

ASPEKTY PRAWNE KATASTROFY SMOLEŃSKIEJ – PROBLEMY WYBRANE

Natalia Wojtanowska

Abstract

This study is an analysis of selected legal aspects of Smolensk air crash of April 10, 2010. Describes the actions and responsibilities of the Polish state bodies responsible for preparing foreign visit to Katyn Polish President. Evaluates the condition of Polish law and the efficiency of response of state authorities in the face of unprecedented catastrophe.

Keywords - constitutional tort, consular activity, responsibilities of state bodies.

Streszczenie

Niniejsza praca stanowi analizę wybranych aspektów prawnych katastrofy smoleńskiej 10 kwietnia 2010 r. Przedstawia działania i zakres kompetencji jednostek organizacyjnych odpowiedzialnych za przygotowanie wizyty zagranicznej Prezydenta RP do Katynia. Poddaje ocenie stan polskiej praworządności oraz sprawność reagowania organów państwowych w obliczu bezprecedensowej katastrofy.

Słowa kluczowe – aktywność konsularna, delikt konstytucyjny, zakres odpowiedzialności organów państwowych

1. PRZED KATASTROFĄ

1.1. Działania Biura Ochrony Rządu

Szczególną rolę w przygotowaniu wizyt zagranicznych najważniejszych osób w państwie obok Kancelarii Prezesa Rady Ministrów i Ministerstwa Spraw Zagranicznych odgrywa Biuro Ochrony Rządu.

Zapewnienie bezpieczeństwa osobom zajmującym najważniejsze stanowiska państwowe jest niejako gwarantem stabilności państwa i jego właściwego funkcjonowania. Dlatego też sprawowana ochrona ma z zasady być kompleksowa i obejmować wszelkie działania, zarówno w trakcie wizyty jak i na etapie jej przygotowań. W myśl art. 11 *Ustawy o Biurze Ochrony Rządu* [1] w celu zapewnienia ochrony na najwyższym poziomie konieczne jest odpowiednie planowanie zabezpieczenia osób, miejsca i obiektów, analiza potencjalnych zagrożeń, zapobieganie ich powstawaniu oraz właściwa realizacja i koordynacja działań ochronnych. Niebagatelne znaczenie w zapewnieniu zabezpieczenia odgrywa profilaktyka rozumiana jako podjęcie wszelkich środków zapobiegających powstaniu niebezpieczeństwa dla osób chronionych. W tym celu, zgodnie z brzmieniem art. 3 *Ustawy o Biurze Ochrony Rządu*, funkcjonariusze mają mieć zapewnione ze strony

administracji rządowej, samorządu terytorialnego oraz innych państwowych jednostek organizacyjnych niezbędne warunki do właściwego wykonywania swoich zadań w zakresie ochrony [1]. Ponadto w myśl art. 13 ust. 5 funkcjonariusze BOR mają prawo do uzyskania pomocy od instytucji państwowych, organów administracji rządowej i samorządu terytorialnego oraz jednostek gospodarczych prowadzących swoją działalność w zakresie użyteczności publicznej. Te z kolei są ustawowo zobowiązane do udzielenia wszelkiej wymaganej pomocy [1].

Powyższe pokazuje szerokie prawne spektrum działania funkcjonariuszy BOR w celu zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa najważniejszym osobom w państwie.

Ani na etapie przygotowań, ani samego przebiegu wizyty Prezydenta RP w Katyniu 10 IV 2010 r. Biuro Ochrony Rządu nie wypełniło w sposób właściwy swoich obowiązków, dopuszczając się szeregu uchybień i nieprawidłowości, które skutkowały rażąco niskim poziomem ochrony Głowy Państwa Polskiego w czasie jego zagranicznego pobytu.

Pierwszych poważnych uchybień ze strony funkcjonariuszy BOR należy dopatrywać się w początkowej fazie przygotowań uroczystości w Katyniu. Zgodnie z przepisami *Ustawy o Biurze Ochrony Rządu* do zadań służby należało przeprowadzenie odpowiednich działań planowania i nadzoru wizyty osób ochraniających. Przyczyny późniejszych nieprawidłowości można dostrzegać już w samej słabo skoordynowanej strukturze służby i licznych zaniedbaniach ze strony kierownictwa BOR. W opinii biegłych zaś kierownictwo BOR nie sprawowało odpowiedniego nadzoru nad działaniami ochronnymi [2].

Znanym faktem jest, iż polskie służby nie przeprowadziły rekonesansu lotniska Siewiernyj w wyniku nieotrzymania wcześniejszej zgody ze strony rosyjskiej. Pomimo, iż w *Ustawie o Biurze Ochrony Rządu* nie istnieje przepis regulujący działania poza granicami kraju, ustawowy obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa najważniejszym osobom w państwie trzeba interpretować w duchu szeroko rozumianej prewencji, tj. w kraju i za granicą. Tym samym twierdzenia o braku obowiązku działania przygotowawczego na terytorium obcego państwa, a jedynie dobrym zwyczajem, są mocno chybione i pozbawione podstawy prawnej.

