dotyczyło to daty 7, czy też i 10 kwietnia. Spotkanie w Moskwie dotyczyło natomiast tylko wizyty 7 kwietnia. Agnieszka Wielowieyska podała ponadto, że rozważany był w KPRM pomysł wyczarterowania samolotu, który mógłby zabrać więcej osób do Katynia. Na wniosek Departamentu Spraw Zagranicznych Dyrektorka Monika Boniecka rozpoczęła rozmowy z LOT, który poprosił o plany lotniska. Poprzez MSZ zwrócono się o plany do strony rosyjskiej, która długo ich nie nadsyłała. W końcu plany lotniska w Smoleńsku uzyskała Dyrektorka Monika Boniecka, ale w międzyczasie odstąpiono od pomysłu czarterowania samolotów.

Odnosnie kwestii związanych, z uzyskaniem kart podejścia do lądowania na lotnisku w Smoleńsku Grzegorz Cyganowski zeznał, że nigdy wcześniej nie

spotkał się z tym, aby w clarisach zwracano się o ich uzyskanie. Zlecenie uzyskania parametrów lotniska w Smoleńsku wraz z poleceniem uzyskania zgód dyplomatycznych Białorusi i Rosji, na przelot i lądowanie prezydenckiego samolotu znajdowało się w clarisie nr 50 z 18 marca 2010 roku Z Ambasady w tej sprawie została wystosowana nota w dniu 22 marca 2010 roku. Ambasada nie uzyskała od Rosjan pisemnej odpowiedzi i do dnia wylotu 36 SPLT nie otrzymał z Ambasady kart podejścia. Prawdopodobnie Justyna Gładys, w ślad za notą, zwróciła się telefonicznie z prośbą do Jewgienija Martynienki z MSZ FR, o przekazanie procedur lotniska. Prośba ta wynikała z wcześniejszego telefonu prawdopodobnie Emilii Surowskiej z KPRM, albowiem do Kancelarii zwrócili się w tej sprawie przedstawiciele eskadry z Krakowa, delegujący samoloty Casa na loty 7 kwietnia. Po uzyskaniu informacji, że są to te same procedury, co przekazane w 2009 roku, Justyna Gładys w trybie roboczym przesłała je faksem do KPRM. Przez cały okres przygotowań obydwu wizyt SZSRL i 36 SPLT nie zwracali się z prośbą do Ambasady o przesłanie dodatkowej dokumentacji, dotyczącej lotniska. W związku z powyższym Ambasada nie żądała pisemnego potwierdzenia aktualności przekazanych schematów lotniska.

Justyna Gładys zeznała, że po powrocie grupy przygotowawczej z Rosji zadzwoniła do niej Emilia Surowska z KPRM, z prośbą o przefaksowanie kart podejścia. Emilia Surowska poinformowała ją, że o karty te zwrócili się do niej piloci samolotów transportowych z eskadry z Krakowa, którzy mieli wykonywać loty 7 kwietnia 2010 roku Justyna Gładys przesłała karty, które znajdowały się w Ambasadzie. Świadek zeznała, że w sprawie aktualności tych kart rozmawiała z Jewgienijem Martynienką, który zapewnił ją, że karty podejścia przesłane we wrześniu 2009 roku do Ambasady nie uległy zmianie i są aktualne. Informację tę przekazała Grzegorzowi Cyganowskiemu.

Zwraca uwagę fakt, że w skierowanej do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Federacji Rosyjskiej nocie dyplomatycznej PdS 10-14-210 z prośbą o wyrażenie zgody przez właściwe organa rosyjskie na przelot i lądowanie w Smoleńsku polskich samolotów specjalnych TU-154M i JAK-40, z delegacją polską na czele z Prezydentem RP, wykonujących lot na trasie Warszawa-Smoleńsk w dniu 10 kwietnia 2010 roku zawarto prośbę między innymi o udostępnienie aktualnych schematów i procedur lotniska. Podobna prośba zawarta została w nocie dyplomatycznej nr PdS 10-19-2010 z 30 marca 2010 roku, dotyczącej lotów planowanych w dniu 7 kwietnia 2010 roku. Pomimo braku realizacji tej prośby pracownicy Ambasady RP w Moskwie nie podjęli działań zmierzających do uzyskania pisemnego stanowiska w tej kwestii strony rosyjskiej. Jak wynika z zeznań III sekretarza ambasady Justyny Gładys uzyskała ona jedynie telefoniczne zapewnienie Jewgienija Martynienki z MSZ FR, że karty podejścia na lotnisko w Smoleńsku, przesłane we wrześniu 2009 roku, nie uległy zmianie i są aktualne. Na marginesie zauważyć należy, iż przesłuchany w drodze pomocy prawnej III sekretarz Wydziału Polskiego III Departamentu

Europejskiego MSZ FR Jewgienij Wiaczesławowicz Martynienko zaprzeczył, aby podczas rozmowy z Justyną Gładys przekazał jej informację, że mapy podejścia do lotniska w Smoleńsku, które miała Ambasada RP nie uległy zmianie, ponieważ taka sprawa ani nie była przez niego z nikim omawiana, ani nie należała do zakresu jego kompetencji.

W trakcie przygotowań pojawił się również problem z miejscem postoju samolotów specjalnych na lotnisku w Smoleńsku, w czasie wizyty 7 kwietnia 2010 roku. W dniu 2 kwietnia 2010 roku Wiktoria Węclawek z KPRM skierowała do Moniki Bonieckiej maila informującego, że Ambasada RP w Moskwie prosi o pilne przesłanie przez 36 SPLT informacji które z siedmiu zgłoszonych samoloty przylecą do Smoleńska i danych tych samolotów, ponieważ strona rosyjska ma problemy z wydaniem zgody na lądowanie.

Emilia Surowska zeznała, w dniu 21 lipca 2011 roku, iż strona rosyjska po otrzymaniu informacji, że przyleci siedem samolotów poinformowała, że nie ma miejsc do zaparkowania dla tylu samolotów. Problem z lądowaniem, o którym wspomniała w mailu Wiktoria Węclawek, dotyczył problemów z miejscem do zaparkowania. Dlatego też przekazano Justynie Gładys z Ambasady, że w dniu 7 kwietnia przyleci nie siedem, a cztery samoloty i w związku z tym będzie dla nich miejsce do zaparkowania na lotnisku w Smoleńsku.

Podstawowa wiedza o lotnisku w Smoleńsku, pochodząca od strony rosyjskiej, była przekazywana za pośrednictwem przedstawicieli Ambasady RP w Moskwie do urzędników MSZ. Pracownicy Ministerstwa Spraw Zagranicznych posiadali zatem informacje dotyczące problemów związanych z lotniskiem „Siewiernyj” w Smoleńsku.

Naczelnik Wydziału Rosyjskiego w Departamencie Wschodnim Dariusz Górczyński zeznał, że istniało ze strony rosyjskiej zapewnienie, że zarówno w dniu 7, jak i 10 kwietnia 2010 roku, będzie ono przygotowane do przyjęcia samolotów specjalnych. Rosjanie twierdzili, że 24 kwietnia mieli zamiar sprawdzić przygotowanie lotniska, ale nie udało im się wylecieć z Moskwy. Świadek zeznał ponadto, że znany był status tego lotniska. Wiadomym było, że lotnisko w Smoleńsku było lotniskiem wojskowym i każdorazowo przy organizacji uroczystości w Katyniu zachodziła konieczność zapewnienia na nim służb granicznych, celnych, trapów. Nigdy nie rozważana była koncepcja lądowania na innym lotnisku. W trakcie przygotowań do uroczystości katyńskich w roku 2010, znany był fakt rozformowania jednostki wojskowej stacjonującej na tym lotnisku, jednakże strona rosyjska zapewniała, że lotnisko to zostanie przygotowane na przylot polskich delegacji.

Małgorzata Łatkiewicz – Pawlak z protokołu dyplomatycznego MSZ zeznała, że w trakcie spotkań poświęconych programom wizyt, nie omawiano kwestii wyboru lotniska. Nigdy nie pojawiła się propozycja, czy to ze strony polskiej czy rosyjskiej, lądowania samolotu Prezydenta bądź Premiera na innym

lotnisku niż lotnisko w Smoleńsku. Wszystkie wcześniejsze wizyty VIPów w Katyniu odbywały się z lądowaniem na tym lotnisku. W trakcie przygotowań do wizyt pojawiła się propozycja lądowania grupy przygotowawczej na lotnisku w Smoleńsku, jednakże strona rosyjska odmówiła udostępnienia tego lotniska argumentując, że jest ono nieczynnym lotniskiem wojskowym, uruchamianym na specjalne okazje.

Andrzej Krętowski z Ministerstwa Spraw Zagranicznych zeznał odnośnie problemów z lotniskiem w Smoleńsku, że na jego stanowisku pracy miał informacje dotyczące lotnisk z pewnymi problemami, tj. lotnisko w Irkucku, w Adlerze (dzielnica Soczi) i Pietropawłowsk Kamczackij. O lotnisku w Smoleńsku nie mieli żadnej wiedzy, bo było to lotnisko wojskowe. Informacje, które posiadali o lotniskach w Rosji były informacjami ogólnodostępnymi. Zdaniem świadka strona rosyjska sygnalizowała problem z tym lotniskiem, wskazywała, że jest to lotnisko zamknięte.

Jak wynika z zeznań Jerzego Bahra nigdy nie spotkał się on ze strony władz rosyjskich z sygnałami, iż wykorzystanie lotniska w Smoleńsku może być problematyczne. Z lotniskiem tym zawsze były problemy o charakterze organizacyjnym, tj. związane z zapewnieniem trapu, służb granicznych itp., natomiast nigdy strona rosyjska nie zgłaszała wątpliwości, co do możliwości wykorzystania go do lądowań polskich samolotów. Jerzy Bahr zeznał również, że w jednej z rozmów z Andrzejem Przewoźnikiem motywem było lotnisko zastępcze. Andrzej Przewoźnik powiedział, że Rosjanie specjalnie chcą stronę polską zniechęcić do korzystania z lotniska w Smoleńsku. Uważał, że Rosjanie chcą Polakom zepsuć organizację uroczystości katyńskich, poprzez proponowanie innych miejsc lądowania. Świadka uderzyła wypowiedź Andrzeja Przewoźnika, bo oceniał to inaczej. Dla Jerzego Bahra to, że Rosjanie zniechęcali do korzystania z tego lotniska było czymś zrozumiałym.

Tomasz Turowski zeznał, że w trakcie rozmów, w których brał udział była przez stronę rosyjską jasno postawiona kwestia, iż lotnisko w Smoleńsku Północnym, jako czynne lotnisko wojskowe zostało zlikwidowane. W związku z planowanymi wizytami infrastruktura lotniska na okres od 7 do 10 kwietnia 2010 roku została przywrócona do stanu z roku 2009, kiedy odbywały się wizyty przedstawicieli władz polskich. W trakcie spotkań grup przygotowawczych nie poruszano żadnych szczegółów dotyczących wyposażenia lotniska, z uwagi na nieobecność osób kompetentnych w tej dziedzinie.

Justyna Gładyś zeznała, że nie pamięta, aby kwestie związane z lotniskiem były omawiane w czasie spotkania grupy przygotowawczej w Smoleńsku. W czasie spotkania w Moskwie, kwestię przygotowania lotniska bardzo silnie poruszał Andrzej Przewoźnik i to pod kątem obu wizyt. Strona rosyjska zapewniała, że lotnisko w Smoleńsku będzie przygotowane zarówno na 7 jak i 10 kwietnia.

Paweł Koć z Ambasady RP w Moskwie zeznał, że na początku marca 2010 roku był świadkiem nieformalnej rozmowy ambasadora Tomasza Turowskiego, attache gen. Grzegorza Wiśniewskiego i Grzegorza

Cyganowskiego. Z rozmowy tej wynikało, że strona polska nalegała by grupa przygotowawcza przyleciała samolotem właśnie do Smoleńska na lotnisko „Siewiernyj”. Strona rosyjska prosiła, by zrezygnować z tej idei, ponieważ lotnisko nie jest zdolne, by przyjmować jakiegokolwiek samoloty, gdyż jest zaśniewane. Strona rosyjska wyjaśniała, że nie mają technicznych możliwości odśnieżenia całej płyty pasa startowego. Tłumaczyli, że gdyby nawet ściągnęli ciężki sprzęt i odśnieżyli pas to nie są w stanie cały czas utrzymywać tego sprzętu, bo jednostka jest zamknięta, a śnieg cały czas pada. W związku z tym przyloc grupy nastąpił do Moskwy. Świadek zeznał, że faktem jest, że kiedy grupa pojechała do Smoleńska, po drodze do Smoleńska były obfite opady śniegu, a już po przyjeździe do Smoleńska dowiedzieli się od Siergieja Kudriawcewa, że ze względu na trudne warunki atmosferyczne grupa rosyjska nie uzyskała zgody na wylot z Moskwy.

Jarosław Bratkiewicz zeznał, że lotnisko w Smoleńsku było nieczynnym lotniskiem wojskowym. Zakładano, zgodnie z utartą praktyką, że samolot wiozący delegacje do Smoleńska i Katynia wylądować w Smoleńsku. Strona rosyjska twierdziła, że sprawi to kłopot. Przekazywał to kilkakrotnie ministrowi Andrzejowi Kremerowi Ambasador Władimir Grinin, podczas różnych spotkań. Twierdził on, że lotnisko jest nieczynne i nie ma tam niezbędnego sprzętu, a jego uruchomienie wymagałoby podjęcia trudnych działań. Świadek zeznał też, że wszystkie osoby i instytucje zaangażowane w wyjazdy 7 i 10 kwietnia wiedziały jaki jest stan lotniska w Smoleńsku. Jarosław Bratkiewicz dodał, że ewentualne lądowanie w Witebsku sprawiałoby problemy natury dyplomatycznej ze stroną białoruską. Lądowanie w Moskwie wydłużałoby natomiast czas podróży.

Michał Greczyło zeznał, że kwestia stanu technicznego lotniska była powszechnie znana. Wielokrotnie lądowały na nim polskie samoloty. Zdaniem świadka, podczas spotkania grupy roboczej z administracją obwodu smoleńskiego Siergiej Kudriawcew namawiał do zorganizowania innego miejsca lądowania.

Mirosław Czarnota zeznał, że w czasie, gdy powstał pomysł, aby samoloty lądowały na lotnisku „Siewiernyj” w Smoleńsku, w czasie jednej z rozmów z gen. Grzegorzem Wiśniewskim padło stwierdzenie, że będzie to trudne logistycznie przedsięwzięcie, ponieważ lotnisko zostało zamknięte w październiku 2009 r.

Kwestia lotniska w Smoleńsku do samego końca przygotowań pozostawała nierozwiązana. Ze strony rosyjskiej przekazywane były informacje, zarówno o problemach z lotniskiem, jak i zapewnienia o jego otwarciu na 7 i 10 kwietnia 2010 roku. Jednakże informacje te nie były w żaden sposób weryfikowane, a członkowie grupy przygotowawczej nie wizytowali terenu lotniska.

Osoby odpowiedzialne, z ramienia KPRM, za wykorzystanie specjalnego transportu lotniczego, tj. Monika Boniecka i Miłosław Kuśmirek w złożonych przez siebie zeznaniach zasłaniały się niepamięcią, bądź wprost wskazywały, iż

nie wiedziały, że lotnisko w Smoleńsku jest zamknięte. Zeznaniom tym trudno dać wiarę, chociażby z uwagi na fakt, iż osobom tym wiadome było, że lot grupy przygotowawczej samolotem specjalnym nie doszedł do skutku, z powodu zamkniętego lotniska w Smoleńsku. To właśnie te osoby odpowiedzialne były za kontakty m. innymi z 36 SPLT, który jako przewoźnik odpowiadał za bezpieczeństwo wykonywanych lotów.

Z kolei ministrowie Tomasz Arabski, Andrzej Kremer i Andrzej Przewoźnik podejmowali temat otwarcia lotniska w Smoleńsku, podczas rozmów prowadzonych ze swoimi odpowiednikami ze strony rosyjskiej. Jednakże uzyskane zapewnienia nie zostały w żaden sposób zweryfikowane, ani wyjednanne, chociażby na piśmie przez pracowników MSZ czy Ambasady RP w Moskwie.

Osoby z Departament Spraw Zagranicznych KPRM odpowiadające za przygotowanie wizyty Premiera w dniu 7 kwietnia 2010 roku, przede wszystkim Dyrektorka Agnieszka Wielowieyska i Emilia Surowska, wskazywały na istniejący i nierozwiązany problem z lotniskiem w Smoleńsku. Były jednak zapewniane o możliwości lądowania w Smoleńsku samolotów specjalnych.

Informacja o zamknięciu lotniska w Smoleńsku nie dotarła do KPRP w sposób oficjalny i dostatecznie wyeksponowany, aby mogły wpłynąć na zmianę miejsca lądowania samolotu specjalnego. Za takie nie można uznać informacji przekazywanych przez Andrzeja Przewoźnika na spotkaniach w ROPWiM, czy sygnałów, uzyskiwanych przez pracowników niższego szczebla, jak choćby Adama Juhanowicz z biura prasowego KPRP czy Macieja Jakubika z Biura Spraw Zagranicznych KPRP.

Maciej Jakubik zeznał w dniu 7 czerwca 2011 roku, że podczas pierwszego dnia wizyty przygotowawczej w Smoleńsku odbyła się rozmowa na temat otwarcia lotniska, które było zamkniętym lotniskiem wojskowym. Przedstawiciele obwodu smoleńskiego wprost nie obiecywali, że lotnisko w dniu 10 kwietnia 2010 roku będzie otwarte. Natomiast stwierdzili, że 7 kwietnia przyleci ich Premier, więc lotnisko zostanie otwarte. Jeżeli chodzi o 10 kwietnia nie zostało to jasno powiedziane, miały miejsce dywagacje na ten temat. Rosjanie spekulowali na temat kosztów obsady tego lotniska, sprowadzenia wyposażenia itp. Było jasne, iż Rosjanie przykładają mniejszą wagę do wizyty Prezydenta RP, z tej racji, że z ich strony nie miał uczestniczyć w tym wydarzeniu ani Premier ani Prezydent. Ze strony rozmówców nie było ostrzeżeń odnośnie stanu lotniska, a jedynie uwagi dotyczące konieczności sprowadzenia kontrolerów, wyposażenia.

Z kolei Adam Juhanowicz, przesłuchany w dniu 9 maja 2011 roku zeznał, że na spotkaniach u ministra Andrzeja Przewoźnika przekazywana była informacja, że lotnisko jest zamknięte i jest nieczynne. Kwestia lotniska była stawiana jako nierozwiązana i problemowa.

Urzednicy z zespołu Katarzyny Doraczyńskiej, bezpośrednio zajmującego się przygotowaniem do wizyt 10 kwietnia 2010 roku nie wiedzieli o ewentualnych problemach z lądowaniem na lotnisku w Smoleńsku. Jedynie Adam Kwiatkowski zeznał w dniu 27 kwietnia 2011 roku, że dopiero po

katastrofie dowiedział się, że do Kancelarii Prezydenta wpłynęło w dniu 12 kwietnia 2010 roku pismo z MSZ z informacją, iż lotnisko „Siewiernyj” jest od wielu miesięcy zamknięte.

