

BADANIA ISTOTNYCH KATASTROF LOTNICZYCH. POLITYCZNO-PRAWNE STUDIUM PORÓWNAWCZE

Maria Szonert Binienda

Abstract

Investigation strategies of significant airplane crashes are analysed, in particular crashes of state airplanes on the territory of another state. Legal regimes and political considerations of investigating high profile airplane crashes are discussed. A potential role of international courts and tribunals in the investigation of the Smolensk crash is discussed. Legal and political challenges of establishing an international commission for the investigation of the Smolensk crash are discussed in the comparative context. Possible strategies for further investigation of the Smolensk crash are presented.

Keywords – Aircraft accident investigation, commission of inquiry, death of the head of state, ICC, NATO, UN.

Streszczenie

Zaprezentowano przegląd badania katastrof lotniczych o istotnym znaczeniu międzynarodowym, ze szczególnym uwzględnieniem analizy reżimów prawnych badania katastrof państwowych statków powietrznych na terenie kraju trzeciego. Przeanalizowano uwarunkowania polityczno-prawne badania ważnych katastrof lotniczych. Przedstawiono rolę międzynarodowych sądów i trybunałów w badaniu katastrof lotniczych. Przedyskutowano problematykę powołania międzynarodowej komisji do badania przyczyn Katastrofy Smoleńskiej w kontekście podstaw organizacyjno-prawnych oraz uwarunkowań politycznych. Przedstawiono ewaluację rozwiązań organizacyjno-prawnych badania Katastrofy Smoleńskiej oraz możliwe strategie dalszych działań.

Słowa kluczowe – Badanie wypadków lotniczych, komisja śledcza, śmierć głowy państwa, ICC, NATO, ONZ.

1. WSTĘP

Aby podjąć optymalną decyzję w sprawie strategii prawnej prowadzenia dalszych badań nad katastrofą polskiego państwowego statku powietrznego Tu-154M należącego do 36-go Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego Polskich Sił Powietrznych, który rozbił się w Smoleńsku na terenie Federacji Rosyjskiej 10 kwietnia 2010 roku powodując śmierć Prezydenta i najwyższych dostojników Rzeczypospolitej Polskiej (dalej Katastrofa Smoleńska), należy wziąć pod uwagę zbliżone przypadki, które miały miejsce na arenie międzynarodowej, zastosowane rozwiązania polityczno-prawne, ich wady i zalety oraz najnowsze inicjatywy i narzędzia prawne. W historii lotnictwa międzynarodowego nigdy jeszcze nie doszło do katastrofy, w której zginąłby Prezydent, czołowi przedstawiciele rządu i parlamentu oraz sztab generalny armii, w tym czołowi dowódcy sił NATO. W związku z tym analiza poniższa dotyczy przypadków, które jedynie w

niektórych aspektach są zbliżone bądź istotnie dla dalszego badania Katastrofy Smoleńskiej.

2. ŚMIERĆ SEKRETARZA GENERALNEGO ONZ DAG HAMMARSKJÖLDA - 1961 R.

W roku 1960 na terenie Rodezji (obecnie Kongo) działały siły pokojowe ONZ w celu zażegnania nasilającej się wojny domowej między kolonistami, a ludnością lokalną. We wrześniu 1961 roku walki toczyły się między siłami zbrojnymi ONZ a oddziałami prowincji Katanga wspieranymi przez białych osadników. Sekretarz Generalny ONZ Dag Hammarskjöld, który wspierał dążenia niepodległościowe ludności lokalnej udał się w rejon działań wojennych, aby wynegocjować umowę pokojową. Rano 17 września samolot Narodów Zjednoczonych DC-6B SE-BDY startując z lotniska w Elisabethville (obecnie Lubumbashi) został ostrzelany z broni maszynowej. Po wylądowaniu w Léopoldville (obecnie Kinshasa) stwierdzono, że jeden pocisk trafił w samolot. Uszkodzenie zreperowano i następnego dnia samolot był gotowy do drogi. Tym razem zostały przedsięwzięte specjalne środki ostrożności. Najpierw wyleciał samolot DC-4, pretendując, że wiezie Sekretarza Generalnego ONZ. Samolot ten bezpiecznie dotarł do celu. Niecałą godzinę później wystartował DC-6B z Sekretarzem Generalnym ONZ na pokładzie. Plan tego lotu był ściśle tajny. W czasie lotu kapitan samolotu DC-6B nie utrzymywał żadnego kontaktu radiowego. Dopiero na godzinę przed lądowaniem na lotnisku w Ndola w Północnej Rodezji (obecnie Zambii) nawiązał kontakt radiowy, aby sprawdzić czy samolot DC-4 już dotarł bezpiecznie do Ndola. O godz. 22:40 załoga DC-6B zgłosiła naziemnej obsłudze lotu w Salisbury, że znajduje się nad jeziorem Tanganika. Następnie samolot zszedł na wysokość 16000 stóp i o godz. 23:35 nawiązał kontakt z wieżą lotniczą w Ndola. Po otrzymaniu zgody zejścia na 6000 stóp załoga zgłosiła, że widzi światła i rozpoczyna podejście do Ndola. Był to ostatni przekaz załogi DC-6B. Następnego dnia samolot został znaleziony w dżungli 8 mil od lotniska w Ndola. Wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie poniosły śmierć. Piętnaście osób zginęło na miejscu a jedna zmarła po kilku dniach w szpitalu. W prasie ukazały się informacje, że członkowie delegacji ONZ byli dobijani na miejscu. Informacje te do tej pory nie zostały oficjalnie zweryfikowane.

Komisje powołane przez rząd Rodezji pod nadzorem brytyjskim stwierdziły zgodnie, że przyczyną katastrofy był błąd pilota, gdyż pogubił się on w procedurze podejścia do

lotniska. Jednak powołana przez ONZ komisja do badania wypadku DC-6B oświadczyła 24 kwietnia 1962 roku, że na podstawie dostępnego materiału dowodowego nie jest w stanie określić przyczyn tej katastrofy [1]. Wyjaśniła, że skoro nie odnaleziono zadawalających dowodów na to, że przyczyną katastrofy był błąd pilota, awaria samolotu, bądź udział osób trzecich (sabotaż lub zamach), to nie można wykluczyć żadnej z tych hipotez. Jednocześnie komisja ta zarekomendowała Zgromadzeniu Ogólnemu ONZ podjęcie rezolucji umożliwiającej wznowienie badań, jeżeli pojawią się nowe dowody w tej sprawie. 26 Października 1962 Zgromadzenie Ogólne ONZ przyjęło Rezolucję numer 1759 (XVII) uprawniającą Zgromadzenie Ogólne do wznowienia śledztwa, gdy zaistnieją nowe dowody w tej sprawie. Mimo zastrzeżeń ONZ przez pół wieku w oficjalnych źródłach lotniczych podawano błąd pilota jako przyczynę śmierci Sekretarza Generalnego ONZ.

Dopiero 50 lat później, to jest 18 lipca 2012 roku, *The Guardian* podał do wiadomości, że dochodzenie przeprowadzone przez dziennikarzy śledczych w 2011 roku jak również niezależne badania naukowe przeprowadzone przez Dr Susan Williams i zawarte w jej książce „*Kto zabił Hammarskjöld ?*” ujawniły istotne dowody w tej sprawie wskazujące na zabójstwo i masowe zacieranie śladów [2]. Za zamachem na życie Hammarskjölda najprawdopodobniej stali zachodni misjonarze współpracujący z Katangistami, którzy byli chronieni przez kolonialne władze Rodezji. W świetle ujawnionych informacji organizacja pozarządowa o nazwie Hammarskjöld Inquiry Trust¹ [3] w 2012 roku powołała nową komisję o charakterze międzynarodowym. Miała ona ponownie zbadać materiał dowodowy pod kątem udziału osób trzecich i przedstawić rekomendacje Sekretarzowi Generalnemu ONZ, czy zaistniały okoliczności uzasadniające wznowienie śledztwa na podstawie Rezolucji 1759 (XVII) w celu ponownego zbadania przyczyn katastrofy samolotu ONZ z 18 września 1961 roku, w której zginął Sekretarz Generalny ONZ Hammarskjöld [4].

W skład tej komisji weszli sędziowie i dyplomaci, między innymi sędzia holenderskiego Sądu Najwyższego Wilhelmina Thomassen, emerytowany sędzia brytyjskiego sądu apelacyjnego Stephen Sedley, sędzia z Afryki Południowej Richard Goldstone, oraz emerytowany szwedzki ambasador Hans Corell, a jej przewodniczącym został Stephen Sedley (dalej Komisja Sedley'a). Składająca się z respektowanych międzynarodowych jurorów komisja nie miała formalnego umocowania prawnego, ale działała w nawiązaniu do Rezolucji Zgromadzenia Ogólnego ONZ pozwalającej na wznowienie śledztwa komisji ONZ, gdy pojawią się nowe dowody w sprawie. Wprawdzie wnioski tej komisji nie miały mocy prawnej, ale zostały przedstawione Narodom Zjednoczonym w formie rekomendacji. Jak podkreślono, świat jeszcze nie poznał prawdy w tej sprawie. Dopiero w 2012 roku pojawiła się możliwość, aby grupa uznanych i niezawisłych międzynarodowych jurorów rozpatrzyła jedno z najbardziej groźnych wydarzeń schyłkowej ery kolonializmu. Dr Williams oświadczyła, że jest przedstawicielką pokolenia pokładającego wielkie nadzieje w obaleniu kolonializmu. Pokolenia, dla którego śmierć Sekretarza Generalnego ONZ

Daga Hammarskjölda była ogromnym ciosem dla nadziei na lepszy świat [4].

Komisja Sedley'a została powołana na podstawie wstępnej oceny zebranego materiału dowodowego przez komitet składający się z Lorda Lea z Crondall, byłego sekretarza generalnego Królestwa Emeka Anyaoku, oraz byłego arcybiskupa Szwecji Karla Gustava Hammara. Zadaniem Komisji Sadleya była między innymi analiza zeznań osoby, która przeżyła katastrofę, ale zmarła wkrótce potem w szpitalu. Twierdziła ona, że samolot wybuchł w powietrzu a dopiero potem spadł na ziemię. Wielu naocznych świadków potwierdzało tę tezę. Zeznawali, że widzieli jak mniejszy samolot zaatakował większy samolot. Przykładowo Dickson Mbewe w 2011 roku zeznał, że siedział z rodziną przed domem w pobliżu Ndola, kiedy wypadek miał miejsce. „*Nagle zobaczyliśmy inny samolot zbliżający się z dużą prędkością do tego większego. Otworzył on ogień, który wyglądał jak jasne światło*”, mówi Mbewe. „*Samolot, który był wyżej zawrócił i odleciał. Usłyszeliśmy jedynie zmianę odgłosu pracy silnika dużego samolotu, który spadł i zniknął*” [4].

Badanie tej katastrofy przez ówczesne władze rodezyjskie pod nadzorem brytyjskim budzi wiele zastrzeżeń. Formalna akcja ratownicza została podjęta dopiero 15 godzin po katastrofie. Dyrektor lotniska w Ndola po utracie kontaktu radiowego z DC-6B uznał, że samolot najprawdopodobniej poleciał gdzieś indziej, zamknął lotnisko na noc i poszedł do domu. Dr Williams dotarła do dokumentów Premiera Federacji Afryki Centralnej Sir Roya Welensky'ego, który pełnił tę funkcję w latach 1957-1963. Federacja Afryki Centralnej składała się wówczas z północnej i południowej Rodezji oraz kraju Nyasaland. Na podstawie analizy tych dokumentów Williams stwierdziła, że ogromna ilość istotnego materiału dowodowego sprzecznego z oficjalną wersją podaną do publicznej wiadomości została utajniona i pominięta w oficjalnych raportach przygotowanych przez rząd Rodezji.

Przykładowo, kilku naocznych świadków, w tym Major Generał Bjorn Egge, Norweg, który był szefem wojskowego centrum informacji ONZ w Kongo, widział ciało Sekretarza Generalnego Hammarskjölda na drugi dzień po katastrofie i zgodnie twierdziło, że na jego czole widniała okrągła dziura odpowiadająca dziurze od kuli. Dr Williams zwróciła się do biegłego sądowego z dziedziny fotografii o opinii na temat 2 zdjęć z autopsji Hammarskjölda znajdujących się w zbiorach Welenskiego. Ekspert ten jednoznacznie stwierdził, że oba zdjęcia noszą ślady ingerencji za pomocą pędzla w okolicach czoła. Oficjalne rodezyjskie raporty nie zawierały żadnej wzmianki na temat rany na czole Hammarskjölda. Zawierały natomiast ważną informację o tym, że w ciałach dwóch ochroniarzy Hammarskjölda znaleziono pociski. Tę istotną informację wytłumaczono w ten sposób, że wysoka temperatura pożaru spowodowała wybuch broni znajdującej się na pokładzie, trafiając w ten sposób w ochroniarzy Hammarskjölda. Należy również podkreślić, że wszystkie istotne zeznania świadków pochodzące od ludności lokalnej zostały całkowicie pominięte w raportach rodezyjskich jako niewiarygodne. Dr. Williams w trakcie swych badań dotarła do tajnych dokumentów określających tę akcję zamachową jako Operację Celesta².