W związku z przygotowaniem wizyty Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego w Katyniu zrezygnowano nie tylko z przeprowadzenia rekonesansu lotniska, lecz także planowanych tras przejazdu specjalnej kolumny dla VIP-ów. Z opinii biegłych wynika również, iż rekonesans innych

mgr Natalia Wojtanowska, Uniwersytet Jagielloński, Wydział Studiów Międzynarodowych i Nauk Politycznych (e-mail: natalia.wojtanowska@uj.edu.pl).

miejsce był przeprowadzony w sposób pobieżny i nierzetelny, przez funkcjonariuszy niemających wymaganego doświadczenia oraz kwalifikacji w tym zakresie [2]. Szef BOR nie podjął żadnych działań w odpowiedzi na brak zgody Federacji Rosyjskiej na przyjęcie grupy przygotowawczej w celu zagwarantowania bezpieczeństwa polskiej delegacji. Stosowana praktyka daje możliwość rezygnacji z przeprowadzenia wizji lokalnej lotniska przez państwo wysyłające w sytuacji, gdy strona przyjmująca na piśmie zagwarantuje dobry stan lotniska. W przypadku organizacji prezydenckiego lotu do Katynia strona rosyjska takowego zapewnienia nie złożyła, przeciwnie, Ministerstwo Spraw Zagranicznych było w posiadaniu wiedzy na temat złego stanu lotniska. Tym samym kwestią budzącą niemałe wątpliwości jest przyczyna nieskutecznej wymiany informacji z resortem (lub jej całkowity brak) wbrew obowiązкови ustawowemu wynikającego z art. 7 ust. 4 ustawy o Biurze Ochrony Rządu [1]. Jak wykazała kontrola NIK, współpraca pomiędzy BOR, a pozostałymi instytucjami biorącymi udział w przygotowaniach wizyty, była znikoma [3], a jej powodów można doszukiwać się w braku jasno zharmonizowanych procedur w zakresie współdziałania instytucjonalnego.

Lista błędów i nieprawidłowości związanych z przeprowadzeniem prac przygotowawczych i rekonesansowych ze strony BOR jest niestety znacznie dłuższa. Polscy funkcjonariusze nie dokonali zabezpieczenia sanitarnego, medycznego, biochemicznego, a także pirotechniczno-radiologicznego, powierzając to ostatnie stronie rosyjskiej [4]. Funkcjonariusze BOR nie dopełnili szeregu ciężących na nich obowiązków wynikających z art. 11 ustawy o Biurze Ochrony Rządu w zakresie właściwego planowania zabezpieczenia jak również rozpoznania i zapobiegania potencjalnym zagrożeniom. Brak właściwej analizy możliwych zagrożeń wynikał poniekąd z niewyznaczenia dowódców grupy rekonesansowej i grup zabezpieczających, co pośrednio skutkowało niemożnością sprawowania właściwej ochrony Głowy Państwa [2]. Niebagatelny wpływ na kształt i jakość sprawowanej ochrony miał brak odprawy zadaniowo-koordynacyjnej, podczas której funkcjonariusze otrzymaliby szczegółowe instrukcje działania uwzględniające ewentualne zagrożenia i sposób reagowania [5]. Ponadto za poważne uchybienie ze strony BOR biegli prokuratorzy uznali sporządzenie planów zabezpieczeń obu wizyt w sposób sprzeczny z przepisami i zasadami prowadzenia działań ochronnych [6].

Do szeregu karygodnych nieprawidłowości towarzyszących organizacji wizyty należy zaliczyć brak funkcjonariuszy BOR na lotnisku w Smoleńsku oraz wieży kontroli lotów. Nieodzownym elementem oficjalnych wizyt z udziałem głów państw w świetle protokołu dyplomatycznego jest właściwie sporządzona kolumna przejazdowa z lotniska do miejsca głównych uroczystości. Oprócz sztywnych reguł dotyczących kolejności samochodów, sztandarowym wymogiem jest odpowiednia eskorta z udziałem funkcjonariuszy BOR. Podręcznikowo zorganizowana kolumna powinna składać się z:

- samochodu pilotującego policji,
- samochodu Protokołu Dyplomatycznego,
- samochodu ochrony (BOR),
- samochodu nr 1, opancerzonej limuzyny VIP z flagą państwową dla głównego gościa z małżonką lub z ambasadorem jego państwa,
- samochodów delegacji według numeracji,

- samochodu ochrony (BOR),
- ewentualnie ambulansu,
- samochodu zamykającego kolumnę [7].

Powyższy układ pokazuje, jak ważną i niekwestionowaną rolę odgrywa prawidłowe zabezpieczenie najważniejszych osób w państwie przez funkcjonariuszy BOR. Brak polskiej służby ochrony na miejscu i przekazanie tych zadań funkcjonariuszom Federacji Rosyjskiej nie odnajduje żadnego zasadnego i logicznego wytłumaczenia. Jest to niczym innym, jak niedopełnieniem podstawowych obowiązków nałożonych ustawą o Biurze Ochrony Rządu. Niniejsze działanie funkcjonariuszy BOR należy rozpatrywać również w aspekcie naruszenia przepisów resortowych, jak decyzja nr 184/MON Ministra Obrony Narodowej z 9 czerwca 2009 r. [8] i załączona do niej *Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD*.

Zgodnie z brzmieniem art. 14 ust. 2 ww. Instrukcji [8] obowiązek sprawdzenia statku powietrznego przed lotem oraz ochronę osób znajdujących się na jego pokładzie podczas lotu spoczywa na funkcjonariuszach BOR. Podobnie wygląda ochrona statku powietrznego w innych miejscach startów i lądowań oraz na lotniskach poza granicami kraju w odniesieniu do Prezydenta RP [8].