Zarówno Jacek Sasin. Krzysztof. Kuberski jak i Janusz Strużyna zeznali, iż nie wiedzieli o zamknięciu lotniska w Smoleńsku i ewentualnych problemach z lądowaniem. Jacek Sasin i Janusz Strużyna podkreślali, iż jeżeli byłyby problemy z miejscem lądowania, to odpowiednie służby czyli BOR i 36 SPLT powiadomiły by Kancelarię. Jacek Sasin podał ponadto, iż po katastrofie dowiedział się, że lotnisko w Smoleńsku było nieczynne i mogło nie spełniać kryteriów bezpieczeństwa. Była to wiedza nabyta po katastrofie z różnych rozmów. Po katastrofie wpłynęło do Kancelarii pismo z MSZ informujące, że lotnisko w Smoleńsku jest nieczynne.

W toku śledztwa ustalono, jak wyżej podano, iż notatka Andrzeja Kremera z dnia 24 marca 2012 roku, sporządzona z rozmowy, przeprowadzonej w dniu 23 marca 2010 roku z Ambasadorem FR Władimirem Grininem wpłynęła do Sekretariatu ministra Mariusza Handzlika dopiero w dniu 12 kwietnia 2010 roku. W treści notatki Andrzej Kremer wprost stwierdził, iż mimo zapewnień strony rosyjskiej brak jest oficjalnego potwierdzenia, czy w dniach 7 i 10 kwietnia zostanie uruchomione na potrzeby uroczystości (obecnie zamknięte) lotnisko w Smoleńsku. Powyższa notatka puentuje powyższe ustalenia, iż kwestia otwarcia lotniska w Smoleńsku pozostawała cały czas na etapie ustnych zapewnień strony rosyjskiej, a nie pisemnego potwierdzenia tego faktu.

W świetle przedstawionych problemów z lotniskiem w Smoleńsku pojawia się kwestia ewentualnego wyboru lotniska zapasowego. Jednakże żadne przepisy nie obligowały urzędników Kancelarii, przygotowujących wizyty z najważniejszymi osobami w państwie, do wyznaczenia lotnisk zapasowych, a w konsekwencji opracowywania alternatywnego programu wizyty. Obowiązek ten ciążył na personelu 36 SPLT, wykonującego loty, podczas wizyt 7 i 10 kwietnia 2010 roku, co pozostaje poza zakresem podmiotowym niniejszego postępowania. Paweł Odo - Szef Sekcji Planowania i Ewidencji 36 SPLT zeznał, iż lotniska zapasowe, są wpisywane w plan danego lotu, nadzoruje to dowódca załogi, a odpowiedzialny jest za to nawigator.

Potwierdzają to zeznania Miłosława Kuśmirka, który w dniu 17 czerwca 2010 roku zeznał, iż nigdy nie otrzymywał z 36 SPLT informacji o lotniskach zapasowych i nigdy takich lotnisk nie wskazywał dla 36 SPLT.

Janusz Strużyna zeznał, w dniu 12 sierpnia 2011 roku, że Kancelaria nigdy nie przygotowuje lotnisk zapasowych. To, gdzie znajdują się takie lotniska i jakie są procedury z tym związane należy do wykonawcy lotu, czyli 36 SPLT. Kancelaria jest tylko informowana o wyborze lotniska zapasowego i musi zapewnić przemieszczenie kolumny samochodów. Janusz Strużyna nie przypominał sobie lądowania na lotnisku zapasowym, w czasie wizyt zagranicznych.

Również Jacek Sasin zeznał, w dniu 15 czerwca 2011 roku, że Kancelaria

nigdy nie posiadała informacji, jakie lotniska zapasowe są ustalone przez 36 SPLT. Kancelaria planowała wizytę w konkretnym miejscu i według tego miejsca był opracowywany program. Jeżeli w czasie lotu zachodziła konieczność wylądowania na lotnisku zapasowym, to wówczas zmieniał się nieznacznie program wizyty, ale o tym Kancelaria była informowana przez 36 SPLT.

W czasie wizyt zagranicznych i ewentualnej konieczności lądowania na lotnisku zapasowym zaangażowani muszą zostać urzędnicy MSZ i Ambasady RP w danym państwie.

Z pierwszych zeznań Dariusza Górczyńskiego, Grzegorza Cyganowskiego i Justyny Gładys wynika, iż w dniu 10 kwietnia 2010 roku, oczekując na samolot prezydencki na lotnisku w Smoleńsku, w warunkach pogarszającej się pogody, członkowie polskiej delegacji spodziewali się informacji o skierowaniu „Tupolewa” na lotnisko zapasowe. Rozważana była wersja odlotu samolotu na lotnisko „Wnukowo” w Moskwie, gdzie samolot mógłby poczekać na poprawę pogody, a następnie wrócić do Smoleńska oraz lądowanie w Mińsku na Białorusi. Jako lotniska zapasowe rozważano też lotniska położone w Briańsku i Witebsku. O powyższym powiadomione zostały polskie placówki w Moskwie i Mińsku.

Podobnie jak kwestia wyznaczenia lotnisk zapasowych, również kwestia obecności na pokładzie samolotu tzw. liderów, czyli rosyjskich nawigatorów, pozostawała poza zakresem decyzyjnym urzędników, organizujących wizyty 7 i 10 kwietnia 2010 roku. W proces decyzyjny, z tym związany, zaangażowany był przede wszystkim personel 36 SPLT, który pozostaje poza zakresem podmiotowym niniejszego śledztwa. Urzędnicy Ambasady RP w Moskwie, w tym zakresie, przekazywali jedynie informacje stronie rosyjskiej.

Prośba do strony rosyjskiej, o skierowanie nawigatorów rosyjskich na pokład polskich samolotów specjalnych, została złożona tylko na loty samolotów Tu-154M oraz Jak 40 w dniu 10 kwietnia 2010 roku. Została ona wyrażona w dwóch clarisach z dnia 18 marca 2010 roku, wystosowanych z Sekcji Planowania 36 SPLT do Ambasady RP w Moskwie. Ambasada RP w Moskwie w dniu 22 marca 2010 roku, w następstwie otrzymanych clarisów, skierowała do MSZ FR noty, w treści których zawarto prośby 36 SPLT. Pomimo tego kilka dni później, tj. w dniu 31 marca 2010 roku Paweł Odo - Szef Sekcji Planowania i Ewidencji 36 SPLT zwrócił się mailowo do Ambasady RP w Moskwie, o anulowanie zamówienia liderów, o ile nie jest to warunek otrzymania zgody na przelot i lądowanie, na trasie do Smoleńska, w związku z zapewnieniem przez dowódcę eskadry zaplanowania na lot załóg, posługujących się językiem rosyjskim.

Z kolei w clarisach z dnia 30 marca 2010 roku, dotyczących lotów samolotów specjalnych w dniu 7 kwietnia 2010 roku, nie złożono zapotrzebowania na lidera, w żadnym samolocie specjalnym.

Grzegorz Cyganowski zeznał, iż zamówienie na liderów znajdowało się w clarisie nr 050 z dnia 18 marca 2010 roku. Następnie zostało

przetransponowane do noty z dnia 22 marca 2010 roku i skierowane do MSZ FR. Po otrzymaniu noty strona rosyjska pytała kilkakrotnie telefonicznie, czy strona polska potwierdza zamówienie nawigatorów i czy załogi samolotów będą znały język rosyjski. Pytania te związane były z kosztami skierowania liderów, które zobowiązana była ponieść strona polska. Ambasada zapytania te przekazywała telefonicznie do Warszawy do Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP. W dniu 31 marca Anna Kostarz z SZSRL SZ RP przekazała telefonicznie, a następnie na prośbę Justyny Gładys pisemnie informację do Ambasady, że polska załoga zna język rosyjski i nie ma potrzeby przesyłania lidera. Informacja ta została przekazana telefonicznie Jewgienijowi Martyniencie - III sekretarzowi Wydziału Polskiego III Departamentu Europejskiego MSZ FR.

Rosyjskojęzycznych liderów nie było w trakcie lotów, zarówno w dniu 7 jak i 10 kwietnia 2010 roku.

W wymianę korespondencji, dotyczącej zapewnienia nawigatorów na loty w dniu 7 kwietnia 2010 roku zaangażowani zostali również pracownicy KPRM, a konkretnie Emilia Surowska z DSZ. W dniu 3 kwietnia 2010 roku Emilia Surowska napisała maila do Miłosława Kuśmirka, iż strona rosyjska prosi o ostateczne zadeklarowanie, czy w którymkolwiek z samolotów specjalnych będzie potrzebny rosyjski nawigator, czy też tak jak w przypadku Tu-154 M będą piloci mówiący po rosyjsku.

Przesłuchana na tę okoliczność, w dniu 21 lipca 2012 roku, Emilia Surowska zeznała, iż Grzegorz Cyganowski z Ambasady, po spotkaniu w dniu 3 kwietnia 2010 roku ze stroną rosyjską, skierował m. innymi do niej maila, z którego treści wynikało, że strona rosyjska zwraca się z pytaniem o obecność nawigatorów w samolotach. Widząc, że na rozdzielniku maila Grzegorza Cyganowskiego nie ma nikogo ze strony Biura Dyrektora Generalnego i 36 SPLT Emilia Surowska uznała, że musi przekazać to pytanie do właściwych osób. Stąd w dniu 3 stycznia 2010 roku zwróciła się mailem do Miłosława Kuśmirka, który przekazał pytanie Rosjan do 36 pułku, do eskadry krakowskiej i Dowództwa Sił Powietrznych.

Emilia Surowska, przebywając w Smoleńsku i Katyniu, bezpośrednio przed wizytą w dniu 7 kwietnia 2010 roku została ponownie zaangażowana, w kwestie dotyczące rosyjskiego nawigatora. Zeznała, iż dzień przed wizytą, tj. 6 kwietnia była w Smoleńsku i razem z innymi osobami, przygotowującymi wizytę 7 kwietnia pracowała na terenie hotelu. Wówczas Justyna Gładys dostała telefon z eskadry krakowskiej, z prośbą o zapytanie strony rosyjskiej, czy jest możliwość zapewnienia osoby rosyjskojęzycznej w samolotach CASA. Justyna Gładys skontaktowała się ze stroną rosyjską i uzyskała informację, że jest już za późno na zorganizowanie takiej osoby ze strony rosyjskiej. Następnie zwrócono się z eskadry krakowskiej do Emilii Surowskiej, z prośbą o pomoc we wskazaniu osoby, ze znajomością języka rosyjskiego, która mogłaby pomóc załodze samolotów CASA, w porozumiewaniu się w tym języku. Z uwagi na potrzebę znajomości terminologii zrezygnowano ostatecznie ze znalezienia takiej osoby.

Emilia Surowska dodała przy tym, że tą sprawą nie powinna się zajmować, ale pozostawał tylko dzień do wizyty i każdy taki problem wymagał szybkiego rozwiązania.

W perspektywie zamówienia, a następnie rezygnacji z nawigatorów rosyjskich na loty samolotów specjalnych w dniu 10 kwietnia 2010 roku istotny jest fakt, że KPRP gotowa była pokryć koszty finansowe tego przedsięwzięcia, jednak nie dostała żadnej informacji w tym zakresie z 36 SPLT.

Janusz Strużyna zeznał, w dniu 12 sierpnia 2011 roku, że podczas przygotowań do wizyty w Katyniu, na jednym ze spotkań padło pytanie, czy będą nawigatorzy ze strony rosyjskiej. Zainteresował się tym, gdyż musiałby zapewnić liderom, z ramienia KPRP, hotel i transport. W późniejszym czasie uzyskał informację, o rezygnacji z liderów. Z nim w tej sprawie, nie kontaktował się nikt z 36 pułku, ani nie dostał żadnego pisma w tym przedmiocie. Janusz Strużyna oświadczył przy tym, iż jeżeli byłaby potrzeba obecności liderów podczas lotu, to z pewnością KPRP pokryłaby koszty z tym związane.

Podczas wizyty Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Katyniu w 2007 roku KPRP prowadziła, w tym zakresie korespondencje z MSZ i Ambasadą RP w Moskwie oraz 36 SPLT. KPRP, zgodnie z żądaniem strony rosyjskiej, podjęła decyzję, iż na pokładzie będą dwaj rosyjscy nawigatorzy. Zespół Obsługi Organizacyjnej Prezydenta zwrócił się do Zastępcy Szefa KPRP o wyrażenie zgody na opłacenie kosztów związanych z uczestnictwem dwóch rosyjskich nawigatorów, co zaakceptował Sekretarz Stanu Szef Gabinetu Prezydenta Maciej Łopiński. KPRP powiadomiła wówczas 36 SPLT, iż wyraża zgodę na pokrycie kosztów nawigatorów, delegowanych przez stronę rosyjską, celem pomocy w przelocie dwóch Tu-154 M na trasie Warszawa – Smoleńsk – Warszawa, w dniu 17 września 2007 roku (k. 1726, 1757, 1775, 1802, 1803, 1806, 1811, tom nr IVH-I).

Pomimo, iż kwestia nawigatorów pozostawała poza zakresem obowiązków Emilii Surowskiej, podjęła ona działania w tym zakresie, co należy ocenić wysoce pozytywnie. W obydwu opisanych przypadkach w rzeczywistości podjęła czynności, za które odpowiedzialni byli pracownicy Ambasady RP w Moskwie i które należały do zakresu ich obowiązków.

Negatywnie należy zaś ocenić fakt, iż po skierowaniu noty dyplomatycznej, zamawiającej nawigatorów rosyjskich na loty w dniu 10 kwietnia 2010 roku, pracownicy Ambasady RP nie podjęli działań w celu formalnego poinformowania strony rosyjskiej o rezygnacji strony polskiej z tzw. liderów. Decyzja strony polskiej, o rezygnacji z obecności nawigatora zakomunikowana została przez pracownika Ambasady RP w Moskwie jego rosyjskiemu odpowiednikowi w drodze roboczych, telefonicznych konsultacji, bez pisemnego udokumentowania tej ważnej kwestii. Nie uzyskano przy tym, żadnego oficjalnego odniesienia się przez stronę rosyjską do prośby o zapewnienie nawigatorów, zawartej w skierowanej nocie dyplomatycznej. Na marginesie należy zauważyć, iż jak wynika z raportu końcowego Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego z badania zdarzenia lotniczego

nr 192/2010/11 samolotu Tu-154 M nr 101, zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 roku w rejonie lotniska Smoleńsk Północny nieobecność rosyjskich liderów na pokładach polskich samolotów specjalnych była sprzeczna z zasadami określonymi w AIP FR i WNP („Aeronautical Information Publication Russian Federation and Countries of The Commonwealth of Independent States”). W § 3.10 GEN 1.2-9 zawarty jest zapis, że wydanie zgody na przelot samolotu poza przestrzenią powietrzną sklasyfikowaną jako międzynarodowa i lądowanie na lotnisku niedopuszczonym do ruchu międzynarodowego jest możliwe tylko w obecności „lidera” na pokładzie, i stwierdzenia, że specjalne i uzgodnione warunki wykonania takiego lotu będą przekazane występującemu o zgodę. Przyznać jednak należy, iż pracownicy Ambasady RP nie mieli obowiązku ani kwalifikacji do sprawdzania pod względem merytorycznym dokumentów otrzymywanych z 36 SPLT, przede wszystkim w zakresie przyczyn i możliwości rezygnacji z lidera.

Zgodnie z Instrukcją HEAD z 2009 roku w przypadku lotu o statusie HEAD do Rosji termin składania wniosku o zgodę dyplomatyczną na lot zwykły wynosi 7 dni, przed planowanym lotem. Termin 7 dniowy, na zgłoszenie w drodze noty dyplomatycznej, dotyczy również lotów wojskowych statków powietrznych RP, w przestrzeni powietrznej FR, zgodnie z Porozumieniem między Ministerstwem Obrony Rzeczypospolitej Polskiej, a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej z 14 grudnia 1993 roku, w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskie i Federacji Rosyjskiej, w przestrzeni powietrznej obu państw.

Jak ustalono, w okresie poprzedzającym katastrofę prezydenckiego samolotu Tu-154M w dniu 10 kwietnia 2010 roku, nie istniały żadne wytyczne resortu spraw zagranicznych, dotyczące postępowania przy uzyskiwaniu zezwoleń dyplomatycznych, na przeloty samolotów specjalnych. W efekcie tego uzyskaniem zezwoleń dla wykonania lotów, planowanych na 7 i 10 kwietnia 2010 roku zajmowała się Ambasada RP w Moskwie pomimo, że zgodnie z § 6 pkt 10) wewnętrznego regulaminu organizacyjnego Protokołu Dyplomatycznego z dnia 15 stycznia 2010 roku, pośredniczenie w udzielaniu zgód dyplomatycznych na przeloty i lądowania polskich samolotów specjalnych na terenie państw obcych należało do Wydziału Protokolarnego Protokołu Dyplomatycznego MSZ. Placówka podejmowała działania związane z uzyskaniem zezwoleń po otrzymaniu wniosku od 36 SPLT i Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego SZ RP, w którym jako podmiot podpisujący wniosek wskazywano Protokół Dyplomatyczny MSZ. W toku przeprowadzonego postępowania stwierdzono brak nadzoru, tak ze strony centrali MSZ, jak i Ambasady RP w Moskwie nad realizacją skierowanych do strony rosyjskiej not dyplomatycznych, w efekcie czego, dopiero dzień przed wylotem w dniach 7 i 10 kwietnia 2010 roku znane były numery zgód na przelot polskich samolotów specjalnych, wytypowanych na loty do Smoleńska. Jednocześnie należy stwierdzić, że tak późne uzyskanie

potwierdzenia wydania zgód nie miało istotnego wpływu na prowadzone przygotowania.

W dniu 18 marca 2010 roku Sekcja Planowania 36 SPLT przygotowała claris nr 050, który został skierowany do Ambasad RP w Moskwie i Mińsku oraz Protokołu Dyplomatycznego MSZ, z prośbą o uzyskanie zgody dyplomatycznej władz Białorusi na przelot i Rosji na przelot oraz lądowanie na ich terytorium samolotu Tu-154M w dniu 10 kwietnia 2010 roku. Z kolei w clarisie nr 051 z dnia 18 marca 2010 roku Sekcja Planowania 36 SPLT zwróciła się o uzyskanie zgody, w zakresie samolotu Jak-40, w dniu 10 kwietnia 2010 roku. Ambasada RP w Moskwie w dniu 22 marca 2010 roku skierowała faksem do MSZ FR notę, z prośbą o wyrażenie zgody przez właściwe organa rosyjskie na przelot i lądowanie w Smoleńsku polskich samolotów specjalnych Tu-154M i JAK-40 w dniu 10 kwietnia 2010 r. Oryginał noty przekazano 24 marca 2010 roku.