¹ Hammarskjöld Inquiry Trust został utworzony przez Komisję Hammarskjölda celem zebrania funduszy dla opłacenia prac Komisji Sedleya.

² Dr Susan Williams jest pracownikiem naukowym w Institute of Commonwealth Studies na Uniwersytecie London.

9 września 2013 roku Komisja Sedley'a ogłosiła swój werdykt w sprawie śmierci Hammarskjölda. Po dogłębnej analizie sprawy dostojne gremium międzynarodowych jurorów doszło do wniosku, że istnieją wystarczające dowody na to, iż samolot, w którym zginął Sekretarz Generalny ONZ Dag Hammarskjöld w 1961 roku był „*poddany pewnej formie ataku lub zagrożenia*”, kiedy podchodził do lądowania w Ndola, zanim się rozbił. Możliwość, że samolot został zmuszony do zniżenia poprzez wrogie działania ma wystarczające poparcie w materiale dowodowym, aby wznowić śledztwo. Komisja Sedleya stwierdziła również, że jest wysoce prawdopodobne, iż amerykańska agencja bezpieczeństwa narodowego (NSA) nagrała rozmowy radiowe władz Rodezji w nocy, kiedy nastąpił wypadek.

Biorąc pod uwagę, że Komisja Sedleya nie miała umocowania prawnego umożliwiającego jej wystąpienie do NSA o udostępnienie nagrań radiowych, które nadal pozostają utajnione, zwróciła się do Sekretarza Generalnego Narodów Zjednoczonych z rekomendacją, aby komisja ONZ wznowiła badania przyczyn śmierci Sekretarza Generalnego Hammarskjölda poniesionej w trakcie pełnienia misji pokojowej w rejonie dzisiejszego Konga. [5] Sekretarz Generalny ONZ Ban Ki-moon oświadczył, że dokładnie przestudiuje raport Komisji Sedleya gdyż ONZ jest bezpośrednio zainteresowana dotarciem do pełnej prawdy, co do przyczyn i okoliczności śmierci Sekretarza Generalnego Daga Hammarskjölda [6].

3. ŚMIERĆ GŁOWY PAŃSTWA W KATASTROFIE LOTNICZEJ

3.1. Śmierć Prezydenta Mozambiku Samory Machela 19 października 1986.

Samolot rządowy Mozambiku Tupolew Tu-134A-3 rozbił się 19 października 1986 na terenie Republiki Afryki Południowej (dalej RPA) w drodze z Mbala w Zambii do Maputo w Mozambiku. Na pokładzie samolotu znajdował się Prezydent Mozambiku Samora Machel oraz osoby towarzyszące. Samolot spadł na terytorium Afryki Południowej, w górach Lebombo, w odległości kilkuset metrów od granicy z Mozambikiem, 65 km od lotniska w Maputo. Wśród zabitych był Prezydent Mozambiku oraz jego najbliżsi współpracownicy: rzecznik prasowy Muradali Mamadhussein, potencjalny jego sukcesor Fernando Honwana, minister transportu Alcantara Santos, dyplomata Aquino de Bragança oraz dziennikarz Daniel Maquinasse. W sumie zginęły 33 osoby, a dziewięciu pasażerów i jeden członek załogi przeżyli.

W momencie katastrofy Mozambik należał do grupy państw zwalczających apartheid i był bezpośrednio wspierany przez Moskwę, a załogę radzieckiego samolotu stanowiło pięciu rosyjskich profesjonalnych pilotów, z których jeden przeżył. W momencie katastrofy stosunki między Prezydentem Machelem, a władzami RPA były bardzo napięte. Dlatego też powszechnie uważano, że to RPA dokonała zamachu na samolot Prezydenta Machela. Świadome tej percepcji władze RPA wystąpiły do USA i Wielkiej Brytanii, aby przedstawiciele rządowych instytucji badania wypadków lotniczych z tych krajów wzięli udział w badaniu katastrofy prezydenckiego Tupolewa. Oba kraje odmówiły jednak oficjalnego zaangażowania się w tę sprawę. Wówczas rząd RPA zaprosił do komisji badawczej dwóch

byłych pilotów doświadczalnych z USA i UK, a przewodnictwo komisji powierzył sędziemu C.S. Margo z Sądu Najwyższego RPA [7].

Komisja RPA zwana też Komisją Margo prowadziła badania na podstawie prawa krajowego RPA oraz Załącznika 13-go do Konwencji Chicagowskiej. RPA uznała prawa Mozambiku, jako kraju rejestracji oraz ZSSR jako kraju producenta samolotu Tu-134 do udziału w badaniu katastrofy na podstawie Załącznika 13-go. Początkowo przedstawiciele Mozambiku i ZSSR uczestniczyli w badaniach Komisji Margo i brali udział w oględzinach miejsca zdarzenia. Jednak w trakcie podpisywania protokołu ustalenia faktów katastrofy doszło do ostrego sporu na tle interpretacji uprawnień akredytowanych przedstawicieli w świetle Załącznika 13-go. ZSSR stanęła na stanowisku, że akredytowani przedstawiciele państw zainteresowanych winni mieć prawo współtworzyć analizę i brać udział w formułowaniu wniosków końcowych raportu. Rosjanie stwierdzili, że zgodnie z Art. 6.11 Załącznika 13-go, zarówno analiza jak i konkluzje raportu winny być uzgodnione między wszystkimi państwami zainteresowanymi. Oświadczyli również, że każda inna procedura byłaby niezgodna z normami prawa międzynarodowego i nie może być zaakceptowana przez ZSSR [7]. Komisja Margo wskazała natomiast, że Art. 5.26 Załącznika 13-go nie przewiduje prawa do deliberacji i argumentowania z przewodniczącym komisji badawczej. W wyniku tego sporu ZSSR i Mozambik wycofały się z czynnego uczestnictwa w badaniu katastrofy i ograniczyły się jedynie do przedstawienia swych uwag do projektu raportu końcowego.

Komisja RPA obarczyła winą za katastrofę pilotów Tupolewa. Przedstawiciele ZSSR i Mozambiku nie zgodzili się z tymi wnioskami. W swych uwagach do projektu raportu końcowego stwierdzili, że brak dogłębnej analizy hipotezy zakłócenia systemu nawigacyjnego Tupolewa jest zasadniczą wadą raportu końcowego. Zarzucili również komisji, że nie przeprowadziła należytych lotów eksperymentalnych replikujących trasę Tupolewa, aby zweryfikować tezę błędu pilota. Rosjanie podkreślili również, że ze względu na to, iż wypadek ten dotyczy głowy państwa, prawdopodobieństwo sabotażu jest zwiększone [7 par. 2.3.2, s. 155]. Przedstawiciele Mozambiku i ZSSR wspólnie wezwali komisję RPA do kontynuowania badań, doprecyzowania stanu faktycznego zgodnie z zastrzeżeniami zgłoszonymi przez ZSSR i Mozambik w uwagach do projektu raportu końcowego oraz przeprowadzenia śledztwa pod kątem zamachu dokonanego za pomocą zakłócenia systemu nawigacyjnego. Komisja RPA uznała jednak, że nie będzie badać wątku sabotażu, gdyż nie ma na to wystarczających dowodów i stanęła na stanowisku, że błąd pilota był przyczyną katastrofy Tu-134A, w której zginął Prezydent Mozambiku Samora Machel.

W roku 1995 powstała w RPA specjalna Komisja Prawdy i Pojednania, której celem było doprowadzenie do pojednania narodowego w następstwie zbrodni popełnionych przez apartheid. Komisja ta między innymi podjęła próbę wyjaśnienia przyczyn śmierci Prezydenta Mozambiku w katastrofie lotniczej z października 1986 roku. Komisja ta zapoznała się z raportem RPA, uwagami zgłoszonymi przez ZSSR i Mozambik oraz z całym materiałem dowodowym zebrany w tej sprawie. Przesłuchała również dodatkowych świadków. Aby zweryfikować zgromadzony materiał dowodowy

przeprowadziła rozprawę przy zamkniętych drzwiach zgodnie z procedurą zawartą w „ustawie prawdy i pojednania” [8].

W swym końcowym raporcie Komisja Prawdy i Pojednania zwróciła uwagę na kilka ważnych aspektów śmierci Prezydenta Mozambiku. Po pierwsze zaznaczyła, że między stronami zainteresowanymi istnieją sprzeczne opinie, co do przyczyn katastrofy. Po drugie, dokładnie przeanalizowała stosunki międzynarodowe w całym regionie poprzedzające katastrofę i uznała, że istniały racjonalne przesłanki zagrożenia życia Prezydenta Machela. Ponadto zwróciła uwagę na zeznania świadków, którzy przeżyli katastrofę i zostali brutalnie potraktowani przez siły bezpieczeństwa RPA, które błyskawicznie znalazły się na miejscu katastrofy. Przesłuchiwała wielu funkcjonariuszy RPA, którzy jako jedni z pierwszych znaleźli na miejscu katastrofy. Przesłuchiwała również dziennikarza, który razem z przedstawicielami RPA, Mozambiku i ZSSR był na miejscu zaraz po katastrofie. Zeznał on, że jeden z członków komisji RPA podszedł do jego grupy i pokazał im urządzenie wielkości kostki masła mówiąc, że może to być urządzenie zakłócające sygnał nawigacyjny [8 p. 29.].

Biorąc pod uwagę wszystkie zebrane informacje, Komisja Prawdy i Pojednania stwierdziła, że istnieje wiele niewyjaśnionych aspektów tej katastrofy i wiele wątpliwości, włącznie z możliwością zakłócania nawigacji. Również należy odpowiedzieć na pytanie, dlaczego RPA nie była w stanie zapobiec tej katastrofie. Komisja ostatecznie stwierdziła, że sprawa ta wymaga dalszego wyjaśnienia przez odpowiednio umocowaną prawnie komisję [8]. W 2007 roku Minister do spraw Kombatantów Mozambiku przemawiając z okazji 21 rocznicy śmierci Prezydenta Machela wezwał do wznowienia śledztwa w sprawie jego niewyjaśnionej śmierci [9]. Działania takie zostały podjęte dopiero pięć lat później. W grudniu 2012 roku przedstawiciele RPA podali do wiadomości, że przy współpracy z przedstawicielami Mozambiku wznowiają dochodzenie w sprawie przyczyn śmierci Prezydenta Machela [10].

3.2. Śmierć Prezydenta Pakistanu generała Muhammada Zia-ul-Haqa. 17 sierpnia 1988

Samolot wojskowy C-130 należący do Pakistańskich Sił Powietrznych sprawnie wystartował z lotniska Bahawalpur 17 sierpnia 1988 roku o godzinie 4:30 po południu w dobrych warunkach pogodowych. Na pokładzie znajdował się Prezydent Pakistanu Generał Muhammad Zia-ul-Haq, dowódca Sił Zbrojnych Pakistanu Generał Akhtar Abdur Rehman, Ambasador Stanów Zjednoczonych Arnold Raphel, szef amerykańskiej misji wojskowej w Pakistanie General Herbert M. Wassom, oraz 10 generałów sił zbrojnych Pakistanu. Samolot wznosił się normalnie. Po upływie 2 i pół minuty kontakt z wieżą kontrolną został przerwany. Wkrótce potem samolot spadł uderzając w ziemię z wielką siłą. Według naocznych świadków samolot najpierw wznosił się i opadał, a następnie zapikował w dół i eksplodował. Wszystkie osoby na pokładzie poniosły śmierć na miejscu.

Rząd Stanów Zjednoczonych oraz producent samolotu C-130 amerykańska firma Lockheed dostarczyły pomocy technicznej pakistańskiej komisji wojskowej. Sześciuosobowy zespół doradców badania wypadków lotniczych oraz 13 osobowy zespół niezależnych ekspertów z różnych dziedzin w tym ekspertów medycyny sądowej,

wytrzymałości konstrukcji lotniczych, charakterystyki zniszczeń pożarowych, oraz materiałów wybuchowych pracował na miejscu katastrofy oraz poddawał szczegółowym badaniom wrak i szczątki ofiar.