Jak wynika z licznych filmów i relacji świadków będących w Smoleńsku dnia 10 IV 2010 r., wątpliwe jest samo przygotowanie eskorty dla Prezydenta RP i pozostałych 95 uczestników wizyty. Zeznania świadków nie wskazują, jakoby kolumna samochodów dla VIP-ów czekała na przylot prezydenckiego TU-154M, w przeciwieństwie do przyjęcia polskiej delegacji na czele z Premierem Donaldem Tuskiem dnia 7 IV 2010 r. [9] (por. Rys. 1 i Rys. 2). Kolumna wciąż należy do kwestii niewyjaśnionych i budzących wiele kontrowersji. Nie ulega bowiem najmniejszym wątpliwościom, iż w sytuacji, gdy na lotnisku Siewiernyj rzeczywiście zabrakło specjalnej eskorty z pancernym vanem dla Prezydenta, jednoznacznie oznaczałoby to pozostawienie Głowy Państwa bez jakiegokolwiek ochrony.



Rys. 1. Kolumna samochodów dla VIP-ów na lotnisku Siewiernyj dnia 7 kwietnia 2010 r. [9.]

Kwestią równie zaskakującą w zakresie prowadzonego zabezpieczenia wizyty Prezydenta RP Lecha Kaczyńskiego w Katyniu dnia 10 IV 2010 r. było nieposiadanie przez funkcjonariuszy BOR broni palnej. Zdaniem funkcjonariusza BOR ppłk. Krzysztofa Dacewicza polskie służby nie otrzymały zgody na wwóz broni palnej na terytorium Federacji Rosyjskiej i posiadanie jej na służbie w czasie wizyty polskiej delegacji [4]. Taki stan rzeczy,

w którym polscy funkcjonariusze pozbawieni są jednego z kluczowych narzędzi pracy, godzi w podstawowe założenie określone w art. 1.1 ustawy o Biurze Ochrony Rządu definiującej BOR jako jednolitą, umundurowaną i uzbrojoną formację, wykonującą zadania z zakresu ochrony osób, obiektów i urządzeń [1]. Trudno sobie wyobrazić właściwe zabezpieczenie Prezydenta RP w przypadku ataku terrorystycznego, czy innych zagrożeń, w sytuacji gdy osoby odpowiedzialne za zapewnienie bezpieczeństwa nie posiadają elementarnych narzędzi im to umożliwiających.



Rys. 2. Pełna kolumna przejazdowa na lotnisku Siewiernyj dnia 7 kwietnia 2010 r. [9].

1.2. Działania Ministerstwa Obrony Narodowej

Zgodnie z rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 9 VII 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej [10] Ministerstwo Obrony Narodowej jako urząd administracji rządowej prowadzi politykę obronną państwa oraz sprawuje nadzór nad realizacją założeń obronnych.

W kontekście przygotowań lotu do Smoleńska polskiej delegacji dnia 10 IV 2010 r. rolę Ministerstwa Obrony Narodowej należy rozpatrywać przez pryzmat sprawowanej przez niego kontroli nad podległymi mu jednostkami Sił Powietrznych RP tj. 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego jak również przestrzegania wydawanych przez ministra obrony narodowej decyzji i aktów prawnych oraz obowiązujących porozumień międzynarodowych w zakresie wykonywania lotnictwa wojskowego.

Polskie lotnictwo od lat znajdowało się w głębokiej zapaści, o czym wiedział Minister Obrony Narodowej Bogdan Klich. Mimo posiadanej wiedzy oraz licznych apeli ze strony dowództwa Sił Powietrznych RP nie podejmowano żadnych poważnych kroków w celu poprawy sytuacji, a tym samym wzmocnienia bezpieczeństwa państwowej żeglugi powietrznej.

Podstawowym dokumentem zawierającym procedury przewożenia najważniejszych osób w państwie była Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD wydana na podstawie Decyzji Nr 184/MON Ministra Obrony Narodowej Bogdana Klicha z dnia 9 VI 2009 r. [8]. Postępowanie zgodnie z jej wytycznymi miało zapewnić na najwyższym poziomie bezpieczeństwo przewozu osób pełniących najważniejsze funkcje państwowe. Abstrahując od szeregu czynników i uwarunkowań politycznych, które nie są przedmiotem niniejszej analizy, z punktu widzenia rygorystycznych przepisów Instrukcji, jej właściwe przestrzeganie w dniu 10 IV 2010 r. mogłoby skutkować odwołaniem lotu do Smoleńska.

W sposób ewidentny doszło do naruszenia paragrafu 9 pkt. 16 Regulaminu lotów lotnictwa Sił Zbrojnych RP [11],

wedle którego lotniska wykreślone z rejestru uznaje się za lotniska zamknięte. Lotnisko Smoleńsk-Siewiernyj nie widniało w takowym rejestrze, co determinuje do określenia go jako lotnisko zamknięte, nieczynne. Powyższa regulacja ma kluczowe znaczenie dla postępowania zgodnie z wytycznymi Instrukcji HEAD. Z paragrafu 1 pkt. 5 Instrukcji HEAD wyraźnie bowiem wynika, iż operacje startów i lądowań statków powietrznych o statusie HEAD można wykonywać jedynie na lotniskach czynnych [8]. Tym samym w świetle tak skonstruowanego przepisu Instrukcji HEAD niemożliwe było lądowanie na zamkniętym lotnisku w Smoleńsku. Fakt, iż wbrew powyższym obostrzeniom zdecydowano się na wykonanie lotu do Smoleńska, jest wyraźnym złamaniem paragrafu 1 pkt. 5 Instrukcji HEAD. Kolejnym poważnym naruszeniem przepisów Instrukcji o lotach HEAD było niezapewnienie rezerwowego samolotu. Zgodnie z brzmieniem paragrafu 11 pkt. 8 do zabezpieczenia lotu statku powietrzego o statusie HEAD z Miejsca Stałej Dyslokacji należy wyznaczyć dwa samoloty – zasadniczy i zapasowy [8]. Jak oznajmił płk Ryszard Raczyński, który dowodził wówczas pułkiem, dnia 10 IV 2010 r. nie zapewniono samolotu zapasowego tłumacząc, iż tego dnia Pułk nie dysponował dodatkową maszyną [12]. Świadczy to zarówno o fatalnym stanie ilościowym polskiej floty powietrznej jak również niefrasobliwym podejściu do przepisów gwarantujących bezpieczeństwo najważniejszych osób w państwie.