Następnie w dniu 30 marca 2010 roku Sekcja Planowania 36 SPLT skierowała kolejne cztery clarisy, z prośbą o uzyskanie zgody na przelot i lądowanie w dniu 7 kwietnia 2010 roku trzech samolotów Jak-40 i samolotu Tu-154M. W związku z przesłanymi clarisami w Ambasadzie RP w Moskwie zostały sporządzone w dniu 30 marca 2010 roku dwie noty. Pierwsza z prośbą o wykonanie nieregularnego, jednorazowego lotu w przestrzeni powietrznej FR i wyrażenie zgody na przelot i lądowanie w Smoleńsku polskich samolotów specjalnych Tu-154M i dwóch samolotów Jak-40, a druga nota z prośbą o wyrażenie zgody na przelot i lądowanie w Smoleńsku polskiego samolotu specjalnego Jak-40. W kolejnym clarisie z dnia 1 kwietnia 2010 roku skierowano do Ambasad RP w Mińsku i Moskwie prośbę, o uzyskanie zgody, odpowiednio na przelot oraz na przelot i lądowanie w Smoleńsku trzech samolotów wojskowych typu CASA 295M w dniu 7 kwietnia 2010 roku. Claris ten został zrealizowany notą z dnia 1 kwietnia 2010 roku.

W dniu 6 kwietnia 2010 roku Ministerstwo Spraw Zagranicznych Federacji Rosyjskiej w odpowiedzi na noty PdS 10-19-2010 i PdS 10-20-2010 z 30 marca 2010 r. oraz PdS 10-21-2010 z 1 kwietnia 2010 r. skierowało do Ambasady RP w Moskwie notę 3583/n/3ed, zawierającą następujące zgody na przelot w dniu 7 kwietnia 2010 r. na trasie Warszawa – Smoleńsk – Warszawa:
194 CD/07 numer lotu PLF 102 (nr rejestracyjny 101) i numer lotu PLF 037 (nr rejestracyjny 047);
192 CD/07 numer lotu PLF 035 (nr rejestracyjny 045) i numer lotu PLF 034 (nr rejestracyjny 044)
201 CD/07 numer lotu PLF 050 (nr rejestracyjny 020) i numer lotu PLF 011 (numer rejestracyjny 021)
203 CD/07 numer lotu PLF 012 (nr rejestracyjny 022).

W dniu 7 kwietnia 2010 roku Ambasada RP w Republice Białorusi przesłała zgodę MSZ RB oraz Uzgodnienie nr 75/240310 Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych RB na wykorzystanie przestrzeni powietrznej Białorusi przez samolot Tu-154M, numer lotu PLF 101.

W dniu 8 kwietnia naczelnik Dariusz Górczyński wysłał do Ambasady RP w Moskwie maila, z którego wynikało, że lotnisko w Smoleńsku niepokoi się, że do tej pory nie ma zgody na lądowanie. Zaniepokojenie faktem braku zgód na przelot i lądowanie wyrazili również Dyrektor Mariusz Kazana i Minister Andrzej Kremer. (k. 123, k. 125 tom VII, k. 708 tom VIIC, k. 523 tom VIII B). Ostatecznie w dniu 8 kwietnia 2010 roku Grzegorz Cyganowski przekazał drogą elektroniczną do Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego SZ RP i 36 SPLT numery zgód na 10 kwietnia 2010 roku dla samolotów Tu-154M i Jaka-40. Zgoda na przelot dla samolotu Tu-154M (nr rejestracyjny 101) miała numer 176CD/10, a dla samolotu Jak-40 (nr rejestracyjny 045) numer 177CD/10.

W dniu 9 kwietnia 2010 roku MSZ Federacji Rosyjskiej w oficjalnej odpowiedzi na notę z dnia 22 marca 2010 roku, skierowało do Ambasady RP w Moskwie notę, w której poinformowało, iż kompetentne rosyjskie organa wydały pozwolenia na przelot specjalnych samolotów RP nad terytorium FR w dniu 10 kwietnia 2010 roku na trasie Warszawa-Smoleńsk-Warszawa oraz podano numery zgód jakie Grzegorz Cyganowski przekazał mailowo w dniu 8 kwietnia 2010 roku do SZSRL i 36 SPLT.

Kończąc omawianie kwestii zgód na przelot należy wskazać, iż wydanie przez stronę rosyjską zgody na przelot samolotów polskich, nad terytorium Federacji Rosyjskiej, na trasie Warszawa-Smoleńsk-Warszawa jest jednoznaczne z wyrażeniem zgody na lądowanie tych samolotów na lotnisku w Smoleńsku. Pomimo braku dosłownego sformułowania, o wyrażeniu zgody na lądowanie samolotów na lotnisku w Smoleńsku, prawidłowa interpretacja treści zgód nie pozostawia w tym przedmiocie żadnej wątpliwości, jeżeli zważy się, iż trasa przelotu miała wieść z Warszawy do Smoleńska, a następnie, po odbytych wizytach ze Smoleńska w drogę powrotną do Warszawy.

Zgodnie z przyjętymi przez protokół dyplomatyczny zasadami organizacji wizyt zagranicznych pierwszym etapem wizyty oficjalnej głowy państwa lub składanej przez szefa rządu jest misja przygotowawcza. Winna ona odbywać się parę tygodni przed terminem wizyty. Celem misji przygotowawczej jest:

1. przygotowanie programu politycznego wizyty, w tym zakresu i tematyki rozmów oraz ewentualnego podpisania umów,
2. ustalenie składu i liczebności delegacji, szerebła, precedencji i udziału jej członków w poszczególnych częściach programu,
3. uzgodnienie przemówień i oficjalnych toastów, które zostaną wygłoszone podczas wizyty (każde wystąpienie wymaga przygotowanej odpowiedzi),
4. ustalenie szczegółów protokolarnych (wymiana odznaczeń, prezentów, odrębny program małżonki),
5. szczegółowe omówienie przyjęcia oficjalnego i ewentualnego przyjęcia rewanżowego wydawanego przez gościa na cześć gospodarza,
6. zapoznanie się z miejscami, które będą odwiedzane (wizja lokalna wszystkich punktów programu wizyty).

Techniczne aspekty rozmów dotyczą:

1. rezydencji i liczby samochodów oferowanych gościom, zasad udzielanej gościnności (hospitality) oraz warunków płatności za pozostałe usługi,
2. wskazań dietetycznych i medycznych dotyczących gościa (alergie, grupa krwi),
3. bezpieczeństwa rezydencji i przejazdów, warunków współpracy służb ochrony obu państw,
4. akredytacji dziennikarzy i ich udziału w programie.

Podczas pobytu misji przygotowawczej przeprowadza się wizję lokalną we wszystkich budynkach i miejscach, które będą odwiedzane w trakcie wizyty.

Na podstawie uzgodnień misji i dalszych prac zostaje opracowany pełny program godzinowy wizyty, uwzględniający odrębne punkty dla małżonki gościa i innych członków delegacji, ich udział w punktach programu zasadniczego, miejsca w samolocie, kolumnie samochodowej i hotelu, obowiązujące stroje itd. (*Tomasz Orłowski. Protokół Dyplomatyczny. Ceremoniał & Etykieta. Warszawa 2010. Polski Instytut Spraw Międzynarodowych, s. 326 – 327*).

Z dokumentów uzyskanych z ROPWiM wynika, iż pierwszym terminem wyjazdu grupy przygotowawczej był 3 marca 2010 roku, jednak w związku z brakiem gotowości do rozmów ze strony rosyjskiej i brakiem szans na lądowanie w Smoleńsku, ze względu na zamknięte lotnisko wojskowe, został on przełożony. Ambasador RP w Moskwie Jerzy Bahr poinformował Andrzeja Przewoźnika, iż kolejny termin wyjazdu grupy przygotowawczej został wyznaczony między 15 a 20 marca, po czym doprecyzowano, iż grupa przygotowawcza uda się do Rosji w dniach 16 - 17 marca 2010 roku. Dopiero w dniu 11 marca 2010 roku Jerzy Bahr poinformował MSZ, iż wyjazd polskiej grupy przygotowującej wizytę Premiera Donalda Tuska w dniu 7 kwietnia 2010 roku odbędzie się w dniach 24-26 marca 2010 roku. W dniu 18 marca 2010 roku MSZ wysłało notę do Ambasady FR w Warszawie, w której potwierdziło gotowość przybycia polskiej grupy przygotowawczej w terminie 24 – 26 marca 2010 roku oraz wskazało jej 21 osobowy skład, której zadaniem było przygotowanie wizyty Premiera Donalda Tuska w dniu 7 kwietnia na zaproszenie Premiera Władimira Putina oraz wizyty Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w dniu 10 kwietnia, który miał przewodniczyć polskiej delegacji, podczas uroczystości 70. Rocznicy Zbrodni Katyńskiej na Polskim Cmentarzu Wojennym w Katyniu. W dniu 22 marca 2010 Andrzej Przewoźnik, w piśmie do Jerzego Bahra przedstawił ramowy plan grupy przygotowawczej, w związku z organizacją uroczystości 7 i 10 kwietnia 2010 roku.

Organizacja wyjazdu polskiej grupy przygotowawczej w terminie 3-5 marca 2010 roku była poprzedzona pismem z dnia 25 lutego 2010 roku, które MSZ wysłało do Ambasady FR w Warszawie z informacją, iż w dniach 3–5 marca 2010 roku polska grupa przygotowawcza przybędzie do Smoleńska samolotem specjalnym w związku z planowanymi na kwiecień uroczystościami 70. Rocznicy Zbrodni Katyńskiej, w których weźmie udział Premier Donald Tusk. Pomimo, iż zarówno Sekretarz ROPWiM Andrzej Przewoźnik, jak i

urzednicy MSZ wiedzieli o planach udziału w uroczystościach w Katyniu Prezydenta RP, co najmniej od wystosowania przez Mariusza Handzlika pisma z dnia 27 stycznia 2010 roku, nie uwzględnili w składzie grupy przygotowawczej nikogo z KPRP. Dopiero następnego dnia, tj. 26 lutego 2010 roku Jarosław Bratkiewicz wysłał claris do Jerzego Bahr z informacją, iż w dniu 3 marca 2010 roku przybędzie do Smoleńska grupa przygotowawcza, w której składzie będzie 16 osób tj. osoby wskazane w nocie z 25 lutego 2010 roku oraz Katarzyna Doraczyńska z KPRP i Andrzej Rychlik z BOR. Tego dnia Ambasada RP w Moskwie wysłała do MSZ FR notę nr PD 10-21-201, w której poinformowała, że w dniu 3 marca 2010 roku polski zespół przygotowujący wizytę Prezydenta i Premiera planuje swoje przybycie samolotem specjalnym do Katynia – Smoleńska.

Istotnym jest, iż w kolejnych następujących po sobie dniach, tj. 25 i 26 marca 2010 roku MSZ wystosowało do Ambasady FR w Warszawie i MSZ FR dwa pisma dotyczące tego samego wyjazdu grupy przygotowawczej, jednak o różnej treści. Pierwsze pismo wskazywało, iż rekonesans dotyczy tylko wizyty Premiera, a drugie że wizyty Premiera i Prezydenta.

Misja przygotowawcza jest jednym z najważniejszych elementów organizacji wizyt zagranicznych. W związku z powyższym istotne jest dokładne zaplanowanie i organizacja rekonesansu, we współpracy z innymi, uczestniczącymi w nim, podmiotami. Stwierdzić należy, iż rekonesans przeprowadzony przed wizytami w dniach 7 i 10 kwietnia 2010 roku nie został zaplanowany do końca rzetelnie. Zwraca uwagę fakt braku uzgodnienia przez resort spraw zagranicznych ze stroną rosyjską kwestii udziału jej przedstawicieli w pracach grupy przygotowawczej, dotyczących wizyty prezydenckiej, planowanej na 10 kwietnia 2010 roku. W konsekwencji strona rosyjska wizytę prezydencką 10 kwietnia 2010 roku omawiała w stopniu symbolicznym na szczepku jednego pracownika Federalnej Służby Ochrony oraz przedstawiciela lokalnej administracji smoleńskiej.

Brak współpracy pomiędzy Kancelarią Prezydenta RP, a Ministerstwem Spraw Zagranicznych ujawnił się również w kwestii prośby podsekretarza stanu Mariusza Handzlika, skierowanej pismem z dnia 16 marca 2010 roku do Ministra Spraw Zagranicznych Radosława Sikorskiego, o pomoc MSZ i Ambasady RP w Moskwie w przeprowadzeniu konsultacji w Rosji w dniach 18-19 marca 2010 roku z przedstawicielami administracji Prezydenta Rosji, Ministerstwa Spraw Zagranicznych oraz rosyjskiej Cerkwi Prawosławnej, w celu omówienia uroczystości 70. Rocznicy mordu polskich jeńców w Katyniu w dniu 10 kwietnia. Analogiczne w treści pismo zostało wysłane Andrzejowi Kremerowi, Jarosławowi Bratkiewiczowi i Jerzemu Bahrowi. Ministerstwo Spraw Zagranicznych nie podejmując żadnych czynności w tej sprawie odmówiło tej prośbie, z bliżej niesprecyzowanych powodów. Na marginesie tylko podnieść należy, iż stało się tak pomimo akceptacji dla podjęcia takich działań ze strony Ministra Spraw Zagranicznych.

Kolejną kwestią wymagającą zaangażowania MSZ i Ambasady było notyfikowanie wizyty zagranicznej Prezydenta RP. Proces notyfikacji wizyty Prezydenta Lecha Kaczyńskiego w Smoleńsku i Katyniu, który był całkowicie niezrozumiały, także dla strony rosyjskiej, ocenić należy negatywnie.

Pismem z dnia 27 stycznia 2010 roku Ministerstwo Spraw Zagranicznych zostało poinformowane o tym, że Prezydent Lech Kaczyński planuje oddać hołd ofiarom na Polskim Cmentarzu Wojennym w Katyniu, w kwietniu 2010 roku. Minister Radosław Sikorski na piśmie tym zamieścił adnotację: „*Proszę o proj. pisma rekom. Prezydentowi udział w uroczystościach 9 maja w M.*”. W dniu 28 stycznia 2010 roku Dyrektor Jarosław Bratkiewicz przekazał to pismo do wiadomości między innymi Sekretarza ROPWiM – Andrzeja Przewoźnika i dyrektora Agnieszki Wielowieyskiej z KPRM. Pismo to zostało następnie przekazane, do realizacji Dariuszowi Górczyńskiemu, który przygotował projekt odpowiedzi do Prezydenta, zgodnie z sugestiami Ministra Spraw Zagranicznych. Projekt odpowiedzi Dariusz Górczyński przekazał Dyrektorowi Jarosławowi Bratkiewiczowi. Jak wynika z zeznań Jarosława Bratkiewicza w rozmowie z Andrzejem Kremerem doszli oni do wniosku, że pismo takie byłoby niewłaściwe. Pismo zostało przyjęte do wiadomości i nie miało żadnego wpływu na podejmowane przez MSZ działania. Rozwiązania tego nie skonsultowano z Ministrem Spraw Zagranicznych. Jak wynika z dalszych zeznań Jarosława Bratkiewicza pismo przekazane z Kancelarii Prezydenta nie mogło stanowić podstawy do notyfikacji stronie rosyjskiej udziału Prezydenta w uroczystościach, gdyż nie został w nim wskazany termin wizyty. Notyfikacja, zdaniem Jarosława Bratkiewicza następuje w wypadkach, gdy znanych jest więcej szczegółów, takich jak: data, lista uczestników itp. Dopiero w dniu 23 lutego 2010 roku minister Andrzej Kremer, po odbytych rozmowach w dniach 12 i 22 lutego z ministrem Władysławem Stasiakiem, poprosił go o ostateczne potwierdzenie gotowości Prezydenta do uczestniczenia, w organizowanych w dniu 10 kwietnia 2010 roku uroczystościach i przewodniczenia delegacji polskiej. Pismem z dnia 23 lutego 2010 roku, skierowanym do ministra Andrzeja Kremiera, Szef Kancelarii Prezydenta RP Władysław Stasiak potwierdził gotowość Prezydenta Lecha Kaczyńskiego do uczestnictwa w uroczystościach w dniu 10 kwietnia 2010 roku w Katyniu i przewodniczenia delegacji polskiej. Jednocześnie wyraził pełną gotowość współdziałania, w zakresie bieżącej współpracy, konsultacji i koordynacji działań, związanych z planowaną wizytą. Pomimo tego oświadczenia Ministerstwo Spraw Zagranicznych nadal nie podjęło żadnych działań, zmierzających do notyfikowania udziału Prezydenta RP w uroczystościach w Katyniu 10 kwietnia 2010 roku stronie rosyjskiej. W dniu 15 marca 2010 roku podsekretarz stanu Mariusz Handzlik, w piśmie skierowanym do ministra Radosława Sikorskiego po raz kolejny potwierdził, że Prezydent Lech Kaczyński będzie przewodniczył polskiej delegacji, podczas uroczystości 70. Rocznicy mordu polskich jeńców wojennych w dniu 10 kwietnia 2010 roku i poprosił o niezwłoczne notyfikowanie przyjazdu Prezydenta stronie rosyjskiej. Dopiero w odpowiedzi na to pismo 16 marca 2010 roku dyrektor Jarosław Bratkiewicz

skierował do Ambasady RP w Moskwie claris nr 66, z treścią noty notyfikującej wizytę Prezydenta w Federacji Rosyjskiej, z prośbą o jej natychmiastowe przekazanie do MSZ FR. Tego samego dnia Ambasada RP w Moskwie skierowała do III Departamentu Europejskiego MSZ Federacji Rosyjskiej notę Nr AM-29-2010, którą poinformowała, że w dniu 10 kwietnia roku na Polskim Cmentarzu Wojskowym w Katyniu odbędą się obchody, organizowane corocznie przez Radę Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa. Na czele delegacji polskiej będzie stał J.E. Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Pan Lech Kaczyński. O notyfikowaniu udziału Prezydenta RP w uroczystościach w Katyniu minister Andrzej Kremer powiadomił Szefa Kancelarii Prezydenta RP, prosząc jednocześnie, o przekazanie ramowego programu wizyty Prezydenta RP w Katyniu oraz podanie składu delegacji oficjalnej, wraz z numerami paszportów osób, które będą aplikowały o wizy rosyjskie.

Reasumując, pomimo że Ministerstwo Spraw Zagranicznych zostało powiadomione o zamiarze udziału Prezydenta w obchodach 70. Rocznicy Zbrodni Katyńskiej w dniu 27 stycznia 2010 r. notyfikacja nastąpiła dopiero 16 marca 2010 r., co umożliwiło stronie rosyjskiej (wypowiedzi ambasadora Władimira Grinina i Dyrektora Siergieja Nieczajewa) zasadne w tym okresie twierdzenie, iż nic nie wiedzą o planowanym udziale Prezydenta RP w uroczystościach katyńskich a także opóźniło przygotowania do organizacji uroczystości w Kancelarii Prezydenta.