17 Października 1988 roku wojskowa komisja badania wypadku C-130 Pakistanu ogłosiła streszczenie raportu z badania przyczyn i okoliczności tej katastrofy. Raport wykluczał użycie rakiety, bomby czy jakiegokolwiek innej formy ataku z ziemi. Wykluczał również błąd pilota i usterkę techniczną. Minister Obrony Ijral Heider Zaidi jako przyczynę katastrofy podał wyrafinowany atak terrorystyczny, który mógł polegać na zagazowaniu załogi przy pomocy użycia plastikowych materiałów wybuchowych niskoenergetycznych. Tego typu środki chemiczne mogły być wniesione na pokład samolotu w puszkach do napojów, paczkach, aerozoluach i w inny sposób niebudzący podejrzeń. Tej konkluzji nie udało się jednak potwierdzić badaniami patologicznymi, gdyż ciała ofiar załogi były na tyle zniszczone, że nie przeprowadzono autopsji. Na konferencji prasowej Minister Obrony Pakistanu wyjaśnił, że prezentowany raport zawiera jedynie rezultaty badań technicznych i dodał, że służby specjalne Pakistanu prowadzą odrębne tajne dochodzenie w tej sprawie [11].

Stany Zjednoczone początkowo nie podzieliły opinii pakistańskiej komisji. Amerykanie stanęli na stanowisku, że przyczyną katastrofy mogła być usterka techniczna systemu hydraulicznego. Wskazali, że podobne zachowanie samolotu C-130 miało miejsce w Kolorado. Tam jednak amerykańscy piloci wojskowi potrafili wyprowadzić samolot z podobnej sytuacji awaryjnej.

W roku 2008 w czasopiśmie *The Times* ukazał się artykuł, w którym ujawniono, że amerykańskie badania laboratoryjne próbek pobranych z wraku C-130 wykazywały wysokie stężenie mosiądzu i aluminium w systemie wspomaganego układu sterowania, co wskazywało na udział osób trzecich. Według serwisu lotniczego Aviation Service Network, katastrofa ta była spowodowana akcją sabotażową [12].

3.3. Śmierć Prezydenta Rwandy J. Habyarimana i Prezydenta Burundi C. Ntaryamiry. 6 kwietnia 1994

Samolot z Prezydentem Rwandy Juvénal Habyarimane oraz Prezydentem Burundi Cyprien Ntaryamira na pokładzie został zestrzelony przy podejściu do lądowania w Kigali w Rwandzie na dwa dni przed spodziewanym podpisaniem porozumienia dopuszczającego przedstawicieli grupy etnicznej Tutsi do rządów sprawowanych przez Hutu. Ten zamach stanu zapoczątkował krwawą akcją o charakterze ludobójczym sił rządowych reprezentujących Hutu przeciw ludności Tutsi. Bezpośrednim jego skutkiem była masowa militarna mobilizacja zwolenników grupy etnicznej Hutu pod przywództwem władz państwowych, która doprowadziła do ludobójstwa ludności Tutsi. W ciągu niespełna miesiąca wymordowano 10 procent populacji Rwandy.

Zamachu na Prezydenta dokonano o godz. 8:20 wieczorem. Samolot rządowy typu Falcon 50 o numerze rejestracyjnym 9XR-NN podchodził do lądowania w dobrych warunkach pogodowych. Pierwsza rakietka typu ziemia-powietrze uszkodziła skrzydło prezydenckiego *jeta*, a druga trafiła w ogon samolotu. W wyniku ataku

rakietowego samolot stanął w płomieniach w powietrzu, następnie spadł na teren Pałacu Prezydenckiego i eksplodował. Trzyosobowa francuska załoga oraz 9 pasażerów zginęło na miejscu. Liczni naoczni świadkowie tego wydarzenia widzieli i słyszeli wystrzelone rakiety, czerwony błysk i kule ognia na niebie. Opisywali też dziwny odgłos silnika samolotu.

Dopiero w 2007 roku rząd Rwandy powołał niezależną komisję ekspertów do zbadania przyczyn i okoliczności śmierci Prezydenta Rwandy Habyarimana oraz Prezydenta Burundi Ntaryamiry w katastrofie lotniczej z kwietnia 1994 roku. Komisja ta została powołana na podstawie rozporządzenia premiera Rwandy z 16 kwietnia 2007 roku na czas nieokreślony. Jej przewodniczącym został sędzia Jean Mutzinsi, natomiast nadzór nad pracami komisji został powierzony Ministrowi Sprawiedliwości³ [13]. 11 stycznia 2010 roku, komisja ta opublikowała raport końcowy. Komisja Mutzinsi orzekła, że zabójstwa Prezydenta Habyarimana dokonano za pomocą rakiet wystrzelonych z bazy wojskowej Kanombe kontrolowanej przez siły zbrojne Rwandy. We wnioskach końcowych podkreślono, że próby zamachu na Prezydenta Habyarimana podejmowane były już wcześniej. Wnioski Komisji Mutzinsi były zgodnie z wnioskami, do jakich doszło ONZ na podstawie własnego poufnego śledztwa, jakie przeprowadziło w tej sprawie.

W następstwie ludobójstwa ONZ wysłało do Rwandy misję pomocową (UNAMIR), która zorganizowała zespół specjalistów wywiadu w celu zbadania okoliczności zestrzelenia samolotu prezydenckiego. Zespół ten składał się ze specjalistów wywiadu pochodzących z Australii, Ameryki, Anglii i Kanady. Zabezpieczyli oni i przeanalizowali informacje zebrane z różnych źródeł zarówno w samej Rwandzie jak i w krajach sąsiadujących. Według oświadczenia Sean Moorhouse, kapitana brytyjskiej armii, zespół ekspertów UNAMIR stwierdził, że „samolot z Prezydentem Rwandy na pokładzie został zestrzelony przez trzech białych przy współudziale Straży Prezydenckiej. Rakiety, które zestrzeliły samolot zostały wystrzelone z rządowej bazy militarnej w Kanombe” [14].

4. WYBRANE ISTOTNE KATASTROFY LOTNICZE

4.1. Statek powietrzny wojskowy VIP. United States Air Force CT-43. Dubrownik, Chorwacja, 1996

Amerykański samolot wojskowy USAF CT-43 w locie o statusie VIP rozbił się przy podejściu do lądowania na cywilnym lotnisku Cilipi w Dubrowniku w Chorwacji 4 kwietnia 1996 roku. Jedna osoba zmarła w drodze do szpitala a wszyscy pozostali zginęli na miejscu. W sumie śmierć poniosło 35 osób w tym 29 pasażerów i 6 członków załogi. W katastrofie tej zginął Sekretarz Stanu Departamentu Handlu Stanów Zjednoczonych Ronald Brown, który udawał się z oficjalną wizytą nawiązania współpracy gospodarczej z krajami bałkańskimi w

następstwie podpisanego 14 grudnia 1995 roku paktu pokojowego z Dayton.

Katastrofa ta była badana równolegle przez Chorwatów i Amerykanów. W Chorwacji Minister Transportu i Komunikacji wydał zarządzenie powołujące Komisję Badania Wypadku Lotniczego USAF Ct-43 na podstawie krajowego prawa nawigacji lotniczej. Poinformował on Amerykanów, że przysługuje im status obserwatora. Amerykanie zastrzegli sobie prawo zgłoszenia różnicy opinii co do określenia przyczyn katastrofy oraz poszczególnych fragmentów raportu. Powołana komisja miała prawo zatrudniać specjalistów z różnych dziedzin zgodnie z potrzebą [15].

Równolegle, amerykański departament obrony powołał własną komisję badania wypadku lotniczego USAF CT-43. W jej skład weszli zarówno wojskowi jak i cywilni eksperci. Komisja składała się z 10 członków prezydium, 4 doradców prawnych oraz 25 doradców technicznych. Przedstawiciele producentów, czyli Boeinga oraz Pratt Wittney, nie weszli w skład prezydium, ale brali udział w badaniach w charakterze ekspertów technicznych. Również przedstawiciele amerykańskich agencji lotnictwa cywilnego FAA oraz NTSB brali udział w charakterze ekspertów w celu analizy procedur podejścia, oceny stanu technicznego samolotu, oraz doświadczenia w badaniu katastrof tego typu samolotu w przeszłości [15].

Obie komisje uzgodniły warunki współpracy. Strona chorwacka zgodziła się na współpracę przy analizie chorwackiego systemu organizacji ruchu powietrznego, w tym sprawdzenia ośrodków nawigacyjnych, oraz zagwarantowała przesłuchanie świadków. Strona amerykańska zobowiązała się zabezpieczyć pomoc techniczną przy badaniu wraku [15].

Chorwacja była odpowiedzialna za przeprowadzenie akcji ratunkowej. W tym celu zwróciła się do NATO o pomoc. Centrum kontroli lotów NATO w Zagrzebiu współpracowało z centrum koordynacji lotów NATO w Włoszech, w celu koordynacji akcji ratunkowej. Samoloty amerykańskich sił powietrznych E-3 Airborne Early Warning oraz EC-130 zapewniały połączenie komunikacyjne między NATO a Chorwacją. Początkowo w akcji ratunkowej uczestniczyły francuskie helikoptery. Amerykańskie helikoptery z bazy w Brindisi we Włoszech wkroczyły do akcji z opóźnieniem [16].

W trakcie prac obu komisji zarysowały się różnice opinii, co do prawidłowości procedur podejścia. Amerykanie między innymi zarzucili Chorwatom, że minimum wysokości decyzji było za małe dla lotniska w Cilipi (badania prewencyjne prowadzone są przez tzw. Safety Investigation Board na podstawie instrukcji Air Force Instruction) [16]. W związku z tym, Chorwacja wystąpiła do ICAO o opinię, co do prawidłowości procedury podejścia. Mimo pozytywnej opinii ICAO w tej sprawie Stany Zjednoczone w swoim raporcie obciążły Chorwację winą za zaniedbania w procedurach podejścia.

Amerykańska komisja ogłosiła wyniki swych badań 7 czerwca 1996 roku. Jako przyczyny katastrofy podała zaniedbania w nadzorze lotów wojskowych, błąd załogi oraz niewłaściwie skonstruowane procedury podejścia [16]. Zaznaczyła również, że do wypadku przyczyniło się wiele zaniedbań. Rodziny ofiar otrzymały odszkodowania od

³ Zgodnie z art. 3 rozporządzenia z 16 kwietnia 2007 roku: “The Committee of Experts has the general task of establishing the truth regarding the circumstances of the crash of the Falcon 50 aeroplane, registration number 9XR-NN on 06/04/1994, taking the life of the President of Rwanda.”

producenta map za zaniedbania związane z nieściślościami map podejścia do lądowania na lotnisku Cilipi w Dubrowniku.

W Stanach Zjednoczonych katastrofy samolotów wojskowych są badane dwutorowo. Badania w celach prewencyjnych oraz dla zabezpieczenia zdolności obronnych kraju⁴ [17] są prowadzone osobno i niezależnie od badań prowadzonych w celu przygotowania raportu, który ustali fakty i określi przyczyn katastrofy oraz zabezpieczy dowody dla dalszych działań prawnych o charakterze windykacyjnym, procesowym, dyscyplinarnym, administracyjnym i innym⁵ [18]. Badanie to, nazywane czasem badaniem prawnym, jest badaniem znacznie bardziej kompleksowym, które wymaga dodatkowych ekspertyz w celu ustalenia odpowiedzialności karnej i cywilnej.

4.2. Wojskowy myśliwiec USAF F-22A. Alaska, USA. 2010.

Samolot wojskowy USAF F-22A należący do 525 dywizjonu myśliwskiego amerykańskich sił powietrznych uległ wypadkowi na terenie Stanów Zjednoczonych 16 listopada 2010 roku. W wypadku tym zginął jeden z najlepszych wojskowych pilotów USA oraz uległ całkowitemu zniszczeniu samolot F-22 wartości \$377 milionów. Wojskowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych („Komisja Sił Powietrznych”) ogłosiła raport końcowy w sprawie wypadku USAF F-22A w grudniu 2011 roku (Raport F-22A), w którym obarczyła winą nieżyjącego pilota. Komisja Sił Powietrznych jednocześnie przyznała, że system dostarczania tlenu w kabine pilota działał niesprawnie, co mogło spowodować spowolnienie reakcji bądź utratę przytomności pilota. Podkreślono jednak, że urządzenia pokładowe zanotowały działania pilota w ostatniej fazie lotu, co wyklucza stan niedoboru tlenu zwany hypoxią [19].