Nie pozostawia jednak cienia wątpliwości fakt, iż najpoważniejszy w skutkach był brak przekazania załodze TU-154M właściwych danych meteorologicznych. Strona rosyjska nie przekazała informacji o faktycznych i prognozowanych warunkach meteorologicznych na lotnisku Smoleńsk - Siewiernyj przed wylotem TU-154M z Okęcia. Obowiązek posiadania aktualnych prognoz pogodowych z docelowego lotniska był nałożony nie tylko w przepisach Instrukcji HEAD, lecz także polsko-rosyjskiego porozumienia w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej obu państw [13]. Zgodnie z paragrafem 9 pkt. 6 Instrukcji dowódca statku powietrzego ma obowiązek zapoznać się ze szczegółową dokumentacją lotniczo-meteorologiczną otrzymaną od Dyżurnego Meteorologa Lotniska [8]. Posiadanie kompleksowej wiedzy na temat stanu pogodowego było kluczowe dla zapewnienia bezpieczeństwa lotu, a także hipotetycznie mogło skutkować decyzjami o zmianie lotniska docelowego.

Naturalnie bezpośrednią winę za nieprzekazanie danych meteorologicznych ponoszą Rosjanie, jednak głębsza analiza pokazuje pośredni wpływ na taki stan rzeczy polskiego Ministerstwa Obrony Narodowej i jego długoletnich zaniechań. Jednostki organizacyjne Sił Powietrznych RP już jesienią 2009 r. alarmowały o konieczności otrzymywania danych meteorologicznych z rosyjskich lotnisk wojskowych oraz danych adresowych właściwej rosyjskiej komórki organizacyjnej w celu otrzymania tych danych, zwłaszcza ze Smoleńska [14]. Starania Sił Powietrznych RP w tym aspekcie podyktowane były niemożliwością uzyskiwania depesz STORM od służb meteorologicznych Federacji Rosyjskiej informujących o wystąpieniu niebezpiecznych zjawisk pogodowych. Zgodnie bowiem z rosyjskimi przepisami depesze STORM nie są wysyłane poza granice Federacji Rosyjskiej [14]. Jak wynika z zeznań jednego z żołnierzy z Centrum

Hydrometeorologii, załoga nie otrzymała depeza METAR i TAF [14]. Depesze takie są uaktualniane co pół godziny i stanowią kompendium wiedzy na temat warunków pogodowych uwzględniających informacje o temperaturze, ciśnieniu, temperaturze punktu rosy, sile i kierunku wiatru, opadzie, pokrywie chmur oraz widzialności dla konkretnego lotniska [15]. Trudno za ten stan obarczać wyłączną winą wojskowe służby meteorologiczne, skoro działały w granicach posiadanych dokumentów i nie były władne domagać się od strony rosyjskiej depeza, jakie wymagały specjalnego porozumienia między państwami. W tym miejscu winić należy Ministra Obrony Narodowej, który zgodnie z art. 2 pkt. 1 ustawy o urzędzie Ministra Obrony Narodowej z 14 XII 1995 r. [16] kieruje w czasie pokoju całokształtem działalności Sił Zbrojnych. Do jego kompetencji należała odpowiednia reakcja na zgłaszane przez dowódców Sił Powietrznych RP alarmy dotyczące braku prawnie uregulowanej kwestii przekazu danych meteorologicznych z rosyjskich lotnisk wojskowych, gdyż sprawa wymagała rozwiązania na wyższym szczeblu.

Ze względu na nadrzędny obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa najważniejszych osób w państwie należało powziąć wszelkie środki umożliwiające 36. Specjalnemu Pułkowi Lotnictwa Transportowego przygotowanie lotu z VIP na najwyższym poziomie. Nie można zapominać, iż strona rosyjska była zobowiązana do przekazania danych meteorologicznych na podstawie art. 8(a) Porozumienia Ministerstwa Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej z Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej obu państw [13]. Pomimo pism do attaché wojskowego przy Ambasadzie RP w Moskwie w sprawie pozyskania danych meteorologicznych z rosyjskich lotnisk wojskowych oraz nawiązania współpracy w zakresie geografii wojskowej, kwestia została zbagatelizowana, w konsekwencji czego Ministerstwo Obrony Narodowej oraz attaché wojskowy nie przekazali informacji pogodowych 36. Specjalnemu Pułkowi Lotnictwa Transportowego w dniu 10 IV 2010 r.

Powyższe nie pozostawia złudzeń, iż niewystarczająca kontrola i nadzór Ministra Obrony Narodowej nad podległymi mu Siłami Powietrznymi RP jak również brak koordynacji i właściwych instrumentów prawnych miały realny wpływ na tragiczne wydarzenia z 10 IV 2010 r.