W okresie przygotowań do uroczystości w Katyniu przed Departamentem Konsularnym i Departamentem Wschodnim Ministerstwa Spraw Zagranicznych RP postawiono zadanie udzielenia pomocy uczestnikom tych uroczystości w uzyskaniu wiz rosyjskich i tranzytowych wiz białoruskich. Do pomocy Departamentowi Wschodniemu, w opracowaniu wniosków wizowych uczestników uroczystości został oddelegowany jeden z pracowników Departamentu Konsularnego – Włodzimierz Niedziałek. Procedura uzyskania wiz dla uczestników uroczystości kwietniowych w Katyniu wyglądała w ten sposób, iż do Departamentu Wschodniego z Kancelarii Prezydenta, Kancelarii Prezesa Rady Ministrów i Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa wpływały paszporty i aplikacje, które pomagał sortować i przygotowywał je do przekazania stronie rosyjskiej Włodzimierz Niedziałek. Następnie przygotowane dokumenty były przekazywane do Ambasady Federacji Rosyjskiej w Warszawie i Ambasady Białoruskiej w Warszawie w celu wystawienia wiz. Zasadą było, iż najpierw należało uzyskać wizę kraju docelowego, a zatem wizę rosyjską, a dopiero następnie wizę tranzytową – białoruską. W opracowaniu not dyplomatycznych brali udział z ramienia Departamentu Wschodniego – Dariusz Górczyński, któremu pomagał – Maciej Krych. Problemem z jakim spotykają się pracownicy Departamentu Konsularnego MSZ w związku z koniecznością uzyskania wiz dla uczestników uroczystości jest to, że z reguły wnioski wizowe spływają w ostatniej chwili, następują częste zmiany w składzie udających się na uroczystości, przekazywane wnioski są niekompletne. Późne przekazanie wniosków wizowych

do placówek dyplomatycznych Federacji Rosyjskiej i Republiki Białorusi powodowało niezadowolenie zatrudnionych tam pracowników, odpowiedzialnych za wystawienie wiz. W związku z powyższym, jak wynika z zeznań Macieja Krycha, podejmował on interwencję w Ambasadzie Federacji Rosyjskiej w Warszawie, z prośbą o przyspieszenie i pozytywne załatwienie sprawy wystawienia wiz. Pierwsza partia 176 sztuk paszportów wraz z wypełnionymi wnioskami wizowymi przedstawiciele Federacji Rodzin Katyńskich udających się na uroczystości z okazji 70. Rocznicy Zbrodni Katyńskiej w dniu 7 i 10 kwietnia 2010 roku została przekazana przez ROPWiM w dniu 16 marca 2010 roku. Ostatnia nota skierowana do Ambasady Federacji Rosyjskiej w Warszawie w sprawie wystawienia wizy dla członka delegacji oficjalnej Prezydenta RP wysłana została przez MSZ RP w dniu 7 kwietnia 2010 roku. (k. 3-9 tom VII, k. 246 tom VIIA, k. 668, k. 716-717 tom VIIC, k. 30 tom VIII, k. 3-9, k. 152 – 157 tom IX).

Jak wynika z zeznań Macieja Krycha nie było żadnych różnic pomiędzy przygotowaniem wniosków wizowych dla uczestników uroczystości katyńskich w dniach 7 i 10 kwietnia 2010 roku. (k. 152 – 157 tom IX).

Istotną kwestią w procesie uzyskiwania wiz dla uczestników uroczystości w dniach 7 i 10 kwietnia 2010 roku było, aby strona rosyjska wystawiła jak największą ilość wiz bezpłatnych. Była to kwestia sporna, gdyż strona rosyjska, w oparciu o zapisy ustawy bilateralnej z Polską, stała na stanowisku, że wizy bezpłatne przysługują jedynie delegacji oficjalnej oraz członkom rodzin poległych w Katyniu. Natomiast w innych przypadkach wydanie wizy bezpłatnej wymagało wydania indywidualnej decyzji przez ambasadora. W marcu 2010 roku odbyło się w tej sprawie spotkanie u ministra Andrzeja Kremera, z udziałem między innymi ambasadora Federacji Rosyjskiej W. Grinina. W spotkaniu ze strony polskiej uczestniczył oprócz ministra Andrzeja Kremera także zastępca dyrektora Departamentu Konsularnego Maciej Krych oraz dyrektor Departamentu Wschodniego Jarosław Bratkiewicz. Tematem spotkania było uzmysłowienie stronie rosyjskiej znaczenia Katynia dla Polaków i przekonanie jej, że sprawa wydawania bezpłatnych wiz osobom udającym się tam jest wyższą racją stanu i wymogiem zachowania dobrych stosunków polsko-rosyjskich. Kwestia ta poruszana była także przez Dariusza Górczyńskiego w trakcie spotkania grup przygotowawczych w Moskwie w dniu 25 marca 2010 roku. W nocy z dnia 26 marca 2010 roku Nr 12510/kd Ministerstwo Spraw Zagranicznych Federacji Rosyjskiej powiadomiło, że wizy dla uczestników uroczystości upamiętniających wydarzenia na terenie kompleksu memorialnego „Katyń” będą wydawane bez pobrania opłaty konsularnej przez Ambasadę FR oraz przez rosyjskie zagraniczne urzędy konsularne w RP, na podstawie odpowiednich not Ministerstwa Spraw Zagranicznych RP, dla członków oficjalnych delegacji, jak również dla rodzin pomordowanych. Pozostali uczestnicy uroczystości katyńskich mieli otrzymać wizy na zasadach ogólnych, zgodnie z przepisami prawa rosyjskiego oraz umową między Federacją Rosyjską i

Wspólnotą Europejską o uproszczeniach w wydawaniu wiz obywatelom Federacji Rosyjskiej i Unii Europejskiej z dnia 25 maja 2006 roku. W efekcie, jak wynika z zeznań Dariusza Górczyńskiego, dla uczestników uroczystości w dniu 7 kwietnia 2010 roku strona rosyjska wystawiła wizy bezpłatne argumentując tym, że Prezes Rady Ministrów RP przybywa na zaproszenie rosyjskiego odpowiednika. Odnośnie zaś uroczystości z udziałem Prezydenta wizy płatne otrzymało około 100 osób. Wśród nich byli przedstawiciele ROPWiM, opiekunowie Rodzin Katyńskich, przedstawiciele NBP i część osób z Kancelarii Prezydenta RP. (k. 30, 176-177 tom VIII, k. 3-9, k. 152 – 157 tom IX, k. 331-338 tom IXA).

W procesie uzyskiwania wiz dla uczestników uroczystości katyńskich pewne problemy zrodziły się na gruncie procedury wydania wiz dla uczestników uroczystości, aplikujących w placówkach rosyjskich poza granicami kraju. W mailu z dnia 29 marca 2010 roku Dariusz Górczyński zwrócił się do Ambasady RP w Moskwie, o pilną interwencję w MSZ Federacji Rosyjskiej, w sprawie wydawania wiz dla uczestników uroczystości katyńskich, przez rosyjskie urzędy konsularne w krajach trzecich. Zaproszeni na uroczystości, którzy aplikowali o wizy w krajach trzecich nie mogli bowiem uzyskać wiz w rosyjskich konsulatach w Londynie, Brukseli, Chicago, Waszyngtonie i Osace, które nie zostały poinformowane przez MSZ FR o ich wyjeździe do Katynia w składzie delegacji Premiera lub Prezydenta RP. W związku z powyższą sprawą zarówno kierownik Wydziału Konsularnego Michał Greczyło, jak i ambasador Jerzy Bahr podjęli interwencję w MSZ Federacji Rosyjskiej. Wystosowana została też w tej sprawie w dniu 31 marca 2010 roku specjalna nota o numerze 332-26-10. Ostatecznie w dniu 2 kwietnia 2010 roku Michał Greczyło poinformował centralę MSZ o tym, że uzyskał informację o wysłaniu na placówki dyplomatyczne Federacji Rosyjskiej w Osace, Londynie, Brukseli, Waszyngtonie, Gdańsku, Krakowie i Warszawie polecenia wydania wiz dla osób przybywających na uroczystości katyńskie. (k. 285 – 286 tom VIIA, k. 74, k. 121-123 tom VIII, k. 697 tom VIIIC)

W toku przeprowadzonego śledztwa nie dopatrzono się uchybień w działalności pracowników resortu spraw zagranicznych związanej z procesem uzyskiwania wiz dla uczestników uroczystości.

W związku z przygotowywanymi uroczystościami w Katyniu w kwietniu 2010 roku zasadniczą rolę Ministerstwa Spraw Zagranicznych RP oraz Ambasady RP w Moskwie było udzielanie stosownej pomocy organizatorom uroczystości na terenie Federacji Rosyjskiej oraz pośredniczenie w kontaktach z odpowiednimi instytucjami i organami władz rosyjskich.

W związku z organizacją uroczystości katyńskich w kwietniu 2010 roku pojawił się problem związany z uzyskaniem od strony rosyjskiej zgody na wykonanie salwy honorowej, podczas uroczystości z udziałem Prezesa Rady Ministrów RP i Premiera FR na Polskim Cmentarzu Wojennym w Katyniu w

dniu 7 kwietnia 2010 roku. W dniu 23 marca 2010 roku Ambasada RP w Moskwie skierowała do MSZ Federacji Rosyjskiej notę PD10-36-2010, z prośbą o wyrażenie zgody przez właściwe organy rosyjskie na wwóz i posiadanie na terytorium Federacji Rosyjskiej broni dla członków warty honorowej, mających uczestniczyć w uroczystościach związanych z wizytą w Rosji Prezesa Rady Ministrów RP Donalda Tuska. (k. 370-374 tom VIIIA, k. 1214 – 1222 VIIF). Kolejna nota do strony rosyjskiej w tej sprawie o numerze AM-49-2010, została skierowana w dniu 1 kwietnia 2010 roku. (k. 292-296 tom VIIIA, k. 1164-1166 tom VIIIE). W odpowiedzi Ministerstwo Spraw Zagranicznych Federacji Rosyjskiej poinformowało, że Federalna Służba Ochrony Federacji Rosyjskiej wyraża sprzeciw w sprawie użycia broni palnej przez Kompanię Honorową Wojska Polskiego, na uroczystościach z udziałem rosyjskich podmiotów ochrony państwowej w dniu 7 kwietnia 2010 roku w Katyniu. (k. 243-244 tom VIIIA, k. 1125 VIIIE). Jak wynika z uzyskanej korespondencji mailowej treść skierowanej noty oznaczała również zakaz posiadania broni w dniu 7 kwietnia 2010 roku przez polską asystę honorową.

Z kolei w dniu 22 marca 2010 roku Ambasada RP w Moskwie wystosowała do MSZ Federacji Rosyjskiej notę Nr PD 10-35-2010 zawierającą prośbę o wyrażenie przez właściwe rosyjskie organy zgody na wwóz i posiadanie na terytorium Federacji Rosyjskiej broni dla członków warty honorowej mającej uczestniczyć w uroczystościach katyńskich w dniu 10 kwietnia 2010 roku. (k. 387 tom VIIIA – k. 401 VIIIB, k. 1229 VIIF). Analogiczna nota w dniu 23 marca 2010 roku została wystosowana również przez Ambasadę RP w Mińsku. (k. 710 tom VIIC) W odpowiedzi strona białoruska wyraziła zgodę na przewóz broni ujętej w załączniku w nocie Nr 18-04/7936-H z dnia 8 kwietnia 2010 roku. (k. 710-714 tom VIIC, k. 125 tom VII) Nie wyjaśniona pozostawała natomiast kwestia posiadania broni przez kompanię honorową WP w dniu 10 kwietnia. (k. 579 – 582 tom VIIIB, k. 377-383 tom IXA) W związku z powyższym w dniu 3 kwietnia 2010 roku Ambasada RP w Moskwie skierowała do III DE MSZ FR notę PD10-58-2010 z prośbą o sprecyzowanie sprawy wwozu i noszenia na terytorium Federacji Rosyjskiej broni przez żołnierzy Kompanii Honorowej Wojska Polskiego, jak również zezwolenia na oddanie salwy honorowej podczas uroczystości w dniu 10 kwietnia 2010 roku na terenie Polskiego Cmentarza Wojennego. (k. 241-242 tom VIIIA, k. 1124 tom VIIIE) Ostatecznie w dniu 9 kwietnia 2010 roku Główny Wydział ds. Międzynarodowej Współpracy Wojskowej Ministerstwa Obrony Federacji Rosyjskiej przekazał attache ds. Obrony przy Ambasadzie RP w Federacji Rosyjskiej pozwolenia na wwóz/wywóz broni na teren/z terenu Federacji Rosyjskiej przez polskich wojskowych udających się do Katynia w celu uczestniczenia w obchodach upamiętniających w dniu 10 kwietnia 2010 roku. (k. 464 – 520 tom VIIIB).

W dniu 30 marca 2010 roku Kazimierz Kuberski przysłał do Ministerstwa Spraw Zagranicznych RP pismo z prośbą o uzyskanie zgody na przelot i lądowanie samolotów Tu 154M i Jak 40 z delegacją Prezydenta RP, zapewnienie transportu dla członków delegacji, pilotaż policyjny, ochronę dla Prezydenta,

zorganizowanie spotkania z Polonią w Filharmonii w Smoleńsku, zabezpieczenie medyczne na cmentarzu w Katyniu, obiadu z Rodzinami Katyńskimi oraz spotkania z Polonią, zapewnienie sprzętu nagłaśniającego. Pismo w tej sprawie przesłane zostało także do wiadomości Ambasady RP w Moskwie. Ponadto w piśmie wskazano, że szczegółowe zapotrzebowanie zostanie przekazane Ambasadzie RP w Moskwie. (k. 68 tom VII, k. 1072 tom VIII, k. 331-338 tom IXA) Tego samego dnia dyrektor Protokołu Dyplomatycznego – Mariusz Kazana poprosił Grzegorza Cyganowskiego o informację, czy ambasada wysłała niezbędne noty w sprawie przyjazdu Prezydenta RP, wskazując, że w tych sprawach trzeba mieć potwierdzenie na piśmie (k. 86 tom VII). W odpowiedzi Grzegorz Cyganowski udzielił informacji, że ambasada wysłała noty, związane z przybyciem Prezydenta RP, dotyczące przylotu samolotów specjalnych wraz z prośbą o obsługę samolotu na lotnisku (nawigator rosyjski, trapy, paliwo, itp.); przyjazdu kompanii honorowej wraz z prośbą o wyrażenie zgody na broń. Ponadto Grzegorz Cyganowski wskazał, że mimo, iż jeszcze nie dotarła prośba ze strony BOR (dot. ochrony, samochodu, przyspieszonej kontroli paszportowej itp.) przygotowana została nota w tej sprawie. (k. 86 tom VII, k. 664, k. 729 tom VIII C).

W związku z planowaną wizytą Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego oraz polskiej delegacji udającej się do Smoleńska, w dniu 1 kwietnia 2010 roku Ambasada RP w Moskwie skierowała do MSZ Federacji Rosyjskiej notę PD 10-51-2010, zawierającą prośbę o wyrażenie przez właściwe rosyjskie władze zgody na wwóz i noszenie na terytorium Federacji Rosyjskiej broni przez oficerów polskiej ochrony, odpowiadających za organizację i przebieg wizyty oraz o zapewnienie pomocy w innych, szczegółowo wskazanych sprawach. Również w dniu 1 kwietnia 2010 roku Ambasada RP w Moskwie skierowała podobną w treści notę PD 10-48-2010 dotyczącą planowanej wizyty w Smoleńsku i Katyniu Prezesa Rady Ministrów RP w dniu 7 kwietnia 2010 roku. W toku przeprowadzonego śledztwa nie uzyskano żadnej dokumentacji świadczącej o udzieleniu pisemnej odpowiedzi przez stronę rosyjską, na przekazane noty PD 10-51-2010 i PD 10-48-2010, dotyczące bezpieczeństwa polskich delegacji udających się do Katynia. Jak wynika z zeznań Grzegorza Cyganowskiego pisemna odpowiedź nie została udzielona. Odpowiedź udzielana była natomiast w formie telefonicznej i bezpośrednich uzgodnień, pomiędzy służbami, w trakcie pobytu funkcjonariuszy BOR w Smoleńsku. W związku z powyższym nie można bezspornie ustalić, czy wszystkie postulaty zawarte w treści tych not zostały zrealizowane. (k. 223-229, 269-272, 377-383 tom IXA).

Sposób realizacji przez pracowników Ambasady RP w Moskwie niektórych próśb zawartych w clarisach kierowanych do ambasady przez instytucje zaangażowane w organizację uroczystości katyńskich w kwietniu 2010 roku należy ocenić negatywnie. I tak, w clarisie nr 068 z dnia 1 kwietnia 2010 roku Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP dotyczącym uzyskania zgody dyplomatycznej władz Rosji na przelot i lądowanie 3 samolotów CASA-295M (nr rej. 020, 021 i 022) w dniu 7 kwietnia 2010 roku, zawarta

została dodatkowa prośba o udostępnienie aktualnych schematów i procedur lotniska. Tego samego dnia do Ministerstwa Spraw Zagranicznych Federacji Rosyjskiej została skierowana w tej sprawie nota dyplomatyczna o numerze PdS 10-21-2010, która w swojej treści nie zawierała tej prośby. Jak już wskazano powyżej kwestia potwierdzenia przez stronę rosyjską aktualności posiadanych przez stronę polską schematów i kart podejścia na lotnisko Siewiernyj w Smoleńsku było sprawą problematyczną. Innym przykładem tego samego rodzaju był sposób realizacji pism skierowanych w dniu 30 marca 2010 roku do Ambasadora RP w Federacji Rosyjskiej przez Biuro Ochrony Rządu. W pismach tych zawartych zostało szereg postulatów do strony rosyjskiej dotyczących zabezpieczenia obu wizyt, tj. 7 i 10 kwietnia 2010 roku, które następnie zostały zrealizowane przez Ambasadę notami: nr PD 10-48-2010 z dnia 31 marca 2010 roku i nr PD 10-51-2010 z dnia 1 kwietnia 2010 roku. W notach tych dokonano dowolnego przekształcenia próśb Biura Ochrony Rządu i tak: w miejsce prośby o zapewnienie samochodu VIP dla Prezydenta RP z małżonką oraz Prezesa Rady Ministrów w wersji opancerzonej w notach zawarto prośbę o zapewnienie samochodu VIP. Ponadto pominięto prośbę o zabezpieczenie prewencyjne w miejscach czasowego pobytu, w części dotyczącej uwzględnienia posterunków obserwacyjno-strzeleckich. Pominięto prośbę BOR o określenie przez miejscowe służby ochronne stopnia zagrożenia, wobec osób ochraniających i delegacji polskiej. Wprawdzie należy zrozumieć tłumaczenie, że kwestie te podlegały szczegółowym uzgodnieniom w kontaktach bezpośrednich przedstawicieli BOR i FSO, a skierowane pismo było tylko formalnym wyrazem tych wzajemnych uzgodnień, którego zasadniczą treścią było uzyskanie zgody na wwóz i posiadanie broni przez oficerów ochrony, to jednak w sposób negatywny należy ocenić dowolne dokonywanie zmian w notach dyplomatycznych, których treścią były kwestie pozostające poza kompetencją pracowników ambasady.