25 stycznia 2012 roku Inspektor Generalny Departamentu Obrony USA zarządził szczegółową ocenę Raportu F-22A pod kątem zgodności z procedurami i standardami zawartymi w Instrukcji Badania Wypadków Lotniczych AFI 51-503. Zarządzając weryfikację Raportu F-22A pod kątem proceduralnym Inspektor Generalny podkreślił, że sprawne i dokładne przeprowadzenie śledztwa w sprawie przyczyn katastrofy lotniczej ma istotne znaczenie dla rodzin ofiar, dla amerykańskich sił powietrznych, oraz dla społeczeństwa amerykańskiego [20].

W lutym 2013 roku Inspektor Generalny zakwestionował konkluzje Raportu F-22 wskazując, że obarcza on winą nieżyjącego pilota bez wystarczających dowodów oraz nie bierze pod uwagę potencjalnych skutków usterki systemu tlenowego – problemu, który pojawiał się już wcześniej co najmniej w 180 przypadkach [21]. W swym raporcie z 6 lutego 2013 roku Inspektor Generalny Departamentu Obrony stwierdził, że wnioski co do przyczyn wypadku nie były poparte faktami w takim stopniu, w jakim wymaga tego Instrukcja 51-503. Taką ocenę wniosków końcowych Raportu F-22 oparto na podstawie pięciu zastrzeżeń:

1) istniała sprzeczność faktów, na podstawie których wyciągnięto wnioski końcowe,

- 2) konkluzje odnośnie sprawności maski tlenowej nie były poparte należyтыми dowodami,
- 3) analiza i ocena czynnika ludzkiego była niezadowalająca,
- 4) zaprezentowana analiza nie była wystarczająco szczegółowa, oraz
- 5) odwołania źródłowe były niewystarczające.

Biuro Inspektora Generalnego przedstawiło projekt swojej oceny Raportu F-22A Prezydentowi Komisji Sił Powietrznych i wezwało go do ustosunkowania się do zarzutów. 6-go grudnia 2012, Komisja Sił Powietrznych odpowiedziała na przedstawione zarzuty przyznając, że wprawdzie niektóre fragmenty raportu winny być jaśniej napisane, nie mniej jednak wszystkie wątki śledztwa zostały dokładnie przebadane, a wnioski końcowe zostały poparte należyтыми dowodami [22]. Komisja Sił Powietrznych zobowiązała się podjąć ograniczone działania naprawcze poprzez pogłębienie analizy czynników sprzyjających wypadkowi oraz lepszą dokumentację zdarzenia.

Inspektor Generalny Departamentu Obrony uznał tę odpowiedź Komisji Sił Powietrznych za niezadowalającą. W szczególności stanął na stanowisku, że Komisja Sił Powietrznych nie przebadła należyście wszystkich wątków śledztwa oraz uznał, że wnioski końcowe nie zostały poparte dowodami w takim stopniu, w jakim wymaga tego Instrukcja 51-503. Wskazał, że rozdział opisujący dane faktyczne winien zawierać fakty bezpośrednio dotyczące wypadku. Fakty te winny być poparte solidnym materiałem dowodowym i winny być samowystarczalne. Konkluzje powinny być poparte wiarygodnymi dowodami demonstrującymi ponad wszelką wątpliwość, że wnioski są poprawne.

Ponadto Inspektor Generalny stwierdził, że proponowane działania naprawcze są niezadowalające, gdyż nie zostały precyzyjnie zdefiniowane. Dlatego też nie sposób ocenić, czy tego typu działania rozwiążą wskazane nieprawidłowości. Szczegółowy plan działań naprawczych ma istotne znaczenia przy wprowadzaniu ulepszeń proceduralnych w całym Departamencie Obrony. Dlatego też Inspektor Generalny wezwał przedstawicieli Sił Powietrznych USA do przedstawienia szczegółowego planu oraz niezwłocznego podjęcia działań naprawczych [22].

4.3. Statek Powietrzny Cywilny TWA 800. Wybrzeże Long Island, USA; 17 lipca 1996

Boeing 747-100 amerykańskich linii lotniczych TWA w locie międzynarodowym numer 800 z Nowego Jorku przez Paryż do Rzymu 12 minut po starcie z lotniska J.F. Kennedy’ego w Nowym Jorku eksplodował w powietrzu i spadł do Oceanu Atlantyckiego w okolicach Long Island 17 lipca 1996 roku o godz. 8:31 wieczorem. Wszystkie osoby na pokładzie w liczbie 230 zginęły na miejscu.

Wielu naocznych świadków wskazywało, że widziało niezidentyfikowany obiekt w formie kuli ognia lecący w kierunku samolotu TWA 800. Dlatego też w pierwszym okresie po katastrofie brano pod uwagę zamach terrorystyczny lub sabotaż. Do badania przyczyn katastrofy obok amerykańskiej agencji badania wypadków lotniczych NTSB przystąpiło również FBI prowadząc śledztwo pod kątem celowego działania osób trzecich. Uzgodniono, że FBI zajmie się przesłuchaniem świadków, odszukaniem szczątków ofiar oraz autopsjami. FBI miało też zbadać szczątki wraku na okoliczność zamachu bombowego lub ataku raketowego, natomiast NTSB stworzyło bazę danych

⁴ Badania prewencyjne prowadzone są przez tzw. Safety Investigation Board na podstawie instrukcji Air Force Instruction

⁵ Badania przyczyn katastrofy prowadzone są przez Aerospace Accident Investigation Board na podstawie instrukcji amerykańskich sił powietrznych

szczątków wraku i zajęło się analizą destrukcji konstrukcji samolotu [23].

Dr. Charles Wetli, Główny Lekarz Egzaminujący powiatu Suffolk w stanie Nowy Jork oświadczył, że niemal w każdym ciele, które badał znalazł odłamki. Na wydobytych z dna oceanu szczątkach samolotu wykryto ślady materiałów wybuchowych. Wkrótce potem podano jednak do wiadomości, że samolot ten był używany do trenowania psów w wykrywaniu bomb, co było źródłem wykrytych materiałów wybuchowych [24].

Po 16 miesiącach śledztwa 18 listopada 1997 roku FBI ogłosiło, że zamyka śledztwo kryminalne w tej sprawie [25]. Wicedyrektor FBI James Kallstrom oświadczył, że przeanalizowano wszystkie wątki, sprawdzono wszystkie teorie i z całą pewnością wykluczono atak bombowy lub rakietowy. Według Kallstroma tylko usterka techniczna mogła doprowadzić do tej tragedii. W swoim śledztwie FBI całkowicie pominęło zeznania wszystkich 258 świadków, którzy twierdzili, że widzieli kulisty obiekt zbliżający się do samolotu. FBI uznało, że ludzie Ci spojrzeli w górę dopiero po usłyszeniu wybuchu, a to, co zobaczyli to były spadające części samolotu, a nie rakieta lecąca w kierunku samolotu. Na potwierdzenie tej tezy FBI przygotowała video animację przygotowaną przez CIA, która miała udowodnić, że świadkowie widzieli jedynie skutki wybuchu a nie jego przyczynę. To co świadkowie określili jako rakietę uderzającą w samolot było płonącym paliwem wyciekającym z samolotu po tym jak kokpit został oderwany od kadłuba [25].

Oficjalny raport w sprawie katastrofy TWA 800 został wydany przez NTSB 23 sierpnia 2000 roku, po czterech latach badań [26]. Jako przyczynę katastrofy podano wybuch zbiornika paliwa spowodowany iskrą zapalną pochodzenia bliżej nie określonego. Jednocześnie NTSB wydała zalecenia, aby zbiorniki paliwa były umieszczane z dala od wszelkich potencjalnych źródeł zapłonu, ze szczególnym uwzględnieniem przewodów elektrycznych.

W siedemnastą rocznicę katastrofy TWA 800 ukazał się w USA film dokumentalny, w którym osoby biorące udział w badaniu katastrofy TWA 800 z ramienia NTSB po przejściu na emeryturę publicznie zakwestionowały rzetelność i wiarygodność tych badań. Były starszy inspektor NTSB Hank Hughes, reprezentant linii lotniczych TWA Bob Young, oraz reprezentant Stowarzyszenia Pilotów Jim Speer wezwali NTSB do ponownego zbadania przyczyn katastrofy TWA 800 ze względu na istotne dowody wskazujące na to, że wybuch zbiornika paliwa był spowodowany uderzeniem rakiety [27]. Hans Hughes stwierdził, że informacja na temat zebranych w sprawie dowodów była manipulowana, procedury były łamane, dowody niszczone lub pomijane. Jest to więc bardzo poważna sprawa. Natomiast Jim Speers stwierdził, że wbrew oświadczeniu NTSB on sam znalazł fragmenty wraku, które świadczyły o eksplozji z zewnątrz. Wskazano również, że dane z radarów były manipulowane i niewłaściwie interpretowane. Wszyscy zgodnie wskazali na naciski polityczne, jako przyczynę nienależycie przeprowadzonego śledztwa. FBI oraz NTSB zdecydowanie zaprzeczyli tym oskarżeniom [27].

19 czerwca 2013 roku Hank Hughes w imieniu licznej grupy osób zainteresowanych wyjaśnieniem przyczyn katastrofy TWA 800 wystąpił oficjalnie do NTSB z wnioskiem o ponowne przeprowadzenie badań przyczyn katastrofy TWA 800 na podstawie regulacji NTSB Par.

845.41(a), która zezwala na ponowne rozpatrzenie sprawy w sytuacji, gdy pojawiają się nowe dowody bądź kiedy zostanie udowodnione, że opinia NTSB była nieprawidłowa [28]. W skład grupy zainteresowanej, która złożyła petycję, weszli inspektorzy NTSB biorący udział w oryginalnych badaniach, przedstawiciele rodzin ofiar, dziennikarze, zainteresowani eksperci badania wypadków lotniczych oraz naukowcy z różnych dziedzin.

4.4. Statek powietrzny cywilny Air Blue 202. Margalla Hills, Pakistan. 28 lipca 2010

Samolot Pakistańskich Linii Lotniczych Air Blue rozbił się w górach Margalla Hills 28 lipca 2010 roku przy podejściu do lądowania na lotnisku w Islamabadzie. W wyniku uderzenia nastąpił pożar i wszystkie osoby znajdujące się na pokładzie w liczbie 152 zginęły na miejscu. Była to jedna z największych katastrof lotniczych w historii Pakistanu.

Rząd Pakistanu powołał komisję państwową do badania katastrofy Air Blue 202 w skład, której weszli pracownicy rządowego komitetu nadzoru lotnictwa cywilnego oraz przedstawiciele linii lotniczych Air Blue. Zgodnie z postanowieniami Załącznika 13 do Konwencji Chicagowskiej status akredytowanych przedstawicieli uzyskali reprezentanci producenta samolotu BEA-France (Airbus) oraz przedstawiciele krajów zainteresowanych, czyli NTSB-USA oraz BFU-Germany. Mimo, że w raporcie końcowym zastrzeżono, iż celem badania było określenie przyczyn i okoliczności katastrofy w celu podjęcie działań prewencyjnych, a nie określenie winy i odpowiedzialności, raport we wnioskach końcowych obarczył winą za spowodowanie katastrofy załogę samolotu. Raport ten został przekazany międzynarodowej organizacji lotnictwa cywilnego ICAO w marcu 2011 roku (dalej - Pierwszy Raport AB 202) [29].

Jeszcze w grudniu 2010 roku jeden z członków Parlamentu Pakistanu wystąpił do sądu z wnioskiem o powołanie niezależnej komisji do badania katastrofy lotniczej Air Blue 202. Wniosek ten był rozpatrywany przez 27 miesięcy, po czym został oddalony [30].

Jednocześnie 12 poszkodowanych rodzin, które nie przyjęły warunków ugody wystąpiły na drogę sądową o zwiększone odszkodowanie. W grudniu 2011 roku do sądu wpłynął Pierwszy Raport AB 202 jako materiał dowodowy w tej sprawie [31]. 19 stycznia 2012 roku Sąd Najwyższy okręgu Peszawar orzekł, że raport ten jest niekompletny i niewystarczający dla celów procesowych, a próby uzyskania dodatkowych informacji z Departamentu Prawnego oraz z Departamentu Obrony pozostają bez odpowiedzi. Sąd Najwyższy wskazał, że obowiązkiem rządu jest zapewnienie należytego śledztwa katastrofy lotniczej, że raport przedłożony w tej sprawie nie spełnia wymogów obowiązującego prawa, gdyż jest niekompletny i zawiera sprzeczności. W tej sytuacji Sąd Najwyższy rozpatrujący sprawę 12 poszkodowanych rodzin zwrócił się do Departamentu Obrony o powołanie nowej komisji badawczej, która winna składać się z krajowych i międzynarodowych ekspertów zgodnie z zaleceniami ICAO. Komisja ta powinna poddać kompleksowej ewaluacji Pierwszy Raport AB 202, winna przeanalizować i wziąć pod uwagę wszystkie istotne fakty i zdarzenia zarówno przed jak i po katastrofie oraz wszystkie inne dodatkowe czynniki i okoliczności.