2. PO KATASTROFIE

2.1. Łamanie prawa i zaniechania strony polskiej

Katastrofa Smoleńska objawiła słabość państwa polskiego zarówno w podejmowaniu decyzji zgodnych z porządkiem prawnym jak i w obronie najwyższego interesu Rzeczypospolitej Polskiej. Z perspektywy pięciu lat od Katastrofy, widząc stan prowadzonego śledztwa, liczne zaniechania i karygodne pomyłki w badaniu przyczyn tragedii smoleńskiej, daleko jesteśmy od stwierdzenia, że Państwo Polskie w tej trudnej dla niego sytuacji zdało egzamin. Abstrahując od innych kwestii, które nie są przedmiotem mojej pracy, w zakresie jurysdykcji Państwo Polskie tego egzaminu nie zdało.

Pomijając już niekorzystny dla strony polskiej wybór Konwencji Chicagowskiej, elementarnym zaniechaniem polskiej dyplomacji był brak starań o prawidłowe zabezpieczenie miejsca wypadku i wraku samolotu jako głównego dowodu w późniejszym śledztwie. Z uwagi na

fakt, iż nie podjęto starań o uznanie terenu katastrofy za obszar eksterytorialny, polscy prokuratorzy nie mogli samodzielnie działać na terytorium obcego państwa. Takie działania wymagały odpowiedniego wsparcia dyplomatycznego, za co bezpośrednio odpowiada Ministerstwo Spraw Zagranicznych, na czele z ministrem kierującym resortem.

2.2. Memorandum Jerzego Millera

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej nie podjął należytych starań w celu odzyskania polskiego mienia. Nie skorzystał z instrumentów międzynarodowych, jakimi Polska dysponowała jako pełnoprawne państwo członkowskie Unii Europejskiej i Paktu Północnoatlantyckiego. W efekcie odrzucenia pomocy NATO, a szczególnie Unii Europejskiej, w obecnej sytuacji Polska jest osamotniona w staraniach o zwrot wraku. Powyższe zaniechanie premiera Donalda Tuska należy rozpatrywać w aspekcie odpowiedzialności politycznej, nie zaś konstytucyjnej. Fakt, iż polski rząd nie zwrócił się o pomoc do innych podmiotów międzynarodowych w kwestii wyjaśnienia przyczyn katastrofy z 10 IV 2010 r., nie był naruszeniem Konstytucji RP i nie zawierał znamion określonych w art. 129 kodeksu karnego [17].

O ile starania o zwrot wraku TU-154M mają jeszcze jakieś nadzieje na powodzenie, o tyle starania o odzyskanie oryginałów rejestratorów pokładowych, tzw. „czarnych skrzynek”, w świetle prawa i praktyki rosyjskiej są zgoła daremne. Decydujący wpływ na taki stan rzeczy ma podpisane przez ówczesnego ministra spraw wewnętrznych i administracji Jerzego Millera memorandum o porozumieniu w sprawie przekazania Stronie Polskiej zapisów rejestratorów pokładowych samolotu Tu-154M numer pokładowy 101 Rzeczypospolitej Polskiej, który uległ katastrofie 10 kwietnia 2010 roku pod Smoleńskiem [18]. Postanowienia memorandum dają pełne władztwo Federacji Rosyjskiej nad oryginałami rejestratorów lotów. W świetle art. 3 powyższego porozumienia strona rosyjska może przekazać Rzeczypospolitej Polskiej oryginalne zapisy z czarnych skrzynek na mocy decyzji właściwych organów Federacji Rosyjskiej po zakończeniu prowadzonego przez nią śledztwa [18]. Tym samym strona polska nie ma gwarancji, czy kiedykolwiek znajdzie się w posiadaniu oryginałów czarnych skrzynek. Podpisane memorandum skutkuje takim stanem rzeczy, że polska prokuratura dysponuje wyłącznie kopią zapisów rejestratorów pokładowych, których długość nie jest tożsama z pozostałymi kopiami wykonanymi na potrzeby Komisji MAK, czy FSB [19]. Kopia zapisów rejestratorów pokładowych sporządzona ponad półtora miesiąca po katastrofie, bez możliwości porównania jej z oryginałami, nie ma wartości procesowej dla polskiej prokuratury. Jej zapisy mogą mieć jedynie charakter informacyjny, lecz w żadnym wypadku nie dowodowy. W efekcie podpisanego memorandum polscy prokuratorzy zostali pozbawieni koronnych dowodów w śledztwie, co ma bezpośredni wpływ na jakość ich prac.

Memorandum porozumienia (*Memorandum of Understandings*) to nieformalne instrumenty międzynarodowe, które nie muszą być zawierane według procedur dotyczących umów międzynarodowych, tj. nie wymagają ratyfikacji, przyjęcia, zatwierdzenia, rejestracji, oficjalnej publikacji, a nawet informowania własnego parlamentu o ich zawarciu [20]. Memoranda pozbawione są

klauzul sądowych i arbitrażowych, przez co uniemożliwiają procedurę rozstrzygnięcia sporów przed Międzynarodowym Trybunałem Sprawiedliwości [20]. Z powyższych powodów należy kierować się dużą ostrożnością przy zawieraniu takich porozumień, bo choć zapewniają uproszczoną procedurę związania się zobowiązaniami, to niosą ryzyko utajnienia ich treści.