Zwraca uwagę fakt braku odpowiedzi strony rosyjskiej odnośnie postulatów Biura Ochrony Rządu w kwestii zabezpieczenia obydwu wizyt zawartych w notach dyplomatycznych: nr PD 10-48-2010 z dnia 31 marca 2010 roku i nr PD 10-51-2010 z dnia 1 kwietnia 2010 roku. Kwestia ta nie była monitorowana, ani przez centralę MSZ, ani przez Ambasadę RP w Moskwie. W konsekwencji resort spraw zagranicznych nie posiadał żadnej wiedzy, odnośnie realizacji wskazanych postulatów przez stronę rosyjską, przyjmując domniemanie, że wymiana informacji następuje na poziomie służb ochrony obu państw. Podobnie jak w innych przypadkach brak było w tej sprawie normatywnych podstaw zasad współpracy pomiędzy MSZ a BOR.

W przypadku wizyt zagranicznych Prezesa Rady Ministrów, Zarządzenie nr 14 Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 maja 2009 roku stanowi, iż dyrektor komórki organizacyjnej, odpowiedzialnej merytorycznie za wyjazd, za pośrednictwem osoby zastępującej Dyrektora Generalnego KPRM, z trzytygodniowym wyprzedzeniem przedstawia do akceptacji Szefa Kancelarii wnioski w sprawie wyjazdu zagranicznego, który winien być potwierdzony przez

Biuro Budżetowo Finansowe, w zakresie zabezpieczenia środków budżetowych. Termin trzytygodniowy do przedłożenia wniosku Szefowi KPRM nie dotyczy sytuacji wyjątkowych, których nie można było przewidzieć. Efektem przygotowań w Departamencie Spraw Zagranicznych KPRM było opracowanie wniosku w sprawie wyjazdu zagranicznego tj. wizyty Prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska w Federacji Rosyjskiej w dniu 7 kwietnia 2010 roku, który opatrzony został datą 1 kwietnia 2010 roku i zaakceptowany przez Szefa KPRM Tomasza Arabskiego. 1 kwietnia wniosek wpłynął do Sekretariatu Dyrektora Generalnego KPRM. Na podstawie wniosku w Biurze Dyrektora Generalnego zostało opracowane zamówienie, celem zapewnienia transportu lotniczego dla delegacji rządowej, udającej się na uroczystości do Katynia w dniu 7 kwietnia 2010 roku. W przypadku wizyty w dniu 7 kwietnia 2010 roku, termin trzytygodniowy upływał w dniu 17 marca 2010 roku. Konsekwencją złożenia wniosku po terminie było z kolei złożenie po terminie zamówienia na transport specjalny. Jak wspomniano Monika Boniecka zeznała, iż zamówienie nie zostało wysłane w terminie wynikającym z porozumienia tj. 15 dniowym przed wizytą, ale samoloty były wcześniej zarezerwowane telefonicznie.

Po wizycie wniosek w sprawie wizyty Prezesa Rady Ministrów Donalda Tuska w Federacji Rosyjskiej w dniu 7 kwietnia 2010 roku, został skorygowany i wersja z dnia 8 kwietnia 2010 roku została zaakceptowana przez Szefa KPRM Tomasza Arabskiego i wpłynęła do Sekretariatu Dyrektora Generalnego KPRM. Zmiana, w porównaniu z wnioskiem z dnia 1 kwietnia 2010 roku dotyczyła godzin wylotu i przylotu Premiera, składu delegacji i kosztów wizyty do refundacji placówce.

Złożenie wniosku po terminie jest z pewnością uchybieniem, ale mającym charakter formalny. Odpowiedzialnym za złożenie wniosku była dyrektor Departament Spraw Zagranicznych Agnieszka Wielowieyska. Wskazane zarządzenie dopuszcza możliwość późniejszego przedłożenia wniosku w sytuacjach wyjątkowych, których nie można było przewidzieć. Zgromadzone w śledztwie dowody, w tym akta kontroli przeprowadzonej przez NIK prowadzą do wniosku, iż ten wyjątek niejednokrotnie był regułą. Poza nie dotrzymaniem terminu wskazanego w zarządzeniu nie stwierdzono innych negatywnych konsekwencji tego uchybienia.

Kolejnym aspektem organizacji wizyt 7 i 10 kwietnia 2010 roku, który był rozpatrywany w toku śledztwa było utworzenie składu delegacji oficjalnej i towarzyszącej, a w konsekwencji utworzeniu listy pasażerów na przelot samolotem specjalnym. W czasie przygotowania wskazanych wizyt nie istniały żadne przepisy, stwarzające ograniczenia przy tworzeniu listy pasażerów. Dopiero Porozumienie z 2011 roku wprowadziło zasadę, iż na pokładzie tego samego statku powietrznego nie mogą przebywać w czasie lotu jednocześnie: Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Prezes Rady Ministrów oraz Prezes Rady Ministrów i pierwszy Wiceprezes Rady Ministrów. Ponadto na pokładzie tego

samego statku powietrznego nie może przebywać w trakcie lotu więcej niż połowa członków: Rady Ministrów, Rady Bezpieczeństwa Narodowego, Kolegium do spraw Służb Specjalnych oraz więcej niż połowa dowódców wojskowych do których zalicza się: Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, Dowódcę Operacyjnego Sił Zbrojnych RP, Dowódcę Wojsk Lądowych, Dowódcę Sił Powietrznych, Dowódcę Marynarki Wojennej, Dowódcę Wojsk Specjalnych. Jak wspomniano, w okresie organizacji wizyt 7 i 10 kwietnia 2010 roku, nie obowiązywały przepisy Porozumienia z 2011 roku, a ograniczenia przy tworzeniu składu listy pasażerów nie były stosowane, również podczas innych wizyt najważniejszych osób w państwie.

Dokonując oceny działań, podejmowanych przez funkcjonariuszy, przygotowujących obydwie wizyty, należy wskazać, iż przestępstwo z art. 231 § 1 kk. sankcjonuje zachowanie funkcjonariusza publicznego, który przekraczając swoje uprawnienia lub nie dopełniając obowiązków, działa na szkodę interesu publicznego lub prywatnego, za co grozi mu kara do lat 3 pozbawienia wolności.

Przedmiotem ochrony wskazanego występkę, rozumianym *sensu largo* jest jakiegokolwiek dobro prawne, bez względu na to, czy należy ono do sfery prywatnej czy sfery publicznej, a rozumianym *sensu stricto*, dobrem bezpośrednio chronionym jest prawidłowe funkcjonowanie instytucji państwowej i samorządu terytorialnego i związany z tym autorytet władzy publicznej.

Podmiotem czynu zabronionego jest wyłącznie funkcjonariusz publiczny, czyli zgodnie z art. 115 § 3 kk. jest to Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej, poseł, senator, radny, poseł do Parlamentu Europejskiego, sędzia, ławnik, prokurator, funkcjonariusz finansowego organu postępowania przygotowawczego lub organu nadrzędnego nad finansowym organem postępowania przygotowawczego, notariusz, komornik, kurator sądowy, syndyk, nadzorca sądowy i zarządca, osoba orzekająca w organach dyscyplinarnych działających na podstawie ustawy, osoba będąca pracownikiem administracji rządowej, innego organu państwowego lub samorządu terytorialnego, chyba że pełni wyłącznie czynności usługowe, a także inna osoba w zakresie, w którym uprawniona jest do wydawania decyzji administracyjnych, osoba będąca pracownikiem organu kontroli państwowej lub organu kontroli samorządu terytorialnego, chyba że pełni wyłącznie czynności usługowe, osoba zajmująca kierownicze stanowisko w innej instytucji państwowej, funkcjonariusz organu powołanego do ochrony bezpieczeństwa publicznego albo funkcjonariusz Służby Więziennej, osoba pełniąca czynną służbę wojskową, pracownik międzynarodowego trybunału karnego, chyba że pełni wyłącznie czynności usługowe.

Czyn zabroniony z art. 231 § 1 kk. jest to przestępstwo indywidualne właściwe, które można popełnić działając tylko umyślnie, ale zarówno z zamiarem bezpośrednim, jak i ewentualnym. Oznacza to, iż funkcjonariusz publiczny musi obejmować swoim zamiarem zarówno przekroczenie uprawnień lub niewypełnienie obowiązków, jak i działanie na szkodę interesu publicznego lub prywatnego.

Czynnością wykonawczą przestępstwa jest działanie na szkodę interesu publicznego lub prywatnego w ściśle określony sposób, a mianowicie przez przekroczenie uprawnień lub niedopełnienie obowiązków.

Z przekroczeniem uprawnień mamy do czynienia przede wszystkim wtedy, gdy funkcjonariusz publiczny podejmuje czynność wykraczającą poza jego uprawnienia służbowe, nadużywając tych uprawnień lub gdy podejmuje czynność mieszczącą się wprawdzie w zakresie jego uprawnień, ale do podjęcia której nie było podstawy faktycznej lub prawnej. Przekroczenie uprawnień możliwe jest tylko przez działanie. Przekroczenie takie może zachodzić tylko w dziedzinie tej działalności służbowej i obejmować tylko te czynności, które mają charakter służbowy i dotyczą osób lub dóbr, w stosunku do których sprawca występuje jako funkcjonariusz publiczny.

Z kolei niedopełnienie obowiązków obejmuje zarówno zaniechanie podjęcia nałożonego na funkcjonariusza publicznego obowiązku, jak i niewłaściwe jego wykonanie. Niedopełnienie obowiązków w istocie stanowi przestępstwo z zaniechania, chociaż ustawa łączy je z określeniem "działa na szkodę". Źródło obowiązków, zależy od charakteru obowiązku, który może mieć charakter ogólny - wtedy źródłem takiego obowiązku są przepisy odnoszące się najczęściej do wszystkich funkcjonariuszy, szczególnie - regulują go przepisy dotyczące określonej kategorii funkcjonariuszy publicznych, bądź indywidualny - którego źródłem będą najczęściej przepisy regulaminu, instrukcji, a także wydane przez uprawnioną osobę polecenie wykonania określonych czynności.

W ramach ogólnych obowiązków w doktrynie i w orzecznictwie wskazano na pewne obowiązki, które wynikają z samej istoty urzędowania. Wyjaśniając ten termin, A. Zoll wywodzi: „uprawnienie lub obowiązek może wynikać także z ogólnych zasad postępowania z określonym dobrem prawnym, opartych na wiedzy i doświadczeniu”. Niedopełnienie obowiązków obejmuje zarówno zaniechanie podjęcia nałożonego na funkcjonariusza publicznego obowiązku, jak i niewłaściwe jego wykonanie. Pomocne może być w tym zakresie odwołanie się do wzorca normatywnego „dobrego funkcjonariusza publicznego” doprecyzowywanego w zależności od konkretnego przypadku jako wzorzec „dobrego policjanta”, „dobrego posła” itp. Przekroczenie uprawnień wymaga wykazania, że podjęte przez sprawcę zachowanie nie wchodziło w zakres jego kompetencji, ale równocześnie także wskazania na powiązanie formalne lub merytoryczne z tymi kompetencjami. Jak podnosi się w doktrynie: „ewentualne przekroczenie uprawnień może zachodzić tylko w dziedzinie tej działalności służbowej i obejmować tylko te czynności, które mają charakter służbowy i dotyczą osób lub dóbr, w stosunku do których sprawca występuje jako funkcjonariusz publiczny”. Przekroczenie uprawnień może także polegać na podjęciu działania wprawdzie w ramach kompetencji, lecz niezgodnie z prawnymi warunkami podjętej przez funkcjonariusza publicznego czynności. Podawanymi w doktrynie przykładami zachowań funkcjonariuszy stanowiącymi niedopełnienie nałożonych nań obowiązków, których źródła można upatrywać w „samej istocie urzędowania”, albo bezpośrednio w Europejskim Kodeksie

Dobrej Administracji, traktowanym jako uzupełnienie standardów zawartych w kodeksie postępowania administracyjnego i innych przepisach, może być wydanie decyzji bez właściwej podstawy prawnej albo wydanie decyzji o treści niezgodnej z obowiązującymi przepisami prawa; rozpatrywanie konkretnych roszczeń i wniosków z naruszeniem przepisów procedury; naruszenie pewnych podstawowych zasad przy załatwianiu spraw w wyznaczonym prawem obszarze uznania tzw. luzu administracyjnego, takich jak zasada niedyskryminacji, zasada współmierności podjętych środków do osiągnięcia założonego celu itp.

W wytyczanym w piśmiennictwie katalogu pozakodeksowych źródeł regulacji obowiązków i uprawnień funkcjonariuszy publicznych wskazuje się, że ich zakres dla konkretnego funkcjonariusza publicznego można ustalić na podstawie przepisów Konstytucji, ustaw, rozporządzeń, ale też aktów o charakterze prawa wewnętrznego (zarządzeń, uchwał, statutów, regulaminów, instrukcji urzędowania), jak również poleceń służbowych i ogólnych reguł postępowania z określonym dobrem prawnym. (wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 9 czerwca 2010 roku, sygn. SK 52/08).

Powyżej wskazano dwa znamiona omawianego przestępstwa, występujące alternatywnie, które jednocześnie są sposobem realizowania trzeciego znamienia w postaci działania na szkodę interesu publicznego lub prywatnego.

Pojęcie szkody należy rozumieć szeroko. Nie chodzi bowiem wyłącznie o szkodę majątkową, ale o każde narażenie dobra chronionego prawem, w tym szkodę niemajątkową, na przykład moralną.

Pojęcie interesu, zarówno publicznego jak i prywatnego oznacza pożytek, korzyść. Interes publiczny to między innymi interes ogółu obywateli, pewnych grup społecznych, interes zrzeszeń prawa publicznego, władz i urzędów państwowych i samorządowych. Podkreśla się, że musi to być interes oparty na prawie materialnym, a nie interes do samej właściwej procedury, bo w przeciwnym razie każde przekroczenie uprawnień lub niedopełnienie obowiązków należałoby utożsamiać z działaniem na szkodę interesu publicznego lub prywatnego. (A. Barczak-Oplustil, Komentarz do art. 231 kk.)

Z kolei działanie na szkodę interesu prywatnego dotyczy bezpośrednio naruszenia dóbr osobistych należących do kategorii praw podmiotowych o charakterze bezwzględnym, niezbywalnym i niedziedzicznym. Katalog dóbr osobistych, ujętych w art. 23 kc. ma charakter otwarty, a liczne dobra osobiste uregulowane zostały w Konstytucji RP, m in. w art. 41 - nietykalność osobistą i wolność osobistą; w art. 47 - życie prywatne, życie rodzinne, cześć, dobre imię, oraz decydowanie o swoim życiu osobistym.

Jednak jedną z najbardziej spornych kwestii jest wykładnia znamienia „działania na szkodę” charakteryzującego bądź skutek bądź zachowanie sprawcy, a w konsekwencji przesądzającego o materialnym bądź formalnym charakterze przestępstwa z art. 231 § 1 kk.

Pierwsza koncepcja zakłada, iż efektem działania na szkodę jest stworzenie niebezpieczeństwa powstania szkody, która musi być konkretna i nie wystarczy samo jej abstrakcyjne określenie, a wymagana jest konieczność

wystąpienia rzeczywistego narażenia na szkodę. Ewentualna akceptacja tezy o skutkowym charakterze omawianego typu czynu zabronionego pociąga za sobą konieczność wykazania powiązania na płaszczyźnie przyczynowej i normatywnej (albo wyłącznie normatywnej) pomiędzy naruszeniem obowiązków przez sprawcę a powstaniem niebezpieczeństwa uszczerbku dla dobra prawnego. (A. Barczak-Oplustil, Komentarz do art. 231 kk.) A. Marek wprost wskazuje, iż do dokonania przestępstwa z art. 231 § 1 kk. niezbędne jest stwierdzenie, iż zachowanie funkcjonariusza stworzyło realne niebezpieczeństwo powstania szkody, a nie tylko zagrożenie potencjalne lub ogólne. (Komentarz do art. 231 kodeksu karnego, LEX 2010, wyd. V). W wypadku przestępstw charakteryzujących się wystąpieniem skutku tj. przestępstw materialnych, koniecznym znamięm typu jest powiązanie pomiędzy czynem a powstałym skutkiem poprzez związek przyczynowy oraz związek normatywny. Ustalenie związku przyczynowego sprowadza się do testu warunku sine qua non czyli wystarczające i konieczne jest stwierdzenie, że bez badanego czynu nie nastąpiłby również skutek. W ten sposób można ustalić jedynie zależność warunkową między dwoma zdarzeniami, a nie da się natomiast stwierdzić istnienia zależności przyczynowej, do czego służy test warunku właściwego, polegającego na stwierdzeniu, czy zdaniem ekspertów w danej dziedzinie badane zachowanie jest właściwym warunkiem nastąpienia skutku. Oprócz ustalenia związku przyczynowego między czynem a skutkiem, do przypisania działającemu podmiotowi skutku, jako jego sprawcy, konieczne jest ustalenie powiązania normatywnego. Powiązanie normatywne ustala się poprzez stwierdzenie, że naruszenie określonej reguły postępowania pozostaje w związku warunkowym ze skutkiem.

Druga koncepcja zakłada, iż przestępstwo z art. 231 § 1 kk. jest przestępstwem formalnym, należącym do przestępstw abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo, zaś działanie na szkodę interesu publicznego nie jest charakterystyką skutku, lecz zachowania się sprawcy, zaś samo powstanie bezpośredniego niebezpieczeństwa szkody nie jest znamięm tego typu czynu zabronionego. Koncepcja przestępstwa formalnego jest bogato reprezentowana, zarówno w doktrynie jak i orzecznictwie, na przykład postanowienie Sądu Najwyższego z 25 lutego 2003 roku, sygn. WK 3/03, wyrok z 2 grudnia 2002 roku, sygn. IV KKN 273/01, wyrok Sądu Najwyższego z 19 listopada 2004 roku, III KK 81/04 oraz komentarze do art. 231 kk. autorstwa A. Barczak-Oplustil czy M. Kulika. Podkreśla się, że nie jest konieczne, by wystąpił jakikolwiek uszczerbek w chronionych prawem dobrach, a wystarczy, że wystąpi zagrożenie takim uszczerbkiem, przy czym zagrożenie to jest abstrakcyjne. Z uwagi na formalny charakter przestępstwa jego dokonanie następuje już z podjęciem lub zaniechaniem czynności, potencjalnie powodującej zagrożenie interesu publicznego lub prywatnego. Przyjęcie, iż art. 231 § 1 kk. jest przestępstwem abstrakcyjnego narażenia na niebezpieczeństwo powoduje dalsze konsekwencje, jak choćby brak podstaw do przyjmowania karalności zarówno usiłowania, jak i przygotowania, gdyż przestępstwo jest w istocie formą

przygotowania ataku na dobro prawne.

Jak słusznie zauważył Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 7 kwietnia 2010 roku sygn. IV KK 10/10, domniemanie, że każde formalne przekroczenie uprawnień lub niedopełnienie obowiązków stanowi samo przez się działanie na szkodę interesu publicznego lub prywatnego i to zarówno pod względem podmiotowym, jak i przedmiotowym pomijałoby oczywisty fakt, że oprócz odpowiedzialności karnej istnieje także odpowiedzialność służbowa i dyscyplinarna. Kryterium rozgraniczającym odpowiedzialność karną od dyscyplinarnej w tym wypadku stanowi jedynie wnikliwie oceniony stopień społecznej szkodliwości czynu, na który składa się zarówno strona podmiotowa, jak i przedmiotowa.