Biorąc pod uwagę, że najczęściej winą za katastrofę lotniczą obarcza się pilotów i załogę, Sąd Najwyższy zalecił, aby w skład nowo powołanej komisji weszli przedstawiciele Międzynarodowej Organizacji Pilotów [32] oraz Międzynarodowej Organizacji Załóg Pokładowych Lotnictwa Cywilnego [33]. Nowa komisja winna również zbadać stan techniczny statków powietrznych, infrastrukturę ruchu powietrznego oraz procedury treningu pilotów. Ponadto Sąd Najwyższy zobowiązał przewodniczącego Pierwszej Komisji AB 202 do przedłożenia do akt sprawy wszystkich badań DNA ofiar katastrofy w całości wraz z należytym uwiarygodnieniem procesowym [34].

Powtórne badanie katastrofy Air Blue 202 zostało przeprowadzone z udziałem przedstawicieli ICAO. Nowy raport w tej sprawie został ogłoszony 9 listopada 2012 roku (dalej - Drugi Raport AB 202). Nowa komisja stwierdziła, że Pierwszy Raport AB 202 pominął istotne informacje szczególnie w zakresie warunków pogodowych oraz stanu technicznego urządzeń nawigacyjnych naziemnych. Pominęto również analizę rozmów załogi samolotu z wieżą kontroli lotu. Nowa komisja zwróciła uwagę, że projekt Pierwszego Raportu AB 202 zawierał znacznie więcej informacji. Zostały one jednak usunięte z ostatecznej wersji raportu na wniosek przewodniczącego tejże komisji badawczej, co może wskazywać na potencjalny konflikt interesu.

Drugie Raport AB 202 zawierał nieco poszerzone wnioski końcowe. Wskazywał, że naziemne służby kontroli lotów są współodpowiedzialne za doprowadzenie do katastrofy, gdyż nie były w stanie wyprowadzić samolotu z sytuacji kryzysowej. W raporcie podkreślono, że kontroler lotu który sprowadzał Air Blue 202, był niedoświadczony i w związku z tym nie był w stanie poradzić sobie w sytuacji kryzysowej. Wskazano również na niejasne, wręcz dwuznaczne, procedury podejścia w ostatniej fazie lotu. [35].

5. WERYFIKACJA RAPORTÓW BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Weryfikacja wyników badań wypadków lotniczych stanowi poważny problem zarówno w systemach prawa krajowego jak i międzynarodowego. W ramach prawa krajowego tylko nieliczne państwa posiadają skuteczny system nadzoru nad pracą państwowej komisji badania wypadków lotniczych. Taki brak skutecznego nadzoru administracyjnego nad jakością pracy komisji badania wypadków lotniczych często w przeszłości stwarzało poważne problemy. Próba zaradzenia takiej patologii było kierowanie sprawy katastrofy lotniczej na drogę sądową w drodze powództwa cywilnego przez rodziny ofiar. W ramach postępowania dowodowego błędne raporty takich komisji badawczych były poddane przynajmniej częściowej weryfikacji.

W sytuacji, gdy mamy do czynienia z poważnym zdarzeniem lotniczym o międzynarodowych implikacjach, w którym ginie głowa państwa, umiędzynarodowienie śledztwa zależy od sytuacji politycznej oraz układu sił międzynarodowych. Obecnie istnieją narzędzia prawa międzynarodowego umożliwiające przeprowadzenie międzynarodowego śledztwa w sprawie Katastrofy Smoleńskiej, ale wymagają one odpowiedniego zaplecza politycznego. Istnieją zarówno sądy międzynarodowe jak i organizacje międzynarodowe właściwe do rozpatrzenia przyczyn i okoliczności Katastrofy Smoleńskiej. Niestety,

polityka rządu Donalda Tuska uniemożliwia obecnie skorzystanie z większości narzędzi dostępnych w sferze prawa międzynarodowego.

5.1. Nadzór Administracyjny

Weryfikacja prawidłowości badania katastrof lotniczych o istotnym znaczeniu, w szczególności weryfikacja raportów oraz korekty błędów w nich zawartych przez aparat administracji państwowej, jest utrudniona ze względów politycznych. Jeżeli państwo prowadzące śledztwo jest w jakimkolwiek stopniu współodpowiedzialne za umyślne lub nieumyślne spowodowanie katastrofy, pojawia się presja ze strony rządu, aby ukryć niewygodnie dowody, zatuszować ślady i obarczyć winą tych, którzy zginęli w katastrofie. Próby unieważnienia nieprawidłowych raportów drogą nadzoru administracyjnego w formie weryfikacji nieprawidłowego raportu oraz wznowienia badań najczęściej są możliwe dopiero po wielu latach, kiedy oryginalny układ polityczny przestaje istnieć, bądź gdy urzędnicy państwowi biorący udział w oryginalnym śledztwie odchodzą na emeryturę.

Na podstawie powyższej analizy różnych procedur badania wypadków lotniczych najskuteczniejszą i najszybszą drogą przełamania blokady politycznej w celu korekty nieprawidłowego raportu zdarzenia lotniczego okazuje się droga sądowa. Wskazuje na to przypadek katastrofy pakistańskiego samolotu Air Blue z lipca 2010 roku. Rodziny, które odmówiły kompensaty oferowanej przez rząd wniosły sprawę do sądu o zwiększone odszkodowanie. W procesie tym sąd poddał raport państwowej komisji badania wypadku Air Blue 202 szczegółowej analizie, uznał go za całkowicie niezadawalający i wymógł na Ministrze Obrony powołanie nowej komisji do weryfikacji oryginalnego raportu. Minister Obrony zwrócił się do ICAO o pomoc. ICAO dokonało kontroli raportu wyłącznie pod kątem proceduralnym. Wykazano braki i sprzeczności w analizie technicznej oraz doprecyzowano wnioski, ale nie przeprowadzono badania pod kątem przyczyn i okoliczności katastrofy w celu określenia winy i odpowiedzialności. Była to więc ograniczona kontrola, gdyż celem działalności ICAO jest prewencja a nie określenie winy i odpowiedzialności za katastrofę⁶ [36].

W odniesieniu do samolotów wojskowych skuteczny system nadzoru administracyjnego nad badaniem wypadków lotniczych posiada amerykański Departament Obrony. System ten polega na rozdzieleniu niepełnych badań prewencyjnych od badań pełnych, czyli badań mających na celu określenie przyczyn i okoliczności oraz winy i odpowiedzialności. Amerykański system wojskowego nadzoru badania wypadków lotniczych jest kilkupoziomowy i skutecznie zwalcza potencjalny konflikt interesu oraz naturalne tendencje urzędników państwowych, aby nie obarczać winą wpływowych środowisk i ośrodków władzy. Jak pokazuje przykład wypadku USAF F-22A, Inspektor Generalny Departamentu Obrony jest organem na tyle niezawisłym, że jest w stanie skutecznie nadzorować i korygować nieprawidłowości występujące w pracy wojskowej komisji badania wypadków lotniczych USA, której zadaniem jest przeprowadzenie pełnego badania mającego określić wszystkie przyczyny i okoliczności oraz winę i odpowiedzialność za katastrofę lotniczą.

⁶ Celem badań prowadzonych wg Załącznika 13-go jest prewencja. Określenie winy i odpowiedzialności nie jest celem tych badań;

Warto zwrócić uwagę, że poważne katastrofy lotnicze o charakterze międzynarodowym na ogół najpierw badane są przez komisje o charakterze krajowym, a nie przez komisje międzynarodowe. Przykład badania katastrofy Tupolewa 134, w której zginął Prezydent Mozambiku, dobrze ilustruje ten problem. RPA jako kraj miejsca zdarzenia powołał własną komisję państwową i opierając się na Załączniku 13 do Konwencji Chicagowskiej zaferował krajom zainteresowanym jedynie udział za pośrednictwem akredytowanych przedstawicieli. Wprawdzie ZSSR protestowało przeciwko rozstrzygnięciu, które ograniczyło udział ich przedstawiciela na tyle, że nie miał on wpływu ani na analizę materiału dowodowego, ani na proces formułowania wniosków i wezwało RPA do rozszerzenia uprawnień akredytowanego przedstawiciela zgodnie z zaleceniem Art. 5.25 Załącznika 13, ale bez rezultatu. ZSSR i Mozambik musiały się zadowolić formalnym zgłoszeniem stanowiska odrębnego w formie uwag do raportu końcowego RPA. Jest to jedyna forma sprzeciwu, jaką oferuje postępowanie wg Załącznika 13, gdyż zastrzeżenia w formie uwag winny stanowić integralną część raportu końcowego [37]. Formalne zgłoszenie stanowiska odrębnego w uwagach do raportu końcowego zostało uznane przez międzynarodową opinię publiczną jako sprzeciw wobec wniosków końcowych.

Model badania międzynarodowych wypadków lotniczych przez komisje krajowe z udziałem akredytowanych przedstawicieli krajów zainteresowanych wypracowany w ramach systemu ICAO spowodował, że zainteresowane kraje lub organizacje międzynarodowe powołują swoje własne komisje do badania wypadku lotniczego i sporządzają własne, odrębne raporty. Przykładem takiego modelu jest katastrofa samolotu ONZ w Rodezji, katastrofa amerykańskiego samolotu wojskowego w Dubrowniku, czy też polskiego wojskowego Tupolewa w Smoleńsku.

5.2. Komisje Międzynarodowe

5.2.1. Katastrofy Lotnicze

Powołanie specjalnej międzynarodowej komisji w celu rozstrzygnięcia sporu między państwami w ocenie przyczyn poważnej katastrofy lotniczej o charakterze międzynarodowym oraz podjęcie międzynarodowego postępowania karnego przeciwko potencjalnym sprawcom takiej katastrofy praktycznie do tej pory nie miało miejsca. Jest to związane z poważnymi problemami o charakterze polityczno-techniczno-prawnymi.

Przypadkiem stanowiącym precedens, na którym można próbować oprzeć rozwój koncepcji badania poważnych katastrof lotniczych o międzynarodowym znaczeniu przez niezależne komisje międzynarodowe jest Komisja Sedley'a badająca przyczyny śmierci Sekretarza Generalnego ONZ Hammarskjölda. Wysilek stworzenia takiej międzynarodowej komisji, która swym prestiżem gwarantowałaby wiarygodność wniosków końcowych i mogłaby doprowadzić do sprawiedliwego rozstrzygnięcia w sprawie śmierci Sekretarza Generalnego ONZ podjęła międzynarodowa grupa afrykańskich i europejskich intelektualistów działających przy ONZ. Najpierw zgromadzili oni odpowiednie środki finansowe, a następnie powołali komisję składającą się z sędziów o międzynarodowym prestiżu, która miała przedstawić Sekretarzowi Generalnemu ONZ swoje rekomendacje, czy

ONZ winno wznowić śledztwa w sprawie śmierci Sekretarza Generalnego Hammarskjölda [38].

Doświadczenie Komisji Sedley'a dobrze ilustruje kluczowy problem komisji międzynarodowej *at hoc*. Mianowicie komisja taka nie ma wystarczającego umocowania w prawie międzynarodowym, aby przeprowadzić skuteczne śledztwo i osądzić sprawców. Przykładowo, Komisja Sedley'a nie posiadała należytego umocowania prawnego, aby zażądać od amerykańskiej agencji bezpieczeństwa istotnych dla sprawy dokumentów opatrzonych klauzulą tajności USA. Natomiast komisja umocowana rezolucją Zgromadzenia Ogólnego ONZ takie umocowanie prawne może mieć [38].

5.2.2. Konflikty Zbrojne

W tym miejscu warto pokrótce przypomnieć działalność najbardziej znanych komisji międzynarodowych. Pierwsza międzynarodowa komisja *ad hoc* została powołana w związku z wojną na Bałkanach wywołaną rozpadem Jugosławii. 14 sierpnia 1992 roku na specjalnej sesji Komisja Praw Człowieka ONZ przyjęła Rezolucją Numer 1992/S-1/1 ustanawiającą specjalnego sprawozdawcę do spraw Jugosławii, który miał za zadanie monitorować i oceniać sytuację oraz przedkładać rekomendacje tejże Komisji. Tym Specjalnym Sprawozdawcą został Tadeusz Mazowiecki. 28 sierpnia 1992 roku Tadeusz Mazowiecki przedstawił swój raport Komisji Praw Człowieka ONZ, w którym zarekomendował powołanie specjalnej międzynarodowej komisji do oceny i dalszego badania specyficznych przypadków, w których podjęcie postępowania karnego będzie uzasadnione. W tym procesie należy brać pod uwagę informacje zgromadzone przez różne organy ONZ jak również przez organizacje międzyrządowe oraz pozarządowe [39].