Po raz kolejny w przypadku katastrofy pod Smoleńskiem posłużono się mało przejrzystymi źródłami prawa opierającymi się na zaufaniu i dobrej wierze stron. O ile w początkowej fazie wydarzeń przedstawiciele Państwa Polskiego mogli nie dostrzegać rosyjskich działań nie w pełni spełniających *bona fides*, o tyle półtora miesięczny okres od katastrofy dostarczał dostatecznej ilości dowodów, by uznać zachowanie Federacji Rosyjskiej za dalekie od stosowania zasady dobrej wiary. Mimo to, wbrew znanym już wówczas opinii publicznej faktom o nieprofesjonalnych działaniach strony rosyjskiej, rząd RP po raz kolejny w oparciu o wzajemne zaufanie zawarł porozumienie mocno uzależniające Rzeczpospolitą Polskę od dobrej woli Federacji Rosyjskiej.

W świetle polskiej Konstytucji i ustawy o umowach międzynarodowych (art. 12) [21] minister mógł podpisać wspomniane memorandum po uprzednio nabytej zdolności traktatowej upoważniającej go do zaciągnięcia zobowiązania prawnomiędzynarodowego w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej. Pomimo dogłębnych poszukiwań nie znalazłam odpowiedzi, kto i na jakiej podstawie prawnej upoważnił Jerzego Millera do podpisania memorandum o porozumieniu w sprawie przekazania Stronie Polskiej zapisów rejestratorów pokładowych samolotu Tu-154 M numer pokładowy 101 Rzeczypospolitej Polskiej, który uległ katastrofie 10 kwietnia 2010 roku pod Smoleńskiem. Jeśli faktycznie minister Jerzy Miller 31 V 2010 r. reprezentował Rzeczpospolitą Polską i zaciągał w jej imieniu prawne zobowiązanie nie mając jednocześnie konstytucyjnego upoważnienia do podejmowanych czynności, dopuścił się złamania Konstytucji RP i istnieje podstawa do postawienia go przed Trybunałem Stanu.

W aspekcie analizy polsko-rosyjskiego memorandum z 31 V 2010 r. szczególnej uwagi wymaga akt poświadczający za zgodność z oryginałem kopii zapisów rejestratorów pokładowych dokonany przez ministra Jerzego Millera. Podpisany przez niego dokument stwierdza brak sprzeciwu co do zgodności badań Komisji MAK i polskich ekspertów, zaś w Protokole przekazania Stronie Polskiej kopii zapisów rejestratorów pokładowych samolotu Tu-154 M numer pokładowy 101 Rzeczypospolitej Polskiej oraz zapisów rozmów członków załogi między sobą oraz ze służbami naziemnymi [22] potwierdza ich autentyczność z oryginałami. Każda kopia zapisów rozmów z kokpitu, w zależności dla kogo była sporządzana (firmy Forenex, Komisji MAK, Komisji Millera czy FSB), znacząco różniła się długością nagrania. Można jedynie przypuszczać, że minister Jerzy Miller poświadczył protokół przekazania kopii zapisów rejestratorów lotu klauzulą za zgodność z oryginałem w pkt. 6, nie zaznając się wcześniej z oryginałami. Stanowiłoby to wyraźne naruszenie wiarygodności dokumentu, tzw. fałsz intelektu, spenalizowane w art. 271 kodeksu karnego [17]. Minister Jerzy Miller jako funkcjonariusz publiczny poświadczając nieprawdę naruszyłby tym samym wiarygodność dokumentu.

Akt podpisania przez polskiego ministra memorandum ze stroną rosyjską można rozpatrywać również pod kątem naruszenia przez Jerzego Millera art. 129 kodeksu karnego [17]. Pozbawienie polskiej prokuratury jednego z podstawowych dowodów w śledztwie było jawnym działaniem na szkodę państwa polskiego. Wbrew korzystnym przepisom Konwencji chicagowskiej o zwrocie państwu rejestracji statku powietrznego wszelkich dowodów po zakończonym badaniu przyczyn wypadku przez państwo miejsca zdarzenia, polski minister zgodził się na dodatkowe porozumienie międzyresortowe skutkujące negatywnymi konsekwencjami dla polskiego śledztwa.

2.3. Aktywność konsularna w zakresie transgranicznego transportu zwłok

W tym miejscu należy poświęcić szczególną uwagę aktywności konsularnej i dyplomatycznej przedstawicieli Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie transgranicznego transportu zwłok oraz rzekomemu zakazowi otwierania trumien na terytorium Polski. Zgodnie z art. 37 (a) Konwencji wiedeńskiej o stosunkach konsularnych z 1961 r. [23] w przypadku śmierci obywatela państwa wysyłającego właściwe władze państwa przyjmującego są zobowiązane do natychmiastowego poinformowania urzędu konsularnego, w którego okręgu nastąpił zgon. Obowiązek notyfikacyjny państwa przyjmującego wobec konsula państwa wysyłającego został sformułowany również w Europejskiej konwencji o funkcjach konsulów [24], a także Konwencji konsularnej między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską z 1992 r. [25]. Konsul z kolei, w świetle przepisów polskiej ustawy o funkcjach konsulów z 1984 r. [26], pośredniczy w zgłoszeniu we właściwym urzędzie stanu cywilnego w Polsce faktu zgonu polskiego obywatela za granicą. Z powyższego obowiązku notyfikacyjnego strona rosyjska faktycznie mogła zrezygnować z uwagi na fakt, iż wszelkie informacje dotyczące katastrofy były bezpośrednio przekazywane polskiemu ambasadorowi, a następnie najwyższym władzom państwowym [27]. W ramach czynności konsularnych leży udzielenie odpowiedniej pomocy rodzinom zmarłych, zabezpieczenia mienia denatów, reprezentowanie interesów rodzin jak również czuwanie nad przebiegiem postępowań i informowanie bliskich [28]. Szczególna aktywność konsularna ma miejsce w przypadku podejrzenia co do śmierci obywatela wskutek przestępstwa. W takiej sytuacji konsul jest zobowiązany do notyfikacji ministerstwu sprawiedliwości o prowadzonym dochodzeniu wraz z protokołami sekcyjnymi denata [27].