Z kolei ocena karygodności czynu zabronionego, to jest stopnia jego społecznej szkodliwości, może nastąpić wyłącznie po stwierdzeniu, że zachowanie sprawcy w aspekcie realizacji znamion przedmiotowych jak i zawinienia stanowi przestępstwo. (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 grudnia 2008 roku, sygn. III KK 372/08)

Przepis art. 115 § 2 kk. zawiera zamknięty katalog okoliczności, które należy uwzględniać przy ocenie stopnia społecznej szkodliwości czynu tj. okoliczności o charakterze przedmiotowym jak rodzaj i charakter naruszonego dobra; rozmiar wyrządzonej lub grożącej szkody; sposób i okoliczności popełnienia czynu; jak i podmiotowym jak waga naruszonych przez sprawcę obowiązków; postać zamiaru; motywacja sprawcy; rodzaj naruszonych reguł ostrożności i stopień ich naruszenia. Przestępstwem jest tylko taki czyn zabroniony, którego społeczna szkodliwość osiąga stopień wyższy niż znikomy.

Wskazać należy również na dyspozycję art. 231 § 3 kk., która przewiduje karalność za nieumyślną realizację znamion typu czynu zabronionego opisanego w § 1, którego skutkiem jest wyrządzenie istotnej szkody. Wypełniając znamiona tego występku funkcjonariusz publiczny nie ma zamiaru przekroczenia uprawnień lub niedopełnienia obowiązków ani działania na szkodę interesu publicznego lub prywatnego, czyni to jednak albo w wyniku błędu co do zakresu uprawnień lub obowiązków, albo w wyniku nieświadomości, że takie przekroczenie uprawnień lub niedopełnienie obowiązków wiązać się będzie z działaniem na szkodę interesu publicznego lub prywatnego. Dla oceny czy wyrządzona szkoda była istotna w rozumieniu art. 231 § 3 kk., ważne jest to, czy szkoda stanowiła znaczną dolegliwość dla strony pokrzywdzonej w momencie jej wyrządzenia, a nie po upływie znacznego czasu od chwili jej powstania. W realiach niniejszej sprawy, choćby z uwagi na brak skutku w postaci wyrządzenia istotnej szkody działaniem funkcjonariuszy publicznych, wskazany nieumyślny występki nie może kwalifikować poszczególnych czynów.

Zachowania funkcjonariuszy publicznych, w związku z organizacją wizyt 7 i 10 kwietnia 2010 roku ocenione zostały właśnie poprzez pryzmat ewentualnego wypełnienia znamion czynu z art. 231 § 1 kk.

Jak wspomniano strona przedmiotowa przestępstwa z art. 231 § 1 kk. nie wyczerpuje się jedynie w niedopełnieniu obowiązków, ale do znamion tego występku należy również działanie na szkodę interesu publicznego, rozumiane jako niebezpieczeństwo jej nastąpienia. Odpowiedzialność za skutek, wchodzi w grę tylko wtedy, gdy w zaistniałym skutku urzeczywistniło się właśnie to, stworzone przez sprawcę niebezpieczeństwo, którego powstaniu miało zapobiec przestrzeganie normy. Funkcjonariusz publiczny musi obejmować swoim zamiarem zarówno niedopełnienie obowiązków, jak i to, że działa na szkodę interesu publicznego. W niniejszej sprawie funkcjonariusze publiczni nie działali w celu spowodowania katastrofy, ani nie przewidywali i nie mogli przewidzieć takiego skutku. Pierwotnym zamianem podlegającym ocenie powinno być jednak niedopełnienie obowiązków.

Oceniając zachowanie urzędników z Gabinetu Szefa Kancelarii Prezydenta, z Biura Spraw Zagranicznych, Biura Prasowego oraz z Zespołu Obsługi Organizacyjnej Prezydenta, jak również sekretarzy stanu, nadzorujących te komórki organizacyjne, stwierdzić należy, iż działali oni w ramach swoich kompetencji i wykonali nałożone na nich obowiązki, w prawidłowy sposób organizując wizytę Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Lecha Kaczyńskiego w dniu 10 kwietnia 2010 roku w Katyniu. Oceny tej nie zmienia fakt, iż wystosowane z KPRP zawiadomienie, o potrzebie wykorzystania wojskowego specjalnego transportu lotniczego nie zawierało wszystkich niezbędnych informacji. Brak tych danych, w żadnym, nawet najmniejszym stopniu nie zakłócił procesu przygotowania i organizacji wizyty Prezydenta.

Podobnie należy ocenić zachowanie urzędników z Departamentu Spraw Zagranicznych, z Biura Dyrektora Generalnego, Centrum Informacyjnego Rządu Kancelarii Prezesa Rady Ministrów oraz Szefa KPRM Tomasza Arabskiego, w ramach organizacji wizyty 7 kwietnia 2010 roku w Katyniu, którzy działali w ramach swoich kompetencji i wykonali w sposób prawidłowy ciążące na nich obowiązki.

Ocena ta odnosi się do całości działań funkcjonariuszy KPRM, z pominięciem jednakże czynności, będących realizacją nałożonych na Szefa KPRM obowiązków, związanych z zapewnieniem właściwego dysponowania statkami powietrznymi wojskowego specjalnego transportu lotniczego. Niewłaściwa realizacja tych zadań stanowi o niedopełnieniu obowiązków przez pracowników KPRM, co wykazane zostanie poniżej.

Należy w tym miejscu jeszcze raz podać, iż funkcjonariusze KPRM wykonywali czynności przede wszystkim, w ramach przygotowania wizyty zagranicznej Premiera Donalda Tuska. Ich działania, w związku z wizytą Prezydenta Lecha Kaczyńskiego, sprowadzały się do zapewnienia głowie Państwa, podobnie zresztą, jak w przypadku wizyty Premiera, transportu wojskowym samolotem specjalnym. Koniecznym jest przy tym

zaznaczyć, iż za bezpieczeństwo operacji lotniczych, jakimi były loty z Warszawy do Smoleńska i z powrotem w dniach 7 i 10 kwietnia 2010 r. odpowiadał przewoźnik, którym w tym wypadku był, m. innymi 36 Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego. To zagadnienie pozostaje jednak poza przedmiotem niniejszego postępowania.

Pozostali urzędnicy z Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Kancelarii Prezesa Rady Ministrów oraz Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, którzy wykonywali jednostkowe czynności, na danym etapie przygotowań wizyt 7 i 10 kwietnia 2010 roku, działali w zgodzie z zakresem ich praw i obowiązków, przy czym wykonywane przez nich czynności nie miały istotnego wpływu na organizację wskazanych wizyt.

Odrębnie ocenić należy działanie Sekretarza Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa Andrzeja Przewoźnika, który jako pełnomocnik Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego do spraw obchodów 70. Rocznicy Zbrodni Katyńskiej był zaangażowany w przygotowania wizyt 7 i 10 kwietnia 2010 roku oraz obchodów w innych miejscach, zarówno w kraju jak i zagranicą. Działania podejmowane przez Andrzeja Przewoźnika miały charakter pozanormatywny, nie wynikający wprost z żadnego przepisu, a w tym z ustawy o Radzie Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa, z dnia 21 stycznia 1988 roku. Andrzej Przewoźnik pełnił rolę koordynatora, pomiędzy uroczystościami w dniu 7 i 10 kwietnia 2010 roku i jego działania, w zakresie organizacji wizyty zagranicznej Prezydenta i Prezesa Rady Ministrów, sprowadzały się zasadniczo do kwestii programowych i składu delegacji.

Z kolei oceniając działalność Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Moskwie, należy stwierdzić, iż brak było aktów prawnych, które normowałyby sposób organizacji i przygotowania wizyt zagranicznych, najważniejszych osób w państwie, a co za tym idzie brak było normatywnych źródeł obowiązków i uprawnień, w oparciu o które działałoby w tym zakresie pracownicy MSZ i Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Moskwie. W związku z powyższym, pomimo stwierdzenia szeregu różnego rodzaju uchybień, brak jest możliwości odniesienia się i wskazania, jakie konkretnie obowiązki zostały niedopełnione, z czego one wynikały oraz jakie ewentualnie zostały przekroczone uprawnienia. Wprawdzie uprawnień i obowiązków funkcjonariusza publicznego można dopatrywać się w źródłach o charakterze nie normatywnym, ale jak wskazuje się w doktrynie, dopuszczalne jest to tylko wtedy, gdy obowiązek, czy uprawnienie zostaje pierwotnie wywiedziony z podstawy normatywnej. Nie bez znaczenia jest przy tym stwierdzenie, iż Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Ambasada

Rzeczypospolitej Polskiej w Federacji Rosyjskiej, w trakcie przygotowań organizacyjnych uroczystości katyńskich 7 i 10 kwietnia 2010 r., pełniły jedynie rolę usługową i pomocniczą, głównie pośrednicząc w kontaktach pomiędzy organizatorami w Polsce, a odpowiednimi instytucjami i organami strony rosyjskiej. Jak ustalono pracownicy resortu spraw zagranicznych w znikomym stopniu podejmowali samodzielne decyzje, w ramach przygotowań do przedmiotowych wizyt, co musi także rzutować na ocenę ich odpowiedzialności, za nieprawidłowości ujawnione w ramach przygotowania i organizacji wyjazdów 7 i 10 kwietnia 2010 r. Ma to szczególne znaczenie w aspekcie wypełnienia znamion przestępstwa z art. 231 § 1 kk., który wymaga, aby działanie funkcjonariusza publicznego nakierowane było na wyrządzenie szkody w interesie publicznym bądź prywatnym.

Jednocześnie niewątpliwym jest, co opisano szczegółowo powyżej, iż w działaniu zarówno funkcjonariuszy Ministerstwa Spraw Zagranicznych, jak i Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Moskwie występowały liczne nieprawidłowości, sprowadzające się z jednej strony do zbyt późnego i niestarannego przekazywania informacji, albo wręcz nie przekazywania informacji, pomiędzy zaangażowanymi w przygotowania instytucjami i podmiotami, w tym rosyjskimi, a z drugiej do braku właściwej i natychmiastowej reakcji na nieudzielenie informacji przez stronę rosyjską. Jaskrawym tego przykładem jest zwłoka pracowników Ministerstwa Spraw Zagranicznych w notyfikowaniu stronie rosyjskiej wizyty Prezydenta Lecha Kaczyńskiego, czy też olbrzymia opieszałość w uzyskaniu przez pracowników Ambasady RP w Moskwie zgód dyplomatycznych na przelot samolotów specjalnych w dniach 7 i 10 kwietnia 2010 r. Nieprawidłowości te, choć pociągnęły za sobą potrzebę dodatkowej pracy przez funkcjonariuszy innych jednostek, zaangażowanych w przygotowanie wizyt, to nie zdestabilizowały jednak procesu organizacji obydwu wizyt, a przede wszystkim nie miały wpływu na bezpieczeństwo osób, korzystających ze specjalnego transportu lotniczego. Nieprawidłowym działaniom funkcjonariuszy Ministerstwa Spraw Zagranicznych, jak i Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Moskwie nie można również przypisać znamienia celowego działania na szkodę interesu publicznego.

Oceniając działania funkcjonariuszy Ministerstwa Spraw Zagranicznych, jak i Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Moskwie nie sposób nie wskazać, iż są to instytucje, do zadań których należy m. innymi reprezentowanie na co dzień Państwa Polskiego i dbanie o jego autorytet i jak najlepszy wizerunek. Z tego też powodu, jako wielce niewłaściwe należy uznać wszelkie działania, które mogły wywołać, szczególnie poza granicami państwa, wrażenie opieszałości polskich służb dyplomatycznych, czy wręcz ignorowania przez nie najwyższych przedstawicieli Państwa Polskiego, a tak nie wątpliwie mogło zostać

postrzeżone postępowanie, sprowadzające się do zwłoki w notyfikowaniu wizyty Prezydenta, niewystarczającego zaangażowania się w zapewnienie przedstawicielom KPRP należytego kontaktu z przedstawicielami strony rosyjskiej, podczas wyjazdu przygotowawczego, czy też nie podejmowania przez funkcjonariuszy Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Moskwie jakiegokolwiek reakcji, w sytuacji przedłużającego się braku udzielenia informacji przez stronę rosyjską.

Jak wskazano, zarówno podczas wizyty 7 jak i 10 kwietnia 2010 roku lądowania samolotów specjalnych były przewidziane na lotnisku w Smoleńsku, które nie było lotniskiem czynnym. Na ocenę ewentualnego naruszenia § 1 Instrukcji HEAD z 2009 roku, który stanowił, iż operacje startów i lądowań statków powietrznych o statusie HEAD można wykonywać, w przypadku samolotów, tylko z lotnisk czynnych składają się dwa aspekty. Pierwszy dotyczy wiedzy urzędników, a właściwie jej braku, o istnieniu takiego przepisu, a drugi dotyczy zapewnienia przez stronę rosyjską, iż w dniu 7 i 10 kwietnia 2010 roku lotnisko w Smoleńsku będzie otwarte. Brak wiedzy urzędników, w zakresie przepisów, będących przedmiotem ich codziennej pracy musi zostać oceniony negatywnie. Dotyczy to przede wszystkim osób odpowiedzialnych za zapewnienie wojskowego specjalnego transportu lotniczego, tj. Zastępcy Dyrektora Biura Dyrektora Generalnego Moniki Bonieckiej i Rady Szefa KPRM w Biurze Dyrektora Generalnego Miłosława Kuśmirka. Tym niemniej treść Instrukcji HEAD, nie nakładała na „Koordynatora” obowiązku ustalania statusu lotniska, które wskazywane było, jako lotnisko startu lub lądowania. Dlatego też, osoby cywilne, realizujące tę Instrukcję nie były zobowiązane do czynienia w tym zakresie ustaleń. Dodatkowo należy wskazać, iż zgodnie z polskim ustawodawstwem, tj. ustawą Prawo lotnicze za bezpieczeństwo startów i lądowań, z ramienia lotniska, odpowiada zarządzający tym lotniskiem, lub inna osoba, której zarządzający przekazał zarządzanie lotniskiem, wpisana do rejestru lotnisk. Dodatkowy wpływ na realizowanie przygotowań do wizyt miała powszechna świadomość, iż 7 kwietnia 2010 roku na lotnisku tym będzie lądował samolot z Premierem Federacji Rosyjskiej Władimirem Putinem, czym urzędnicy tłumaczyli przypuszczenie, że lotnisko to będzie otwarte. Wzajemna korelacja tych okoliczności, łącznie z faktem, że na żadnym z urzędników, objętych zakresem podmiotowym niniejszego śledztwa, nie ciążył obowiązek sprawdzenia statusu lotniska, prowadzi do wniosku, iż nie można przypisać tym osobom naruszenia wskazanego przepisu Instrukcji HEAD. Wiedza o złym stanie lotniska i jego zamknięciu była znana i przekazywana pomiędzy urzędnikami, jednak ostateczna decyzja, w przedmiocie wyboru miejsca lądowania nie leżała w zakresie ich kompetencji, stąd trudno zarzucić im zaniechanie, czy złą wolę, tym bardziej, iż na wysyłane sygnały o złym stanie lotniska pojawiały się

uspokajające komunikaty strony rosyjskiej, o przygotowaniu lotniska na dzień 7 i 10 kwietnia 2010 roku. Ponadto nie można czynić zarzutu urzędnikom, iż przygotowując plany wizyt, czy składając zamówienia na loty samolotami specjalnymi, wskazywali jako miejsce lądowania Smoleńsk. Wynikało to z dotychczasowych doświadczeń, iż każda wizyta w Katyniu, z udziałem najważniejszych osób w państwie, odbywała się z lądowaniem na tym lotnisku. Ponadto od momentu wskazania miejsca lądowania do chwili rozpoczęcia wizyt upłynął okres około trzech miesięcy. W tym czasie osoby odpowiedzialne za bezpieczeństwo lotów samolotem specjalnym, pozostające poza zakresem podmiotowym niniejszego śledztwa, powinny rozważyć inne miejsce lądowania, poza lotniskiem w Smoleńsku lub podjąć czynności, celem ustalenia rzeczywistego stanu lotniska i możliwości lądowania na nim. Niezależnie od powyższego należy stwierdzić, iż wybór miejsca lądowania w Smoleńsku przez urzędników z Kancelarii Prezydenta nie miał żadnego wpływu na katastrofę, jaka miała miejsce w dniu 10 kwietnia 2010 roku. Podkreślenia wymaga przy tym fakt, iż urzędnicy instytucji objętych niniejszym postępowaniem nie byli właściwi, albowiem nie mieli uprawnień i przygotowania, aby ocenić pod względem technicznym miejsce lądowania, przewidziane przy wizytach z 7 i 10 kwietnia 2010 roku i ewentualnie zmienić w tym zakresie program wizyty.

Zgromadzony, w ramach niniejszego postępowania, materiał dowodowy, wskazuje w sposób jednoznaczny, iż w organizacji i przygotowaniu obydwu wizyt nie brali udziału, w żadnym zakresie, cywilni funkcjonariusze Ministerstwa Obrony Narodowej, włącznie z szefem tego resortu Ministrem Bogdanem Klichem. Działania te pozostawały poza zakresem ich uprawnień i obowiązków.

Jednocześnie, co wyżej wielokrotnie podkreślano, w działaniach przygotowawczych, na różnym ich etapie, brali udział żołnierze, w czynnej służbie wojskowej, z różnych jednostek wojskowych, co pozostaje jednak poza przedmiotem tego postępowania. Ocena ich działania zostanie przeprowadzona przez Wojskową Prokuraturę Okręgową w Warszawie, w ramach śledztwa Po.Śl 54/10.

Jako działanie niezgodne z przepisami należy traktować nie sporządzenie przez Zastępcę Dyrektora Biura Dyrektora Generalnego KPRM Monikę Boniecką zamówienia na wykorzystanie specjalnego transportu lotniczego, podczas wizyty 10 kwietnia 2010 roku oraz złożenie przez Dyrektora Departamentu Spraw Zagranicznych Agnieszkę Wielowieyską wniosku wyjazdowego, co do wizyty 7 kwietnia 2010 roku, po upływie wymaganego terminu, co skutkowało z kolei niezachowaniem wymaganego terminu do złożenia przez Monikę Boniecką zamówienia na wykorzystanie specjalnego transportu lotniczego w tym dniu. Stwierdzone

uchybień, łącznie z nieprecyzyjnymi zapisami w ewidencji zawiadomień, dotyczącymi lotów samolotów specjalnych w dniach 7 i 10 kwietnia 2010 r., sporządzonymi przez Radcę Szefa KPRM w Biurze Dyrektora Generalnego Miłosława Kuśmirka, nie miały w konsekwencji wpływu na organizację wizyt, a przede wszystkim na bezpieczeństwo osób, korzystających ze specjalnego transportu lotniczego. Tym samym nie doszło do wypełnienia znamienia działania na szkodę interesu publicznego.