W wyniku tej rekomendacji jak również pod wpływem rosnącej międzynarodowej presji 22 lutego 1993 roku Rada Bezpieczeństwa przyjęła Rezolucję Numer 808 powołującą do życia Komisję Ekspertów, która miała przedstawić Sekretarzowi Generalnemu rekomendacje w sprawie konfliktu w byłej Jugosławii⁷ [40]. Komisja ta przygotowała projekt powołania do życia międzynarodowego trybunału do ścigania osób odpowiedzialnych za pogwałcenie międzynarodowego prawa humanitarne. 25 Maja 1993 roku Rada Bezpieczeństwa przyjęła rezolucję Numer 827 powołującą do życia Międzynarodowy Trybunał Karny dla byłej Jugosławii, pierwszy *at hoc* międzynarodowy trybunał karny powołany pod auspicjami ONZ [41]. Niektóre państwa uważały, że trybunał taki winien być powołany przez Zgromadzenie Ogólne ONZ bądź na bazie konwencji międzynarodowej, a nie przez Radę Bezpieczeństwa. Największy sprzeciw przeciwko powołaniu tego trybunałowi zgłosili uczestnicy konfliktu [42].

Następny krok w rozwoju międzynarodowego prawa karnego związany jest ze straszną akcją ludobójczą na niespotykaną skalę podjętą przez rząd Rwandy kontrolowany przez grupę etniczną Hutu przeciwko grupie etnicznej Tutsi. Akcja ludobójcza została podjęta natychmiast po śmierci Prezydenta Rwandy w katastrofie lotniczej z 6 kwietnia 1994 roku. W przeciągu jednego miesiąca zamordowanych zostało ponad pół miliona Tutsi

⁷ Przed podjęciem Rezolucji 808 Rada Bezpieczeństwa najpierw wezwała Sekretarza Generalnego ONZ do powołania komisji ekspertów w celu oceny czy doszło do poważnego pogwałcenia międzynarodowego prawa humanitarne na terenie byłej Jugosławii.

oraz osób im sprzyjających, około 10 procent populacji Rwandy [43]

Mimo, że symptomy zbliżającego się konfliktu etnicznego w Rwandzie były oczywiste dla społeczności międzynarodowej od dawna, reakcja na ludobójstwo była bardzo spóźniona. Dopiero 8 listopada 1994 roku Rada Bezpieczeństwa ONZ podjęła rezolucję powołującą drugi *ad hoc* międzynarodowy trybunał karny, tym razem dla Rwandy [44].

Wprawdzie powołanie międzynarodowych trybunałów karnych o charakterze *ad hoc* stanowiło postęp w rozwoju międzynarodowego prawa karnego, jednak rozwiązanie to zawiodło oczekiwania osób dotkniętych krwawym konfliktem oraz społeczności międzynarodowej, gdyż skuteczność tych trybunałów była ograniczona. Okazało się, że członkowie trybunałów byli poddawani intensywnej presji politycznej ścierających się interesów i często byli postrzegani, jako rzecznicy strony zwycięskiej egzekwujący „sprawiedliwość zwycięscy”. Z prawnego punktu widzenia działalność trybunałów *ad hoc* jest utrudniana ograniczeniami jurysprudencki. Trybunały te są często postrzegane, jako organy upolitycznione po części ze względu na brak jednolitości w stosowaniu i interpretacji norm prawa międzynarodowego i transparentności procedur działania. Brak jednolitości orzecznictwa wynika z samej natury tego typu organów, gdyż działają one na podstawie statutów skonstruowanych na potrzeby określonej sytuacji do rozwiązania specyficznego konfliktu. Dlatego też nie mają należytego zaplecza w postaci orzecznictwa, na którym mogłyby oprzeć swe rozstrzygnięcia w sposób przewidywalny. Dlatego też pod koniec lat dziewięćdziesiątych XX wieku eksperci prawa międzynarodowego sceptycznie ocenili skuteczności trybunałów *ad hoc* w rozwiązywaniu poważnych międzynarodowych konfliktów. Wskazywali również, że społeczność międzynarodowa okazuje oznaki zmęczenia nieustannym powoływaniem różnych *ad hoc* komisji międzynarodowych do rozwiązywania poszczególnych konfliktów i przestrzegali przed zubożeniem prowadzącym do zaniechania reagowania na ciężkie zbrodnie o charakterze międzynarodowym [45].

Na bazie doświadczenia trybunałów *ad hoc* powstał szeroki sojusz różnych środowisk zainteresowanych, w tym ekspertów prawa międzynarodowego, dyplomatów, polityków, wielu międzynarodowych organizacji humanitarnych, uczelni, instytutów naukowych oraz organizacji pozarządowych w celu powołania permanentnego międzynarodowego trybunału karnego, który będzie miał niekwestionowane umocowanie prawne w systemie prawa międzynarodowego, zostanie wyposażony w skuteczne instrumenty prawne, będzie działał w jasno sprecyzowanych ramach prawnych i zapewni maksymalną niezawisłość zarówno prokuratorom jak i sędziom. W ten sposób doszło do narodzin Międzynarodowego Trybunału Karnego zwanego International Criminal Court (dalej-Trybunał Karny ICC) z siedzibą w Hadze.

Trybunał karny ICC został powołany na podstawie Statutu Rzymskiego z 17 lipca 1998 roku, który wszedł w życie 1 lipca 2002 roku. Trybunał ICC jest międzynarodową instytucją niezależną od ONZ. W odróżnieniu od Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości, który jest organem ONZ powołanym do rozstrzygania sporów między państwami i również ma swą siedzibę w Hadze, Trybunał Karny ICC jest powołany do ścigania i sądenia osób

indywidualnych oskarżonych o popełnienie ciężkich zbrodni międzynarodowych. Polska ratyfikowała Statut Rzymski 12 listopada 2001 roku. Federacja Rosyjska jest sygnatariuszem Statutu Rzymskiego, ale go nie ratyfikowała [46].

5.3. Sądy Międzynarodowe

5.3.1. Międzynarodowy Trybunał Karny (ICC)

Analizując różne opcje umiędzynarodowienia śledztwa Katastrofy Smoleńskiej, niewątpliwie należy wziąć pod uwagę Międzynarodowy Trybunał Karny, który posiada jurysdykcję w sprawach dotyczących zbrodni przeciwko ludzkości, zbrodni wojennych, ludobójstwa dokonanych po 2002 roku [8]. Wprawdzie Rosja nie ratyfikowała Statutu Rzymskiego, ale jako sygnatariusz tej konwencji jest zobowiązana nie podejmować żadnych działań, które zaprzeczają jej celom [47].

Z pewnością należy podjąć wysiłki w kierunku rozpatrzenia Katastrofy Smoleńskiej przez Trybunał Karny ICC. Trybunał ten może rozpatrywać sprawy w odniesieniu do ciężkich zbrodni międzynarodowych, kiedy zostają one skierowane do Prokuratora ICC przez państwo, które jest stroną Statutu Rzymskiego, przez Radę Bezpieczeństwa ONZ lub w sytuacji, gdy postępowanie przygotowawcze zostało wszczęte na wniosek Prokuratora ICC [48]. Biorąc pod uwagę, że rząd Donalda Tuska systematycznie działa na szkodę śledztwa Katastrofy Smoleńskiej, natomiast Rada Bezpieczeństwa ONZ musiałaby pokonać rosyjskie prawo weta w tej sprawie, główne wysiłki winny iść w kierunku wnioskowania o wszczęcie postępowania przygotowawczego na wniosek Prokuratora ICC.

Jedną z fundamentalnych zasad działania Trybunału Karnego ICC jest zasada komplementarności w stosunku do krajowego systemu sprawiedliwości w sprawach karnych zawarta w artykule 1 Statutu Rzymskiego. Oznacza ona, że państwo ma pierwszeństwo w prowadzeniu śledztwa natomiast Trybunał Karny ICC jest sądem ostatniej instancji (tzw. „*last resort*”). Prokurator ICC stosuje zasadę pozytywnej komplementarności, czyli preferuje kooperację i konsultacje w celu wsparcia procedury krajowej, ale gdy dojdzie do wniosku, że organa krajowe są bądź niechętne bądź nieprzygotowane do podjęcia wyzwania, jakie stawie dane śledztwo wówczas podejmuje własne śledztwo [49].

Zgodnie z Art. 15 Statutu Rzymskiego Prokurator ICC może z urzędu dokonać wstępnego zbadania sprawy na podstawie informacji o zbrodniach podlegających jurysdykcji Trybunału. W trakcie badania wiarygodności otrzymanej informacji może żądać dodatkowych informacji od państw, organów Narodów Zjednoczonych, organizacji międzyrządowych lub pozarządowych i innych wiarygodnych źródeł, które uważa za właściwe oraz może zapoznawać się z pisemnymi lub ustnymi zeznaniami w siedzibie Trybunału. Jeżeli na podstawie wstępnego badania uzna, że istnieje uzasadniona podstawa do prowadzenia postępowania przygotowawczego, składa do Izby Przygotowawczej wniosek o upoważnienie do wszczęcia tego postępowania, wraz z zebraniem w sprawie materiałami, na których wniosek jest oparty. Pokrzywdzeni mogą składać oświadczenia do Izby Przygotowawczej zgodnie z Regulami Procesowymi i Dowodowymi.

Jeżeli po rozpoznaniu wniosku i dołączonych materiałów Izba Przygotowawcza uzna, że istnieje uzasadniona

[8] ICC ma również jurysdykcję w sprawie zbrodni agresji, ale dopiero po zatwierdzeniu definicji tej zbrodni.

podstawa do wszczęcia postępowania przygotowawczego i że sprawa wydaje się być objęta jurysdykcją Trybunału, Izba udziela upoważnienia do wszczęcia tego postępowania, bez przesądzania późniejszego rozstrzygnięcia Trybunału, co do jurysdykcji i dopuszczalności sprawy[50].

Od czerwca 2012 roku funkcje Prokuratora ICC pełni Pani Fatou Bensouda. W fazie badania wstępnego kładzie ona nacisk na szerokie konsultacje ze wszystkimi stronami konfliktu zgodnie z wytycznymi ICC zawartymi w instrukcji z 2010 roku⁹ [51]. Dopiero po zakończeniu badań wstępnych Prokurator ICC może zwrócić się do Izby Przygotowawczej z wnioskiem o upoważnienie do rozpoczęcia postępowania przygotowawczego. Warto dodać, że Prokurator ICC sam decyduje o wyborze spraw, które podejmie. Prokurator Bensouda wskazała, że Trybunał Karny ICC w pierwszej kolejności podejmuje sprawy, które dotyczą osób ponoszących największą odpowiedzialność za zbrodnie, a więc takich osób jak głowa państwa i wysocy urzędnicy państwowi [52].

Aby zapobiec kontynuacji działań na szkodę wyjaśnienia przyczyn Katastrofy Smoleńskiej należy jak najszybciej przedłożyć wszystkie najistotniejsze dowody w tej sprawie Prokuratorowi ICC z wnioskiem o podjęcie badań wstępnych na podstawie artykułów 12, 13, 15 i 17 Statutu Rzymskiego, w nawiązaniu do zasad zawartych w Preambule tegoż statutu. Należy wskazać, iż Trybunał Karny ICC został powołany po to, aby najpoważniejsze zbrodnie wagi międzynarodowej nie pozostały bezkarne. Ich skuteczne ściganie musi zostać zapewnione. Trybunał Karny ICC ma za zadanie położyć kres bezkarności sprawców tych zbrodni i w ten sposób przyczynić się do zapobieżenia ich popełnianiu. Katastrofa Smoleńska jest wielkim wyzwaniem dla społeczności międzynarodowej, gdyż w sposób przejmująco symboliczny nawiązuje do największej nie osądzonej zbrodni drugiej wojny światowej, zbrodni ludobójstwa katyńskiego. Pozostawienie bez odpowiedzi ostentacyjnego pogwałcenia fundamentalnych zasad prawa i procedury karnej w badaniu Katastrofy Smoleńskiej w kontekście nigdy nie osądzonego ludobójstwa katyńskiego w sposób szczególny zagraża pokojowi i bezpiecznej przyszłości społeczności międzynarodowej.