Kwestie sprowadzania zwłok z zagranicy, a zarazem obostrzenia dotyczące zakazu otwierania trumien zostały uregulowane w Międzynarodowym Porozumieniu o Przewozie Zwłok z 1937 r. zwanym Konwencją berlińską [29]. Według art. 2 pkt. 2 Konwencji warunkiem do wydania przez państwo *laissez-passer* jest otrzymanie certyfikatu o nie otwieraniu trumny w czasie transportu [29]. Drugim instrumentem prawnomiędzynarodowym dotyczącym przewozu zwłok jest Konwencja Strasburska sporządzona pod auspicjami Rady Europy w 1973 r. [30]. Jej treść znacząco powieliła normy Konwencji Berlińskiej, jednakże nie odnosi się do zakazu otwierania trumien. W świetle art. 5 (a) Konwencji Strasburskiej w celu otrzymania *laissez-passer* należy stosować regulację państwa, z którego zwłoki są przywożone. Ponadto w myśl art. 9 istnieje możliwość powoływania się na regulację zawartą w Konwencji berlińskiej w przypadku, gdy jedno z państw

tego zażąda, a obie strony przystąpiły do obu konwencji [30]. Polska nie jest stroną żadnej z tych konwencji, jednakże prawo wewnętrzne regulujące te kwestie, szczególnie w zakresie przepisów sanitarnych, wyraźnie wzoruje się na normach konwencyjnych. Niemniej jednak trudno jest przyjąć założenie, że regulacje konwencyjne w zakresie wymogów sanitarnych stanowią normę prawa zwyczajowego [27]. Co do zasady prawo zwyczajowe jest niejasne i wymaga potwierdzenia w nierzadko rozmytej praktyce państw [31]. Normy zwyczajowo prawne nie są na tyle precyzyjne, by mogły nakreślić wąskie procedury odnoszące się do wymogów sanitarnych. Tym samym należy odrzucić tezę, iż podstawą do wprowadzenia zakazu otwierania trumien smoleńskich były normy prawa zwyczajowego zaczerpnięte z regulacji Konwencji berlińskiej.

W polskim porządku prawnym kwestie transportu zwłok z zagranicy regulują następujące akty prawne:

1. Ustawa o cmentarzach i chowaniu zmarłych z dnia 31 stycznia 1959 r. [32],
2. Rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie postępowania ze zwłokami i szczątkami ludzkimi z dnia 7 grudnia 2001 r. [33],
3. Rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie pozwoleń i zaświadczeń na przewóz zwłok i szczątków ludzkich z dnia 27 grudnia 2007 r. [34].

Zgodnie z brzmieniem art. 12 ust. 2 ustawy o cmentarzach i chowaniu zmarłych, istnieje zakaz przenoszenia i przewożenia zwłok przy otwartych trumnach [32]. Zakaz zawarty w ustawie dotyczy jednak wyłącznie transportu, nie zaś aktu otwarcia trumny. Kwestie otwierania trumien nie zostały objęte rozporządzeniem Ministra Zdrowia z 2007 r.

W celu sprowadzenia zwłok z zagranicy art. 14 ust. 4 pkt. 2 stawia wymóg uzyskania pozwolenia starosty właściwego ze względu na miejsce, w którym zwłoki i szczątki mają być pochowane, a następnie zaświadczenia polskiego konsula [32]. Do postępowania w sprawie sprowadzania zwłok i szczątków z zagranicy mieszczącego się w kompetencjach konsulów art. 20 (a) odsyła do przepisów w ustawie o funkcjach konsulów Rzeczypospolitej Polskiej z 1984 r. [26]. Ta zaś nie odnosi się do kwestii przewozu zwłok z zagranicy, ani też nie nakłada żadnych procedur w tym zakresie, a jedynie w art. 31 zapewnia o trybie postępowania konsula (jest on określony w odrębnym rozporządzeniu Ministra Spraw Zagranicznych, którego *à propos* nie wydano).

Dalej zasady postępowania ze zwłokami i szczątkami oraz warunki ich ekshumacji i przewozu określono w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z 2001 r., wydanym na podstawie art. 20 ust. 3 ustawy o cmentarzach i chowaniu zmarłych. Paragraf 6 ust. 2 wprowadza wyraźny zakaz otwierania trumny od momentu złożenia do niej zwłok i przymocowania wieka trumny. Regulacji tej wtóruje paragraf 11 ust. 3, który nakazuje po przywiezieniu na miejsce pochówku zwłok ich bezzwłoczne pochowanie bez otwierania trumny. W myśl powyższego należy rozumieć już same czynności na cmentarzu, nie zaś czynności poprzedzające pochówek. Ponadto regulacje te nie mogły stanowić podstawy prawnej dla formularzy o sprowadzeniu zwłok z zagranicy i nakazu pochówku bez otwierania trumien, jakie są dostępne na stronie ambasady RP w Moskwie, a które musiały podpisać rodziny ofiar smoleńskich.