W toku śledztwa stwierdzono dodatkowo poważne naruszenie przepisów Porozumienia z 2004 roku i Instrukcji HEAD z 2009 roku, przez urzędników z Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, w zakresie dotyczącym dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym. Stwierdzone nieprawidłowości nie miały bezpośredniego związku z przygotowaniem do wizyt z 7 i 10 kwietnia 2010 roku, natomiast dotyczyły szeregu czynności podejmowanych, w okresie poprzedzającym katastrofę. W swojej zasadniczej części nieprawidłowości te, szeroko opisane powyżej, sprowadzały się do:

- niewłaściwej koordynacji realizacji porozumienia,
- niewywiązywania się z obowiązku ustalania limitów dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym na potrzeby osób uprawnionych,
- niewywiązywania się z obowiązku powiadamiania stron o przyznanym limitach,
- niesporządzania w większości przypadków zamówień o potrzebie wykorzystania wojskowego specjalnego transportu lotniczego,
- nierzetelnego prowadzenia ewidencji zawiadomień, składanych zamówień i wykonanych lotów,
- bezpodstawnej odmowy skorzystania z wojskowego specjalnego transportu lotniczego przez podmiot do tego uprawniony.

Odpowiedzialność, z tytułu niedopełnienia powyższych obowiązków, spoczywa na funkcjonariuszach, w zakresie których obowiązków pozostawało dysponowanie wojskowym specjalnym transportem lotniczym, a to na Zastępcy Dyrektora Biura Dyrektora Generalnego KPRM Monice Bonieckiej i Radcy Szefa KPRM w Biurze Dyrektora Generalnego Miłosława Kuśmirku.

Obowiązek nadzoru nad tymi funkcjonariuszami ciążył natomiast na Szefie KPRM Tomaszu Arabskim, który jak wykazano, scedował na te osoby, nałożone na niego obowiązki koordynatora.

Wymienieni funkcjonariusze Biura Dyrektora Generalnego mając pełną świadomość zakresu powierzonych im obowiązków, w swoich działaniach w tym zakresie, co najmniej godzili się na ich wypełnianie niezgodnie z przepisami. Potwierdzają to przede wszystkim ich zeznania

oraz analiza dokumentacji, wytworzonej w ramach dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym.

Niezgodne z prawem działania, podległych urzędników, akceptował natomiast Szef KPRM Tomasz Arabski, o czym również świadczą jego zeznania.

Dla przypisania popełnienia przestępstwa z art. 231 § 1 kk. koniecznym jest jednak, aby sprawca, poza niedopełnieniem obowiązków, swoim zamiarem obejmował wszystkie znamiona rozpatrywanego przestępstwa, a zatem również działanie na szkodę interesu publicznego.

Brak tego elementu nie pozwala na przypisanie Tomaszowi Arabskiemu, Monice Bonieckiej i Miłosławowi Kuśmirkowi wypełnienia całości znamion czynu z art. 231 § 1 kk., niezależnie od przyjętej koncepcji przestępstwa materialnego bądź formalnego.

Żaden, z dowodów, uzyskany w toku śledztwa, nie potwierdza, aby wymienieni swoim zamiarem obejmowali działanie na szkodę interesu publicznego, bądź przewidywali i godzili się na wystąpienie niebezpieczeństwa zagrożenia dla tego dobra, a w konsekwencji aby takie znamię wypełnili.

Niedopełnienie obowiązków wynikających z przepisów Porozumienia z 2004 roku i Instrukcji HEAD z 2009 roku nie miało wpływu na bezpieczeństwo wykonania lotów zarówno 7 i 10 kwietnia 2010 roku jak i podczas innych działań, z udziałem najważniejszych osób w państwie, korzystających ze specjalnego transportu lotniczego.

Informacje, stanowiące istotę wytworzenia i obiegu dokumentów, na podstawie przepisów Porozumienia z 2004 roku i Instrukcji HEAD z 2009 roku trafiały, co prawda do adresata często w nieodpowiedniej formie, albo z opóźnieniem, albo za pośrednictwem niewłaściwych podmiotów, bądź w ogóle nie trafiały do adresata, tym niemniej nie stwierdzono, aby miało to wpływ na bezpieczeństwo wykonywanych lotów.

Podkreślenia wymaga, iż ocena ta dotyczy zarówno dysponowania specjalnym transportem lotniczym, na potrzeby wizyt 7 i 10 kwietnia 2010 roku, ale również i innych wizyt, jak i całego systemu dysponowania transportem lotniczym, dla najważniejszych osób w państwie.

Podobnie nie sposób zarzucić wymienionym osobom świadomego działania na szkodę interesu publicznego, identyfikowanego jako prawidłowe funkcjonowanie urzędu administracji publicznej. Brak jest bowiem możliwości wykazania, iż uchybienia, będące udziałem tych urzędników zmierzały bądź mogły zmierzać do zaburzenia realizacji zasadniczych zadań KPRM, a nawet wycinka tych zadań, jakim była obsługa wizyt zagranicznych najważniejszych osób w państwie, w części dotyczącej zapewnienia transportu samolotami specjalnymi.

Kończąc ocenę działań poszczególnych funkcjonariuszy należy wskazać,

iż oprócz odpowiedzialności karnej istnieje również odpowiedzialność dyscyplinarna, a kryterium je rozgraniczającym jest stopień społecznej szkodliwości czynu. Wymaga to podkreślenia, gdyż w niniejszym postępowaniu rozstrzygana była wyłącznie odpowiedzialność karna, poszczególnych funkcjonariuszy publicznych i tylko w tym zakresie została wydana decyzja.

Za nieprawidłowe działania, jednak nie wyczerpujące znamion przestępstw, funkcjonariusze publiczni ponoszą przede wszystkim odpowiedzialność porządkową i dyscyplinarną. Pracownicy administracji rządowej, należący do korpusu służby cywilnej ponoszą odpowiedzialność porządkową i dyscyplinarną, na zasadach określonych w ustawie o służbie cywilnej, a w przypadku niemianowanych urzędników państwowych, jest to odpowiedzialność regulowana przepisami Kodeksu pracy.

Biorąc pod uwagę przedmiot odpowiedzialności, a więc uwzględniając merytoryczne podstawy odpowiedzialności danego podmiotu, wyróżnia się odpowiedzialność cywilną, administracyjną, na gruncie prawa pracy, wynikającą z uregulowań prawa konstytucyjnego odpowiedzialność polityczną i konstytucyjną oraz odpowiedzialność karną i tylko ten ostatni rodzaj odpowiedzialności mógł być i w rzeczywistości był rozstrzygany w niniejszym postępowaniu. Pozostałe rodzaje odpowiedzialności, poza karną, powinny zostać rozpatrzone przez powołane do tego organy, czy instytucje, biorąc za przedmiot ustaleń organizację i przygotowanie wizyt zagranicznych Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 kwietnia 2010 roku oraz Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, zaplanowanej na dzień 10 kwietnia 2010 roku.

W perspektywie ewentualnego wypełnienia znamion czynu zabronionego z art. 231 § 1 kk. istotnym elementem jest ewentualne wystąpienie pokrzywdzonego, którego indywidualny interes został bezpośrednio zagrożony zachowaniem funkcjonariusza publicznego. W toku przeprowadzonego śledztwa stwierdzono jednak, iż przedmiotem postępowania są czyny funkcjonariuszy publicznych polegające na działaniu na szkodę interesu publicznego, w związku z czym przyjęto, iż w sprawie nie występują osoby pokrzywdzone.

Jak wynika z art. 299 § 1 kpk. stronami postępowania przygotowawczego są pokrzywdzony i podejrzany, a zgodnie zaś z art. 49 § 1 kpk, pokrzywdzonym jest osoba fizyczna lub prawna, której dobro prawne zostało bezpośrednio naruszone lub zagrożone przez przestępstwo. O tym, czyje dobro prawne, zostało w konkretnej sytuacji naruszone lub zagrożone przestępstwem, decyduje prawo karne materialne, które określa dobra chronione prawem, czyli inaczej przedmiot przestępstwa. (Grajewski Jan, Paprzycki Lech K., Steinborn Sławomir, komentarz do art. 49 kodeksu postępowania karnego, LEX 2010). Jak trafnie zauważył Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 2 czerwca 1999 roku, krąg pokrzywdzonych w rozumieniu art. 49 § 1 kpk. ograniczony jest zespołem znamion czynu, będącego przedmiotem postępowania oraz czynów współukaranych (SN I KZP 26/99, OSNKW 1999, nr 11-12, poz. 69). W doktrynie podkreśla się, że to nie decyzja organu procesowego powoduje

uzyskanie przez określoną osobę statusu pokrzywdzonego, lecz zależy to od określonego stanu faktycznego i prawnego danego podmiotu. O nadaniu określonemu podmiotowi statusu pokrzywdzonego nie decyduje wpisanie go przez prokuratora na listę pokrzywdzonych. (postanowienie SN z dnia 21.10.2007 roku III Ko 89/08).

W celu ustalenia kręgu osób pokrzywdzonych w niniejszej sprawie, należy zwrócić uwagę z jednej strony na treść przepisu art. 231 § 1 kk., z drugiej zaś na treść sentencji postanowienia Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie, z dnia 29 marca 2011 roku, o wyłączeniu materiałów do odrębnego postępowania ze śledztwa Po. Śl. 54/10.

Jak wspomniano głównym przedmiotem ochrony przepisu art. 231 § 1 kk. jest prawidłowe funkcjonowanie instytucji państwowej i samorządu terytorialnego, a także wynikający z tego ich autorytet. Można też wyodrębnić poboczny przedmiot ochrony, którym jest interes publiczny lub prywatny, na szkodę którego działa funkcjonariusz. W ustaleniu kręgu osób pokrzywdzonych nie jest jednak istotne to, czy chronione dobro prawne jest głównym, czy też jedynie ubocznym przedmiotem ochrony, zamieszczonym w dyspozycji danego przepisu.

Z sentencji postanowienia o wyłączeniu materiałów ze śledztwa Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie sygn. Po.Śl. 54/10 wynika, iż przedmiotem niniejszego postępowania jest działanie funkcjonariuszy publicznych na szkodę interesu publicznego, poprzez nienależyte przygotowanie i organizację wizyty Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej wraz z delegacją oficjalną i osobami towarzyszącymi w Federacji Rosyjskiej – w Smoleńsku i w Katyniu, w dniu 10 kwietnia 2010 roku. A zatem przedmiotem prowadzonego postępowania nie jest działanie funkcjonariuszy publicznych na szkodę interesu prywatnego, w tym pokrzywdzonych, występujących w śledztwie Wojskowej Prokuratury Okręgowej w Warszawie o sygn. akt Po. Śl. 54/10, ale na szkodę interesu publicznego, wyrażonego w prawidłowym przygotowaniu wizyty zagranicznej Prezydenta RP.

Analogicznie uznać należy, iż w przypadku wizyty z dnia 7 kwietnia 2010 roku interes publiczny przejawiał się również w prawidłowym przygotowaniu wizyty zagranicznej Prezesa Rady Ministrów.

Odbywanie wizyt zagranicznych, przez reprezentantów najwyższych organów władzy publicznej, jest elementem prowadzenia polityki zagranicznej i reprezentowania Państwa Polskiego na arenie międzynarodowej. Dlatego też tak istotnym i ważnym jest, aby wizyt zagraniczne, szczególnie Prezydenta i Prezesa Rady Ministrów były zorganizowane w stopniu pozwalającym im na pełną realizację powierzonych zadań. Prawidłowe wykonywanie przez Prezydenta i Prezesa Rady Ministrów zadań stanowi interes publiczny i jako taki pozostaje pod szczególną opieką państwa. Funkcjonariusze publiczni, a w szczególności ci zatrudnieni w poszczególnych Kancelariach, powołanych do obsługi tych urzędów winni są wykonywać swoje obowiązki, w taki sposób, aby w optymalnym stopniu ułatwiać, przygotować i zorganizować wykonywanie zadań

spoczywających na Prezydencie i Prezesie Rady Ministrów. W realiach niniejszego postępowania prawidłowe przygotowanie i zorganizowanie wizyty zagranicznej Prezydenta i Prezesa Rady Ministrów stanowi szczególny przedmiot ochrony normy art. 231 § 1 kk.

Pokrzywdzonym w świetle art. 49 § 1 kpk. może być jedynie osoba, której dobro prawne zostało zagrożone bezpośrednio. Kryterium bezpośredniości naruszenia lub zagrożenia dobra prawnego danej osoby oznacza, że w relacji między czynem, o konkretnych znamionach przestępstwa, a naruszeniem lub zagrożeniem dobra tej osoby nie ma ogniw pośrednich, z czego wynika, że do kręgu pokrzywdzonych można zaliczyć tylko ten podmiot, którego dobro prawne zostało działaniem przestępnym naruszone wprost, a nie za pośrednictwem godzenia w inne dobro (postanowienie SN z 25 marca 2010 roku, IV KK 316/09, Biul. PK 2010/3/16).

Na kanwie niniejszego postępowania, ewentualne nieprawidłowości w organizacji wizyt zagranicznych ze strony cywilnych instytucji państwa, mogłyby bezpośrednio godzić w bezpieczeństwo lotów najważniejszych osób w państwie, korzystających z wojskowego specjalnego transportu lotniczego, jako dobro o znaczeniu ogólnym, a dopiero przy uwzględnieniu ogniw pośredniego, jakim było zachowanie załóg, przygotowanie samolotów specjalnych i wykonanie operacji lotniczej, m. innymi przez 36 SPLT, w życie i zdrowie pasażerów. Tym samym brak jest bezpośredniego narażenia życia pasażerów, spowodowanego działaniami cywilnych funkcjonariuszy publicznych. W realiach przedmiotowej sprawy, zapewnienie bezpieczeństwa lotów najważniejszych osób w państwie, korzystających z wojskowego specjalnego transportu lotniczego, stanowi drugi, poza prawidłowym przygotowaniem i organizacją wizyt zagranicznych, szczególny przedmiot ochrony normy art. 231 § 1 kk.

Na marginesie można dodać, iż w świetle poglądów doktryny, nie ma pokrzywdzonego tam, gdzie czyn godzi wyłącznie w dobro ogółu, nie naruszając bezpośrednio, ani nie zagrażając dobru konkretnego podmiotu, na przykład przy przestępstwie spisku przeciwko państwu (art. 127 kk.), czy przygotowaniu do spowodowania katastrofy (art. 175 kk.). (Tomasz Grzegorzczak. Kodeks postępowania karnego. Komentarz do art. 49 kpk. Zakamycze 2003).

Niezależnie od ustaleń śledztwa, wskazać należy, iż kwestia organizacji i przygotowania wizyt zagranicznych Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 kwietnia 2010 roku oraz Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, zaplanowanej na dzień 10 kwietnia 2010 roku była przedmiotem badań i oceny dokonanej przez Najwyższą Izbę Kontroli i Komisję Badania Wypadków Lotnictwa Państwowego. Z uwagi na fakt, iż poczynione ustalenia dotyczą przedmiotu niniejszego śledztwa, należy przedstawić najważniejsze wnioski z prac wskazanych instytucji.

Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła kontrolę, w zakresie organizacji lotów i zapewnienia bezpieczeństwa osobom zajmującym kierownicze stanowiska w państwie, korzystającym z lotnictwa transportowego Sił Zbrojnych RP w latach 2005–2010. Kontrola nr I/10/001 została przeprowadzona w okresie od 6 grudnia 2010 roku do 1 grudnia 2011 roku. Kontrolą objęto Kancelarię Prezesa Rady Ministrów, Ministerstwo Obrony Narodowej, Ministerstwo Spraw Zagranicznych, Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji, Dowództwo Sił Powietrznych, 36 Specjalny Pułk Lotnictwa Transportowego oraz Biuro Ochrony Rządu. Ponadto zasięgnięto informacji w Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Kancelarii Sejmu, Kancelarii Senatu, Szefostwie Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Dokonując ogólnej oceny kontrolowanej działalności Najwyższa Izba Kontroli oceniła negatywnie realizację przez organy państwa zadań w zakresie organizacji wyjazdów i zapewnienia bezpieczeństwa osobom zajmującym kierownicze stanowiska w państwie, korzystającym z lotnictwa transportowego Sił Zbrojnych RP w latach 2005 – 2010. We wszystkich kontrolowanych podmiotach stwierdzono istotne nieprawidłowości, które miały wpływ na niewłaściwe przygotowanie i realizację tych zadań. Nieprawidłowości te miały charakter systemowy i występowały w całym okresie objętym kontrolą. Polegały one w szczególności na:

- nie opracowaniu przez podmioty uczestniczące w organizacji przelotów z wykorzystaniem wojskowego specjalnego transportu lotniczego (WSTL) spójnego systemu norm, procedur i zasad postępowania, które skutecznie minimalizowałyby ryzyko wystąpienia sytuacji, mogących mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo najważniejszych osób w państwie;
- nie wywiązywaniu się przez kolejnych Szefów KPRM z obowiązków w zakresie organizacji wizyt, w szczególności w zakresie koordynacji wykorzystania WSTL przez osoby uprawnione, w tym składania zamówień na loty;
- nie realizowaniu przez kolejnych Ministrów Spraw Zagranicznych kluczowych zadań w zakresie przygotowania wizyt, w szczególności nie zapewnienie skutecznego nadzoru nad realizacją procedury uzyskiwania zgód dyplomatycznych na przelot i lądowanie samolotów o statusie HEAD, a także nad organizacją spotkań koordynacyjnych oraz rekonesansów poprzedzających wizyty;
- nie reagowaniu lub zbyt późnym reagowaniu przez kolejnych Ministrów Obrony Narodowej i Dowódców Sił Powietrznych na niekorzystne zjawiska zachodzące w 36 SPLT oraz braku właściwego nadzoru nad funkcjonowaniem pułku, w tym nad kwestiami bezpieczeństwa lotów;
- braku niezbędnej dla prawidłowego funkcjonowania pułku liczby załóg lotniczych realizujących zadania w zakresie przewozu najważniejszych osób w państwie, obniżającego się poziomu wyszkolenia załóg statków powietrznych, eksploatacji przestarzałej i awaryjnej techniki lotniczej, lekceważeniu obowiązujących procedur;

- nie sporządzaniu przez BOR analiz zagrożeń i planów realizacji działań ochronnych w stosunku do najważniejszych osób w państwie oraz braku systemu nadzoru i kontroli nad przygotowaniem i prowadzeniem tych działań;
- braku nadzoru kolejnych Ministrów Spraw Wewnętrznych i Administracji nad działalnością BOR, w szczególności w zakresie przygotowania i realizacji działań ochronnych w stosunku do najważniejszych osób w państwie.

W ocenie NIK, nieprawidłowości te miały istotny wpływ na niewłaściwą organizację wizyt najważniejszych osób w państwie, a tym samym na ich bezpieczeństwo. Biorąc pod uwagę skalę stwierdzonych w toku kontroli nieprawidłowości oraz ich rangę NIK przyjęła, iż ryzyko wystąpienia realnego niebezpieczeństwa zagrażającego najważniejszym osobom w państwie, korzystającym z transportu lotniczego Sił Zbrojnych RP w kontrolowanym okresie, było wysokie.