5.3.2. Inne Organy Międzynarodowe

Organem ONZ powołanym do rozstrzygania sporów między państwami jest Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości (dalej ICJ). Wszelkie działania na forum ICJ mogą podejmować tylko przedstawiciele rządu polskiego w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej. Ze względu na stanowisko rządu Donalda Tuska, opcja ta może być rozpatrywana jedynie po zmianie układu politycznego w Polsce. Natomiast odpowiednie narzędzia prawne udostępnia Rada Praw Człowieka przy Zgromadzeniu Ogólnym ONZ, która z własnej inicjatywy może powołać komisję śledczą do spraw zbadania przyczyn i okoliczności Katastrofy Smoleńskiej.[53] Ponadto rodziny ofiar Katastrofy Smoleńskiej mają prawo zaskarżyć zarówno Rzeczpospolitą Polską jak i Federację Rosyjską o nienależyte przeprowadzenie śledztwa Katastrofy Smoleńskiej oraz o nieludzkie i poniżające traktowanie rodzin do Europejskiego Trybunału Praw Człowieka.

⁹ Przed podjęciem decyzji czy rozpocząć śledztwo Biuro Prokuratora Generalnego ICC stara się dać możliwość przedstawienia odpowiedniej informacji zarówno stronie rządowej jak i innym stronom zainteresowanym.

5.4. Organizacje Regionalne

Organizacją bardzo istotną dla badania przyczyn Katastrofy Smoleńskiej jest niewątpliwie NATO, które straciło swoich zasłużonych generałów w tej tragedii. Należy pamiętać, że podobnie jak w przypadku śmierci Prezydenta Rwandy, kiedy to organizacja zainteresowana jaką było ONZ przeprowadziła tajne śledztwo wywiadowcze na swoje własne potrzeby, należy się spodziewać, że podobne śledztwo wywiadowcze zostało przeprowadzone przez NATO w sprawie Katastrofy Smoleńskiej.

Z wielu względów NATO jest istotne przy badaniu przyczyn Katastrofy Smoleńskiej. Przykładowo w przyjętej 5 lutego 2010 r. Doktrynie Wojskowej Federacji Rosyjskiej władze Rosji za główne zagrożenie uznały „*dążenie do nadania potencjałowi militarnemu NATO zasięgu globalnego, realizowanego z pogwałceniem norm prawa międzynarodowego, do zbliżenia infrastruktury wojskowej państw członkowskich NATO do granic Rosji, w tym w wyniku rozszerzenia Sojuszu*” [54]. Wkrótce po przyjęciu tego dokumentu w Smoleńsku zginęli generałowie Armii Polskiej najbardziej zasłużeni w integracji polskich sił zbrojnych ze strukturami NATO. Jednocześnie Rosja uzyskała bezpośredni dostęp do urządzeń elektronicznych najwyższych rangą przywódców NATO. Biorąc pod uwagę ostrzeżenie o zamachu terrorystycznym na statek powietrzny jednego z krajów Unii Europejskiej wydanego przez polskie Operacyjne Służby Powietrzne 9 kwietnia 2010 roku, należy oczekiwać, że służby wywiadowcze NATO śledziły rozwój wydarzeń i podejmowały odpowiednie działania prewencyjne w następstwie tej katastrofy, przeprowadzając zarazem własne śledztwo na potrzeby wewnętrzne.

Powstaje pytanie, dlaczego katastrofa samolotu wojskowego kraju członkowskiego NATO, jakim jest Polska, nie była w tak newralgicznej sytuacji badana przy wsparciu NATO. Przecież istotą działania tej organizacji kolektywnego bezpieczeństwa jest pomoc krajom członkowskim w wielu wymiarach bezpieczeństwa, w tym także w badaniu katastrofy lotniczej o istotnym znaczeniu. W sytuacji, w której polscy biegli nie zostali dopuszczeni do miejsca zdarzenia, NATO winno natychmiast wystąpić do Federacji Rosyjskiej z wnioskiem o umożliwienie stronie polskiej dostępu do miejsca zdarzenia chociażby w celu zabezpieczenia tajnych materiałów istotnych dla bezpieczeństwa Państwa Polskiego oraz ochrony urządzeń komunikacyjnych NATO znajdujących się w posiadaniu ofiar katastrofy. Bez wątpienia NATO jako organizacja współpracująca z Federacją Rosyjską w ramach Rady Rosja-NATO była w doskonałej pozycji dla udzielenia Polsce wsparcia polityczno-organizacyjnego w pierwszej fazie badania Katastrofy Smoleńskiej.

Warto podkreślić, że procedury NATO badania zdarzeń lotniczych byłyby najkorzystniejsze dla strony polskiej, gdyż dają one krajowi operatora samolotu, który uległ katastrofie pierwszeństwo w przeprowadzeniu dochodzenia przed krajem miejsca zdarzenia [55]. Bez wątpienia NATO było w lepszej pozycji niż Polska, aby wynegocjować bardziej równoprawne warunki badania Katastrofy Smoleńskiej. Należy wyjaśnić, dlaczego Polska nie otrzymała żadnego wsparcia ze strony NATO bezpośrednio po Katastrofie Smoleńskiej oraz jakiego wsparcia można się spodziewać w tej sprawie ze strony NATO w przyszłości.

Problem Katastrofy Smoleńskiej należy również podnosić na forum międzynarodowych organizacji związanych z lotnictwem zarówno w ramach Unii

Europejskiej jak i na forum globalnym. Wprawdzie większość z tych organizacji jest ukierunkowana na statki powietrzne cywilne, a nie państwowe, a zakres ich zainteresowania ogranicza się najczęściej do działań prewencyjnych, problem nienależytego wyjaśnienia poważnego zdarzenia lotniczego o międzynarodowym znaczeniu winien być podnoszony wszędzie, gdyż stanowi on zagrożenie bezpieczeństwa całej społeczności międzynarodowej na przyszłość. Należy zwrócić uwagę, że nie istnieją skuteczne mechanizmy prawa międzynarodowego do zadawalającego rozwiązywania tego typu przypadku. Jest to luka systemu prawa międzynarodowego, której społeczność międzynarodowa ma obowiązek zaradzić.

6. WNIOSKI KOŃCOWE

Na podstawie analizy warunków, w których dochodziło do katastrof lotniczych z udziałem głowy państwa oraz oceny działań podejmowanych w następstwie tych katastrof można powiedzieć, że Katastrofa Smoleńska nosi wszelkie znamiona zamachu stanu. Analiza czterech najistotniejszych katastrof całkowicie potwierdza rosyjskie stanowisko sformułowane w związku ze śmiercią Prezydenta Mozambiku, że prawdopodobieństwo sabotażu jest zwiększone, gdy katastrofa dotyczy śmierci głowy państwa [56]. Okazuje się bowiem, że wszystkie opisane powyżej katastrofy, w których śmierć poniosła głowa państwa lub Sekretarz Generalny ONZ były spowodowane udziałem osób trzecich. Wszystkie miały wielki ciężar gatunkowy i w sposób istotny wpłynęły na bieg wydarzeń. Zamachy te zostały dokonane bądź w drodze bezpośredniego zestrzelenia samolotu bądź przez stworzenie odpowiednich zagrożeń dla lotu samolotu. Wszystkie miały miejsce w kontekście brutalnej i bezwzględnej walki politycznej. Wszystkie były poprzedzane wcześniejszymi próbami zamachu. Brak woli politycznej rzetelnego wyjaśnienia przyczyn katastrofy występował tam, gdzie za zamachem stało ugrupowanie polityczne kontrolujące śledztwo bezpośrednio po katastrofie, czyli w przypadku zamachu na Sekretarza Generalnego ONZ oraz Prezydenta Mozambiku i Prezydenta Rwandy. Nieprawidłowości występujące w prowadzeniu śledztwa zaraz po katastrofie świadczyły o udziale strony kontrolującej śledztwo w zamachu. Ostentacyjne zacieranie śladów oraz pomijanie istotnych dowodów było w tych wypadkach nagminne. W przypadku Rwandy brutalna walka polityczna całkowicie uniemożliwia przeprowadzenie jakiegokolwiek śledztwa zaraz po katastrofie. We wszystkich analizowanych przypadkach presja polityczna była tak duża, że wszystkie te katastrofy zostały uznane za zamach dopiero po wielu latach, kiedy oryginalny układ polityczny, który doprowadził do zamachu zszedł ze sceny politycznej. Dlatego też dochodzenia w tych sprawach są wznawiane po wielu latach.

Na podstawie analizy sposobu badania wszystkich istotnych katastrof lotniczych przedstawionych w niniejszym opracowaniu można stwierdzić, że w każdym z tych przypadków śledztwo podejmowane bezpośrednio po katastrofie było prowadzone przez komisje krajowe państw zainteresowanych. Komisje te najczęściej prowadziły badania lotnicze w celach prewencyjnych, nie biorąc pod uwagę celowego działania osób trzecich. Badania prewencyjne koncentrują się na aspektach proceduralnych i nie mają charakteru kompleksowego. Ustalenia winy oraz

odpowiedzialności nie jest celem takich badań. Komisje krajowe, jako instytucje państwowe zawsze podlegają naciskom politycznym, natomiast rzadko podlegają jakimkolwiek niezawisłemu nadzorowi merytorycznemu. Praktycznie nie istnieją skuteczne mechanizmy odwoławcze od decyzji tego typu komisji.

W kontekście międzynarodowym sytuacja również nie jest adekwatna do potrzeb. Wola społeczności międzynarodowej do powoływania międzynarodowych trybunałów *ad hoc* z ramienia ONZ do rozstrzygania trudnych indywidualnych przypadków została wyczerpana. Natomiast komisje międzynarodowe składające się z uznanych autorytetów moralnych nie mają właściwego umocowania prawnego do skutecznego działania. Można powiedzieć, że społeczność międzynarodowa do tej pory nie wypracowała skutecznego mechanizmu przeprowadzenia efektywnego badania istotnych katastrof lotniczych o charakterze międzynarodowym pod kątem określenia winy i odpowiedzialności przez wiarygodną komisję lub organ międzynarodowy.

Biorąc pod uwagę powyższe doświadczenia, aby doprowadzić do rzetelnego śledztwa i ukarania osób winnych Katastrofy Smoleńskiej, należy działać w sposób innowacyjny, w perspektywie długofalowej, zarówno w kraju jak i na arenie międzynarodowej. Ponieważ działania bieżące są ograniczane przez rząd, który blokuje wszelkie próby wyjaśnienia przyczyn Katastrofy Smoleńskiej, działania wymagające zaangażowania w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej należy planować w dalszej perspektywie czasowej.

W obecnej sytuacji należy podjąć wysiłki w celu zdobycia sojuszników na arenie międzynarodowej w dążeniu do ponownego zbadania Katastrofy Smoleńskiej. Przede wszystkim należy w sposób skuteczny poinformować międzynarodową opinię publiczną o sprzeciwie strony polskiej wobec wniosków raportu końcowego MAK. W tym celu należy przedłożyć do wszystkich międzynarodowych organizacji zajmujących się wypadkami lotniczymi polskie uwagi do projektu raportu końcowego MAK z 19 grudnia 2010 roku (dalej - Polskie Uwagi). Jest to dokument, który nie tylko wskazuje na oczywiste sprzeczności zawarte w raporcie MAK, ale również wnioskuje o ponowne sformułowanie przyczyn i okoliczności Katastrofy Smoleńskiej, czyli zgłasza sprzeciw strony polskiej wobec stanowiska strony rosyjskiej zgodnie z procedurą Załącznika 13 do Konwencji Chicagowskiej. Wersja angielska Polskich Uwag powstała wyłącznie dzięki wysiłkom rodzin ofiar Katastrofy Smoleńskiej. Należy żądać od odpowiednich władz Rzeczypospolitej Polskiej sporządzenia oficjalnej, należycie uwiarygodnionej wersji angielskiej Polskich Uwag, gdyż leży to w zakresie obowiązków rządu. Należy również rozważyć, aby Przewodniczący Zespołu Parlamentarnego ds. Badania Katastrofy Smoleńskiej bądź Stowarzyszenie Rodzin Ofiar Katastrofy Smoleńskiej zwrócili się do organizacji ICAO, która jest depozytariuszem Raportu MAK, o potraktowanie Polskich Uwag, jako integralnej części Raportu MAK w sprawie Katastrofy Smoleńskiej. W ten sposób w międzynarodowych bazach danych wypadków lotniczych zostanie formalnie zarejestrowane zdanie odrębne strony polskiej, co do wniosków Federacji Rosyjskiej w sprawie przyczyn Katastrofy Smoleńskiej

Równoległe należy wystąpić z wnioskiem do Prokuratora ICC o wszczęcie śledztwa w sprawie Katastrofy

Smoleńskiej. Rodzaj problemów i skala nieprawidłowości występujących zarówno w raportach MAKu, Komisji J. Millera jak i w śledztwie prowadzonym przez polską prokuraturę wojskową stanowią niezbyty dowód na systemowe działania na szkodę śledztwa. Dlatego też Trybunał Karny ICC jest właściwym międzynarodowym organem do podjęcia śledztwa w tej sprawie, a Prokurator ICC ma prawo wszcząć takie śledztwo z urzędu.