Zdaniem NIK główną przyczyną stwierdzonych nieprawidłowości był brak systemu, precyzyjnie normującego zasady organizacji lotów i zapewnienia bezpieczeństwa osób zajmujących kierownicze stanowiska w państwie, w tym w szczególności jedynie ogólne określenie zakresu odpowiedzialności poszczególnych podmiotów za realizację zadań w tym zakresie. Wśród istotnych przyczyn stwierdzonych nieprawidłowości NIK wymieniła również:

- niewłaściwą współpracę pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w przygotowanie wizyt, w tym w szczególności zbyt późne przekazywanie niezbędnych informacji;
- nieprzestrzeganie obowiązujących przepisów, procedur oraz przyjętych dla danej sytuacji zasad postępowania;
- brak rozwiązań organizacyjnych „wymuszających” realizację określonych zadań oraz mechanizmów kontrolnych, w szczególności nie ustanowienie podmiotu lub podmiotów, który posiadałby wystarczające kompetencje do koordynowania, weryfikowania i egzekwowania prawidłowego wykonania zadań związanych z techniczno-organizacyjnym przygotowaniem wizyty przez poszczególne podmioty zaangażowane w jej organizację;
- zaniedbania ze strony osób odpowiedzialnych;
- działanie pod presją wynikającą z wagi wykonywanych zadań;
- brak właściwego nadzoru i koordynacji.

Według NIK, za stwierdzone nieprawidłowości odpowiedzialność z tytułu nadzoru ponoszą kierownicy jednostek kontrolowanych, tj. kolejni Ministrowie Obrony Narodowej, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Spraw Zagranicznych, Szefowie Kancelarii Prezesa Rady Ministrów oraz Biura Ochrony Rządu, Dowódcy Sił Powietrznych i 36 SPLT, pełniący swoje stanowiska w latach 2005-2010, a także urzędnicy, żołnierze oraz funkcjonariusze im podlegli, odpowiedzialni za realizację zadań w zakresie przygotowania i zabezpieczenia wizyt najważniejszych osób w kraju.

Wskazać należy, iż przedstawione wnioski dotyczą okresu 2005-2010, a więc wykraczającego poza ramy czasowe niniejszego śledztwa.

W tym zakresie NIK nie skierował zawiadomienia o popełnieniu

przestępstwa. Jednakże przedstawione wnioski stanowią niejako tło do ustaleń poczynionych w śledztwie oraz je potwierdzają.

NIK dokonała również oceny przygotowań do wizyty Prezydenta RP planowanej na dzień 10 kwietnia 2010 roku.

W tym zakresie kontrole przeprowadzono głównie w KPRM i innych kontrolowanych instytucjach, posiłkując się jedynie dokumentami uzyskanymi z KPRP. Zdaniem NIK przygotowanie wizyty z 10 kwietnia 2010 roku, przez poszczególne podmioty uczestniczące w jej organizacji, nie odbiegało zasadniczo od sposobu przygotowania innych tego typu wizyt. Oznacza to, że w jej trakcie, podobnie jak w przypadku szeregu innych objętych badaniem wizyt doszło do wystąpienia nieprawidłowości, które w ocenie NIK miały negatywny wpływ na poziom przygotowania wizyty. Niezależnie jednak od stwierdzonych podobieństw, NIK podkreśliła, iż w tym konkretnym przypadku, lot ten nie powinien się w ogóle odbyć, ponieważ na lotnisku Smoleńsk-Północny, zgodnie z Instrukcją HEAD, samoloty o tym statusie nie miały prawa lądować. Zawiadomienie o potrzebie wykorzystania WSTL Kancelaria Prezydenta RP przesłała do KPRM w wymaganym Porozumieniem terminie, jednakże nie zawierało ono wszystkich niezbędnych danych. Szef KPRM nie podjął jakichkolwiek działań zmierzających do uzupełnienia tych danych. Nie sporządził też wymaganego Porozumieniem zamówienia na realizację tego lotu, ograniczając się jedynie do przekazania do DSP i BOR niekompletnego zawiadomienia złożonego przez Kancelarią Prezydenta RP.

Nieprawidłowości, zdaniem NIK wystąpiły również w działaniu MSZ. Wnioski w sprawie uzyskania zezwoleń na przelot nad terytorium Republiki Białorusi oraz na przelot i lądowanie na terytorium Federacji Rosyjskiej (zawierające również prośbę o udostępnienie aktualnych schematów i procedur lotniska w Smoleńsku oraz o przysłanie przed wylotem rosyjskiego nawigatora do Warszawy) zostały wysłane przez SSRL SZ RP do Ambasady RP w Moskwie 18 marca 2010 roku. W okresie od 22 marca 2010 roku do dnia wizyty Prezydenta RP właściwe komórki organizacyjne Ministerstwa oraz nadzorujący ich pracę Członkowie Kierownictwa MSZ nie monitorowali działań Ambasady i nie posiadali wiedzy o ostatecznych decyzjach w tym zakresie. Decyzje, w tym decyzja o rezygnacji strony polskiej z obecności rosyjskiego nawigatora, zostały podjęte w toku roboczych, telefonicznych konsultacji między pracownikiem Ambasady a MSZ Federacji Rosyjskiej oraz pracownikami SSRL SZ RP i 36 SPLT. Nie została przy tym dokonana formalna zmiana noty Ambasady RP w tej kwestii. MSZ do 10 kwietnia 2010 roku nie otrzymało również odpowiedzi, w formie noty, na prośbę o zgodę na przelot i lądowanie na terytorium Federacji Rosyjskiej. NIK odkreśliła, że w MSZ istniały wówczas wątpliwości, czy zgoda na przelot samolotów nad terytorium Rosji odnosi się również do lądowania na lotnisku w Smoleńsku.

NIK w wystąpieniach pokontrolnych do poszczególnych instytucji zawarła wnioski, które winny zostać zrealizowane. W odpowiedzi na wystąpienie pokontrolne Szef KPRM poinformował o podjęciu, we współpracy z innymi

podmiotami, działań w celu wypracowania niezbędnych procedur. Badając przygotowanie wizyty Prezydenta RP w Smoleńsku w dniu 10 kwietnia 2010 roku NIK ustaliła, że Kancelaria Prezydenta RP przesłała faksem do KPRM trzy zawiadomienia o potrzebie wykorzystania WSTL, o których mowa w § 7 ust. 1 Porozumienia. Zostały one wysłane w dniach 3, 9 i 30 marca 2010 roku, tj. z zachowaniem terminu określonego w § 7 ust. 4 Porozumienia. Zawiadomienia te nie zawierały jednak wszystkich wymaganych elementów określonych w § 7 ust. 2 pkt 1-3 Porozumienia. Pomimo tego Szef KPRM nie podjął jakichkolwiek działań zmierzających do uzupełnienia tych danych. Nie sporządził też wymaganego zamówienia na realizację tego lotu. Z wyjaśnień pracownika KPRM, zajmującego się między innymi tą sprawą wynikało, że przyjętą praktyką było jedynie przekazywanie otrzymanych od dysponentów zawiadomień do wiadomości DSP, Szefa BOR, Dowódcy 36 SPLT i MON, a dysponenti lotów szczegółowe informacje przekazywali bezpośrednio tym instytucjom. W ocenie NIK, akceptacja dla stosowania takiej praktyki powodowała, że Szef KPRM nie posiadał danych i informacji niezbędnych do prawidłowej koordynacji działań w zakresie organizacji lotów, co z kolei miało negatywny wpływ na przebieg przygotowania wizyt przez 36 SPLT i BOR.

NIK stwierdziła, że przypadku wizyty Premiera RP w Smoleńsku i Katyniu 7 kwietnia 2010 roku, wniosek w sprawie wyjazdu zagranicznego został sporządzony zgodnie ze wzorem określonym w załączniku do zarządzenia Szefa KPRM z dnia 20 maja 2009 roku. Kontrola wykazała jednak, że nie zachowano, wymaganego § 2 ust. 1 ww. zarządzenia, trzytygodniowego terminu na złożenie do akceptacji Szefa KPRM powyższego wniosku. Wniosek ten wpłynął do Sekretariatu Prezesa RM w dniu 6 kwietnia 2010 roku, tj. jeden dzień przed wyjazdem zagranicznym. Ustalono także, że zamówienie o potrzebie wykorzystania WSTL na ten przelot zostało sporządzone 1 kwietnia 2010 roku, tj. 5 dni przed otrzymaniem zaakceptowanego przez Szefa KPRM ww. wniosku, a więc z naruszeniem § 4 ust. 1 ww. zarządzenia. Zamówienie, które zostało przekazane między innymi do DSP i Szefa BOR nie zawierało wskazania lotniska (ładowiska) startu i lądowania, a jedynie trasę przelotu. NIK zwróciła uwagę, że zmiana godziny startu jednego z samolotów, obsługujących delegację wraz ze zmianą listy pasażerów zostały dokonane 6 kwietnia 2010 roku. W ocenie NIK, dokonywanie zmian w przeddzień wylotu, mogło mieć negatywny wpływ na zapewnienie sprawnego przebiegu przelotu

Kontrolą objęto wszystkie jednostki zaangażowane w przygotowanie i realizację wizyt najważniejszych osób w państwie, prowadzonych z wykorzystaniem lotnictwa transportowego Sił Zbrojnych RP. Badań nie prowadzono jedynie w Kancelarii Prezydenta RP oraz Kancelariach Marszałków Sejmu i Senatu, ze względu na zakres kompetencji kontrolnych.

Końcowo NIK wystawiła KPRM i MSZ ocenę negatywną w zakresie przygotowania wizyt. Ocenę negatywną KPRM, zdaniem NIK uzasadniają w szczególności: nie wywiązywanie się z obowiązku ustalania limitów dysponowania WSTL na potrzeby osób uprawnionych, nie sporządzanie w

większości przypadków zamówień o potrzebie wykorzystania WSTL, nierzetelne prowadzenie ewidencji zawiadomień, składanych zamówień i wykonanych lotów, zlecenie usług w zakresie Wojskowego Specjalnego Transportu Lotniczego dla osób nieuprawnionych do korzystania z tego transportu, bezpodstawsna odmowa skorzystania z WSTL przez podmiot do tego uprawniony. Negatywną ocenę MSZ, zdaniem NIK, uzasadnia w szczególności fakt, że w Ministerstwie nie podjęto w okresie objętym kontrolą działań w celu wypracowania i stosowania w praktyce kompleksowych oraz spójnych procedur, przygotowywania wyjazdów zagranicznych Prezydenta RP i Premiera, w obszarach wymagających uzgodnień i współpracy z innymi podmiotami, uczestniczącymi w organizacji wizyt i mających wpływ na ich bezpieczeństwo. Nie były również realizowane inne kluczowe zadania w zakresie przygotowywania wizyt, określone w wewnętrznych regulacjach prawnych Ministerstwa oraz wynikające z przyjętych „dobrych praktyk”.

Jak wspomniano również Komisja Badania Wypadków Lotnictwa Państwowego po przeprowadzeniu badań, opracowała raport końcowy, dotyczący zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr 101, zaistniałego dnia 10 kwietnia 2010 roku w rejonie lotniska Smoleńsk Północny.

W zakresie organizacji lotu Komisja opracowała następujące wnioski:

- 1) „Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD”, Warszawa 2009, WLOP 408/2009 została wprowadzona bez odwołania regulacji prawnych przywołanych w rozdz. 1.17.3 pkt 4, 5, 7.
- 2) Instytucje upoważnione do korzystania ze specjalnego transportu lotniczego nie miały opracowanych wewnętrznych instrukcji i procedur współpracy, przy organizacji transportu.
- 3) Złożone przez dysponentów zamówienia na specjalny transport lotniczy 7 i 10.04.2010 roku nie zawierały niektórych informacji wymaganych przez „Instrukcję HEAD”.
- 4) Zgłoszona przez dysponentów liczba pasażerów samolotu Tu-154M na loty w dniach 7 i 10.04.2010 roku przekroczyła liczbę miejsc pasażerskich, co spowodowało wykonanie przez 36 splt nie uzgodnionej z producentem zmiany konfiguracji samolotu z 90 na 100 miejsc.
- 5) Koordynator nie złożył zamówienia na specjalny transport lotniczy w dniu 10.04.2010 roku do DSP, 36 splt i BOR, co było naruszeniem zasad zawartych w „Instrukcji HEAD”.
- 6) 36 splt i DSP nie miały procedur przeprowadzania oceny możliwości wykonania lotu na wskazane przez dysponenta lotnisko, w odniesieniu do dostępnej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej, wyposażenia lotniska w pomoce radionawigacyjne, zapewniane służby kontroli lotów i poszukiwawczo-ratownicze.
- 7) Rezygnacja 36 splt z obecności w dniach 7 i 10.04.2010 roku na pokładach samolotów „lidera” oraz akceptacja tej decyzji przez stronę rosyjską były naruszeniem wymagania zawartego w § 3.10, GEN 1.2-9 AIP FR i WNP

(„Aeronautical Information Publication Russian Federation and Countries of The Commonwealth of Independent States”/).

8) W 36 splt nie było opracowanych zasad prowadzenia nadzoru operacyjnego, w tym łączności operacyjnej.

9) Wystąpienie o zgodę na przelot i lądowanie samolotów na lotnisku SMOLENSK PÓLNOCNY (claris) w dniu 10.04.2010 roku nie obejmowało samolotu Jak-40 nr 045 wyznaczonego w rozkazie dowódcy 36 splt do przewiezienia delegacji dziennikarzy 10.04.2010 roku.

10) W rozkazie dziennym dowódcy 36 splt na dzień 10.04.2010 roku nie wyznaczono samolotu zapasowego dla lotu o statusie HEAD oraz załogi dla niego.

11) W sprawozdaniu z wizyty grupy przygotowawczej w Smoleńsku w dniach 24-26.03.2010 roku zawarto następujące stwierdzenie: „strona rosyjska zapewniła, że wszystkie samoloty zostaną przyjęte, a wymagane parametry lotniska wojskowego w Smoleńsku prześlą notą do MSZ RP”.

12) Zgoda dyplomatyczna na loty 7 i 10.04.2010 roku nie zawierała specjalnych warunków realizacji lotu, pomimo wymogu wynikającego z § 3.10, GEN 1.2-9 AIP FR i WNP.

Na podstawie przeprowadzonego badania Komisja sformułowała zalecenia profilaktyczne. Zlecono:

- Prezesowi Rady Ministrów - uporządkowanie statusu dokumentów wymienionych w rozdziale 1.17.3 raportu, odnoszących się do specjalnego transportu lotniczego,
- Kancelarii Prezesa Rady Ministrów i Kancelarii Prezydenta RP, Kancelarii Sejmu i Senatu, Dowódcy Sił Powietrznych - opracować zasady współpracy, w zakresie zamawiania specjalnego transportu lotniczego, Kancelarii uprawnionych do zamawiania takiego transportu z DSP,
- Ministrowi Obrony Narodowej, Ministrowi Spraw Zagranicznych, Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Kancelarii Prezydenta RP, Kancelarii Sejmu i Senatu, Dowódcy Sił Powietrznych - opracować zasady współpracy zamawiającego z organizatorem lotu, które w procesie organizacji specjalnego transportu lotniczego zapewnią organizatorowi ocenę możliwości bezpiecznego wykonania zadania,
- Ministrowi Spraw Zagranicznych we współpracy z Ministrem Obrony Narodowej - ustalić procedury pozyskiwania informacji meteorologicznych z lotnisk nie przekazujących danych do wymiany międzynarodowej w zakresie niezbędnym do realizacji lotów na ww.

Reasumując przedstawione ustalenia, dokonane przez Najwyższą Izbę Kontroli i Komisję Badania Wypadków Lotnictwa Państwowego stwierdzić należy, iż wszystkie podniesione, przez te instytucje zagadnienia, związane z organizacją i przygotowaniem wizyt zagranicznych Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 kwietnia 2010 roku oraz Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, zaplanowanej na dzień 10 kwietnia 2010 roku, były przedmiotem niniejszego

śledztwa i zostały ocenione na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego.

Wyniki kontroli, przeprowadzonej przez Najwyższą Izbę Kontroli są zasadniczo zgodne z ustaleniami poczynionymi w niniejszym śledztwie. Jednakże NIK przeprowadziła kontrolę w zakresie znacznie wykraczającym poza ramy niniejszego śledztwa, gdyż obejmującego lata 2005-2010. Celem uzyskania kompletnego materiału dowodowego zgromadzono akta kontroli z MSZ i KPRM, które poddano niezależnej ocenie w śledztwie i wykorzystano na potrzeby opracowania niniejszej decyzji. NIK przeprowadziła kontrolę i w trybie właściwym ustawie o NIK opracowała wystąpienia pokontrolne, kierując stosowne postulaty. Jak wspomniano, w tym zakresie do prokuratury nie zostało skierowane odrębne zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa. Uzyskane z NIK materiały wykorzystano, zgodnie z zakresem podmiotowym i przedmiotowym niniejszego śledztwa.

Z kolei Komisja Badania Wypadków Lotnictwa Państwowego badała jedynie wypadek lotniczy z dnia 10 kwietnia 2010 roku, jakiemu uległ samolot Tu-154M nr 101, w wyniku którego śmierć poniosła załoga samolotu i pasażerowie, w celu ustalenia okoliczności i przyczyn wypadku oraz wydania zaleceń profilaktycznych. Ustalenia i wnioski Komisji, dotyczące organizacji lotu, w zakresie działania osób cywilnych, mają charakter bardziej ogólny, nie mniej, podobnie jak w przypadku raportu NIK, zagadnienia te były przedmiotem niniejszego postępowania. Jako materiał dowodowy został załączony do akt raport końcowy Komisji.

Jak wskazano, część materiału dowodowego, dotycząca przedmiotu śledztwa została przedstawiona w niejawnej części uzasadnienia. Dowody, przedstawione w różnym stopniu szczegółowości, w części niejawnej uzasadnienia, zostały w całości uwzględnione, przy dokonaniu oceny prawnej zachowań funkcjonariuszy publicznych, wskazanej w części jawnej uzasadnienia. Tak więc, poza opisaniem poszczególnych dowodów, część niejawna nie zawiera innych wniosków, a argumentacja przedstawiona powyżej jest kompleksowym uzasadnieniem niniejszej decyzji procesowej.

Końcowo, oceniając wykonanie obowiązków służbowych przez funkcjonariuszy publicznych Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Ministerstwa Spraw Zagranicznych, Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej w Moskwie, Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, Rady Ochrony Pamięci Walk i Męczeństwa oraz nie będących żołnierzami w czynnej służbie wojskowej z Ministerstwa Obrony Narodowej, w związku z organizacją i przygotowaniem wizyt zagranicznych Prezesa Rady Ministrów z dnia 7 kwietnia 2010 roku oraz Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, zaplanowanej na dzień 10 kwietnia 2010 roku, należy stwierdzić, iż nie doszło do popełnienia przestępstwa w art. 231 § 1 kk.

W toku śledztwa nie ujawniono okoliczności, wskazujących na

zaistnienie innych przestępstw, poza dotychczas wyłączonymi do odrębnych postępowań. Zgromadzony materiał dowodowy należy ocenić jako kompletny, a poczynione ustalenia jako jednoznaczne i ostateczne. Powyższe determinuje konieczność wydania decyzji o umorzeniu śledztwa, w oparciu o dyspozycję art. 17 § 1 pkt 2 kpk.



.....
prokurator Józef Gacek

Michał Machniak
.....
prokurator Michał Machniak

Wojciech Skóra
.....
prokurator Wojciech Skóra