Rodziny ofiar Katastrofy Smoleńskiej winny podjąć analogiczne kroki, jak rodziny ofiar zbrodni katyńskiej, które odwołały się do Europejskiego Trybunału Praw Człowieka w sprawie nierzetelnie przeprowadzonego śledztwa katyńskiego przez Federację Rosyjską. Jednocześnie, rodziny ofiar mają wielkie możliwości docierania do międzynarodowej opinii publicznej poprzez międzynarodową sieć prężnych organizacji rodzin ofiar wypadków lotniczych skutecznie działających w większości krajów zachodnich jak również poprzez współpracę ze stowarzyszeniami lotniczymi, ugrupowaniami humanitarnymi oraz odpowiednimi organizacjami regionalnymi.

Jednocześnie należy podjąć wysiłki, aby należycie zabezpieczyć i udokumentować kontekst historyczny, kampanie nienawiści, oraz próby zamachu na Lecha Kaczyńskiego poprzedzające Katastrofę Smoleńską, jak również cały szereg działań operacyjnych podejmowanych w czasie oraz w następstwie Katastrofy Smoleńskiej, gdyż informacje te stanowią również ważne dowody w sprawie.

Literatura cytowana

- [1] *The Dag Hammarskjöld Commission Report*, South African Foreign Policy Initiative, September 10, 2013; (dostęp 10/10/2013).
<http://www.safpi.org/news/article/2013/dag-hammarskjöld-commission-report>.
- [2] Susan Williams, *Who Killed Hammarskjöld? The UN, the Cold War, and White Supremacy in Africa*. New York: Columbia University Press, 2011.
- [3] <http://www.hammarskjöldcommission.org/hammarskjöld-inquiry-trust> (dostęp 10/10/2013).
- [4] Julian Borger, *New inquiry set up into death of UN secretary general Dag Hammarskjöld*, The Guardian, July 18, 2012; (dostęp 10/10/2013).
<http://www.theguardian.com/world/2012/jul/18/inquiry-death-un-dag-hammarskjöld-2>.
- [5] *Africa: Report Calls for New Probe of UN Chief's Death*, All Africa, All Africa, September 10, 2013; <http://allafrica.com/stories/201309101510.html>, (dostęp 10/10/2013).
- [6] *Ban to study findings of commission linked to death of former UN chief Hammarskjöld*, UN Daily News, September 9, 2013; <http://www.un.org/news/dh/pdf/english/2013/09092013.pdf> (dostęp 10/10/2013).
- [7] South African Civil Aviation Authority (1987). "Report of the Board of Inquiry into the accident to Tupolev 134A-3 aircraft C9-CAA on 19th October 1986"; <http://www.caa.co.za/resource%20center/accidents%20&%20incid/reports/OldReports/C9-CAA.pdf> (dostęp 10/10/2013).
- [8] Truth and Reconciliation Commission (1998). "Volume 2, Chapter 6: Special Investigation into the death of President Samora Machel"; <http://www.polity.org.za/polity/govdocs/commissions/1998/trc/2chap6a.htm> (dostęp 10/10/2013).
- [9] *Who Killed Machel?* Mail & Guard, Africa's Best Read, October 17, 2007; <http://mg.co.za/article/2007-10-19-who-killed-samora-machel> (dostęp 10/10/2013).
- [10] Ed Stoddard, *Investigation of Samora Machel's Death Reopened*, Business Day Life, December 12, 2012; <http://www.bdlive.co.za/national/2012/12/12/investigation-of-samora-machels-death-reopened> (dostęp 10/10/2013).
- [11] Mark Fineman, *Zia's Plane Crash Was Sabotage*, Pakistanis Say, Los Angeles Times, October 17, 1988; http://articles.latimes.com/1988-10-17/news/mn-3358_1_air-crash, (dostęp 10/10/2013).
- [12] Aviation Safety Network Accident Database: <http://aviation-safety.net/database/record.php?id=19880817-0>, (dostęp 10/10/2013).
- [13] *Report of the Investigation into the Causes and Circumstances and Responsibility for the Attack of 06/04/1994 Against the Falcon 50 Rwandan Presidential Eropplane, Registration Number 9XR-NN*; <http://www.scribd.com/doc/24984767/The-Mutsinzi-Report-Habyarimana-s-death-Falcon-Report>, (dostęp 10/10/2013).
- [14] Media Guide, *Committee of Experts Investigation of the April 6, 1994 Crash of President Habyarimana's Dassault Falcon-50 Aircraft*; http://mutsinzireport.com/wp-content/uploads/2010/01/MEDIA_GUIDE.pdf, (dostęp 10/10/2013).
- [15] Raport Komisji Badania Wypadku Lotniczego USAF CT-43 Republiki Chorwackiej, sierpień 1996 roku.
- [16] *US Department of Defense News Briefing*, Friday, June 7, 1996 - 12:30 p.m., Dr. Sheila E. Widnall, Secretary of the Air Force, et al.; <http://cryptome.info/0001/ct43-060796.htm>, (dostęp 10/10/2013).
- [17] Air Force Instruction (AFI) AFI 91-204, *Safety Investigation and Reports*.
- [18] US Air Force Instruction AFI 51-503.
- [19] *Professional Pilot Rumor Network News*, February 13, 2013; <http://www.pprune.org/military-aircrew/507908-watchdog-slams-usaf-f-22-crash-report.html>, (dostęp 10/10/2013).
- [20] Inspector General of the United States Department of Defense, *Assessment of the USAF Aircraft Accident Investigation Board (AIB) Report on the F-22A Mishap of November 16, 2010*; Report No. DODIG-2013-041dated February 6, 2013; <http://www.dodig.mil/pubs/documents/DODIG-2013-041.pdf>, (dostęp 10/10/2013).
- [21] *Professional Pilot Rumor Network News*, przypis 30.
- [22] *Assessment of the USAF Aircraft Accident Investigation Board (AIB) Report on the F-22A Mishap of November 16, 2010*, przypis 31.
- [23] J. Cashill, J. Sanders, *First Strike, TWA flight 800 and the Attack on America*, Wind Books, 2003, s. 17.

- [24] *Six months later, still no answer to TWA Flight 800 mystery*, CNN Interactive, January 17, 1997, <http://www.cnn.com/US/9701/17/twa/index.html>, (dostęp 10/10/2013).
- [25] *FBI: No criminal evidence behind TWA 800 crash*, CNN Interactive, November 18, 1997: <http://www.cnn.com/US/9711/18/twa.fbi.presser/>, (dostęp 10/10/2013).
- [26] National Transportation Safety Board (2000), *Aircraft Accident Report: In-flight Breakup Over the Atlantic Ocean Trans World Airlines Flight 800*, NTSB/AAR-00/03.
- [27] *NTSB urged to reopen review of TWA Flight 800 crash*, USA Today, June 20, 2013, (dostęp 10/10/2013) <http://www.usatoday.com/story/travel/news/2013/06/19/twa-flight-800-crash-investigation-national-transportation-safety-board/2437829/>.
- [28] Hans Huges, Senior NTSB Investigator, Ret., *Petition for Reconsideration and Modification of the National Transportation Safety Board's Findings and Determination of the Probable Cause for the Crash of TWA 800*, June 19, 2013 ; [http://i2.cdn.turner.com/cnn/2013/images/06/20/petition\[3\].pdf](http://i2.cdn.turner.com/cnn/2013/images/06/20/petition[3].pdf), (dostęp 10/10/2013).
- [29] Pakistan Civil Aviation Authority, Investigation Report Air Blue Flight ABQ-202 A-321 Reg. AP-BJB Pakistan Crashed on 28 JULY 2010 at MARGALLA HILLS, ISLAMABAD <http://www.caapakistan.com.pk/downloads/Investigation%20Report%20-ABQ-202.pdf>, (dostęp 10/10/2013).
- [30] *AirBlue Crash Hearing: One Case Down One More to Go*, Express Tribune, March 25, 2013; <http://tribune.com.pk/story/512052/airblue-crash-hearing-one-case-down-one-more-to-go/>, (dostęp 10/10/2013).
- [31] Javed Mirza, *AirBlue crash report raises several questions*, The News International, December 24, 2011; <http://www.thenews.com.pk/TodaysPrintDetail.aspx?ID=83951&Cat=2>, (dostęp 10/10/2013).
- [32] International Consortium of Pilots Association
- [33] Flying Fleet / Crew Members Safety Organization
- [34] Decyzja Sądu Najwyższego Pakistanu w sprawie WP No. 4299/2010 z 19 stycznia 2012.
- [35] *ATC Staff Failed to Navigate Plane to Safety*, Express Tribune, (Pakistan subsidiary of International Herald Tribune) March 29, 2013; (dostęp 10/10/2013). <http://tribune.com.pk/story/528123/airblue-crash-re-investigation-atc-staff-failed-to-navigate-plane-to-safety-reveals-caa-report/>,
- [36] Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym z 1947 roku; Załącznik 13, Art. 3.1, (dostęp 10/10/2013), http://www.cad.gov.rs/docs/udesi/an13_cons.pdf.
- [37] Art. 6.3, Załącznik 13, Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym.
- [38] Raphael Satter, *NSA evidence may be key to Hammarskjöld mystery*, Associated Press, September 9, 2013; (dostęp 10/10/2013). <http://www.usnews.com/news/world/articles/2013/09/09/nsa-evidence-may-be-key-to-hammarskjold-mystery>,
- [39] *Report on the Situation of Human Rights in the Territory of the Former Yugoslavia*, Tadeusz Mazowiecki, Special Rapporteur of the Commission on Human Rights, pursuant to paragraph 14 of the Commission Resolution 1992/S-1/1 of 14 August 1992, E/CN 4/1992/S-1/9, 28 August, 1992.
- [40] SC Res. 808, UNSCOR, 3175th mtg., UN Doc./803 (1993).
- [41] S.C. Res. S/25704, 3 May 1993.
- [42] Letter dated 19 May 1993 from the Charge d'Affairs of the Permanent Mission of Yugoslavia (Serbia and Montenegro) to the United Nations Addressed to the Secretary-General," UN Doc. A/48/170-A/25801(1993).
- [43] Philip Gourevitch, *We Wish to Inform you that Tomorrow We will Be Killed with Our Families: Stories from Rwanda*, Farrar, Straus, and Giroux, 1998.
- [44] SC Res. 955, 8 November 1994.
- [45] Jackson Nyamuya Maogoto, *War Crimes and Realpolitik; International Justice from World War I to the 21st Century*, Lynne Rienner Publishers, Inc., Boulder, London 2004, s.203.
- [46] International Criminal Court, The State Parties to the Statue of Rome, http://www.icc-cpi.int/en_menus/asp/states%20parties/Pages/the%20states%20parties%20to%20the%20rome%20statute.aspx, (dostęp 10/10/2013).
- [47] Art.18 Konwencji Wiedeńskiej o prawie traktatów z 1969 roku.
- [48] Art. 13 "Wykonywanie Jurysdykcji", Statut Rzymski.
- [49] Fatou Bensouda, *Reflections from the International Criminal Court Prosecutor*, 45 CASE WESTERN RESERVE JOURNAL OF INTERNATIONAL LAW, 504 (2012).
- [50] Art. 15, Rzymski Statut Międzynarodowego Trybunału Karnego sporządzony dnia 17 lipca 1998 r. w Rzymie, Dz. U. z dnia 9 maja 2003 r. nr 78 poz. 708.
- [51] *OTP - Policy Paper Preliminary Examinations 2013*, Int'l Crim. Ct. (November, 2013), (dostęp 12/10/2013) http://www.icc-cpi.int/EN_Menus/Search/Pages/results.aspx?k=Policy%20Paper%20on%20Preliminary%20Investigations
- [52] Bensouda, *Reflections*, s.510.
- [53] Amb. Stephen J. Rapp, *The Reach and the Grasp of International Criminal Justice – How do We Lengthen the Arm of the Law*, 45CASE W. RES. J. INT. L. 651, 660, (2013).
- [54] Doktryna Wojskowa Federacji Rosyjskiej z 5 lutego 2010 roku; (dostęp 10/10/2013). <http://www.bbn.gov.pl/pl/wydarzenia/2116.dok.html>,
- [55] *Investigation of NATO Nation Aircraft or Missile Accident and Incidents*, US Army Regulation No. 385-12, dated June 15, 1980. (dostęp 10/10/2013). <http://www.fas.org/irp/doddir/army/ar385-42.pdf> .
- [56] Uwagi Rosji i Mozambiku do Raportu Końcowego RPA, przypis 10.