Reasumując, nie było formalnego zakazu otwierania trumien w aspekcie aktywności konsularnej, gdyż w zakresie zabezpieczenia transportu jego rola sprowadza się do umieszczenia plomb na trumnach i wystawieniu odpowiednich dokumentów w celu umożliwienia wywozu zwłok z zagranicy. Błędy należy dopatrywać się w zaniechaniach prokuratury, która po przywiezieniu trumien ofiar smoleńskich nie podjęła się czynności sekcyjnych.

2.4. Nielegalne przejęcie władzy przez Bronisława Komorowskiego

Katastrofa lotnicza z 10 IV 2010 r., w której śmierć poniósł Prezydent RP Lech Kaczyński, wymusiła zastosowanie wyjątkowych procedur, jakie określa Konstytucja RP. Przejęcie obowiązków Prezydenta RP przez Marszałka Sejmu Bronisława Komorowskiego budzi jednak wiele kontrowersji i rodzi szereg wątpliwości odnośnie do legalności w świetle prawa konstytucyjnego.

Zgodnie z brzmieniem art. 126 *Konstytucji RP* Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej jest gwarantem ciągłości państwa [35]. W tym celu art. 131 [35] reguluje zastępstwo Prezydenta w przypadku niemożności sprawowania urzędu i określa dwie sytuacje:

- 1) Prezydent nie może przejściowo sprawować urzędu (art. 131 ust. 1),
- 2) opróżnienie urzędu (art. 131 ust. 2).

W obu trybach obowiązki Prezydenta Rzeczypospolitej wykonuje Marszałek Sejmu, a w sytuacji, gdy Marszałek Sejmu nie może, obowiązki te pełni Marszałek Senatu.

W przypadku, w którym Prezydent nie może przejściowo sprawować urzędu, zgodnie z art. 131 ust. 1 Prezydent powinien powiadomić o tym Marszałka Sejmu. Przepis ten uwzględnia również sytuację, gdy Prezydent nie jest w stanie sam dokonać takiego zawiadomienia, wówczas o stwierdzeniu przeszkody rozstrzyga Trybunał Konstytucyjny na wniosek Marszałka Sejmu. Konstytucja nie wylicza jednak okoliczności, które mogłyby skutkować tymczasową niezdolnością do sprawowania urzędu [36].

Opróżnienie urzędu następuje z powodu:

- 1) śmierci Prezydenta,
- 2) zrzeczenia się urzędu,
- 3) stwierdzenia nieważności wyboru Prezydenta lub innych przyczyn nieobjęcia urzędu po wyborze,
- 4) trwałej niezdolności do sprawowania urzędu ze względu na stan zdrowia,
- 5) złożenia Prezydenta Rzeczypospolitej z urzędu orzeczeniem Trybunału Stanu.

Dnia 10 IV 2010 r. podstawą prawną do przejęcia władzy przez ówczesnego Marszałka Sejmu Bronisława Komorowskiego był art. 131 ust. 2 pkt 1. Śmierć Prezydenta Lecha Kaczyńskiego stała się przesłanką do automatycznego przejęcia władzy. W tym aspekcie kluczowe jest dokonanie rzetelnej analizy, czy akt przejęcia władzy przez Bronisława Komorowskiego odbył się w świetle art. 7 Konstytucji RP, tj. na podstawie i w granicach prawa.

Należy zaznaczyć, iż uznanie za zmarłego dokonuje się w oparciu o prawo cywilne (art. 29-32) [37]. Formalnego stwierdzenia zgonu dokonuje lekarz, sporządzając kartę zgonu. Zgodnie z art. 66 *Ustawy Prawo o aktach stanu cywilnego* [38] na podstawie karty zgonu w dalszym kroku wydaje się akt zgonu, który jest aktem stanu cywilnego rejestrującym śmierć osoby. W momencie przejęcia władzy

przez Bronisława Komorowskiego (godziny południowe) właściwe organy państwa nie były w posiadaniu aktu zgonu Prezydenta Lecha Kaczyńskiego. Co więcej, w tych godzinach nieznanie było nawet jeszcze położenie ciała Prezydenta, więc nie było podstaw formalnych, by stwierdzić śmierć Głowy Państwa Polskiego w pierwszych godzinach od katastrofy. Należało wówczas uznać Prezydenta Lecha Kaczyńskiego za osobę zaginioną i na tej podstawie rozpocząć procedurę zawartą w art. 131 ust. 1. Rozmiar tragedii zaważył o mechanicznym przyjęciu tezy o śmierci wszystkich osób znajdujących się na pokładzie TU-154M, mimo iż zgodnie z duchem i literą prawa należało domniemywać, że dopóki nie było niezaprzeczalnych dowodów o zgonie, ktoś mógł przeżyć katastrofę. Takiej interpretacji prawa mógł wtórować chaos informacyjny, w którym pojawiały się informacje o rzekomym przeżyciu katastrofy przez trzy osoby [39].

W zaistniałej sytuacji nie można było powołać się na art. 30 paragraf 1 kodeksu cywilnego [37] odnoszący się do uznania za zmarłych osoby, które uczestniczyły w katastrofie lotniczej ze względu na niespełnienie przesłanki czasowej, tj. sześciu miesięcy.

Warto jednak przyjrzeć się art. 66 ust. 2 *Ustawy Prawo o aktach stanu cywilnego* [38], który w zaistniałych okolicznościach w Smoleńsku mógł mieć realne zastosowanie. W myśl powyższego przepisu akt zgonu można było sporządzić na podstawie otrzymanej od MSZ FR noty dyplomatycznej o poniesieniu śmierci przez wszystkich pasażerów i załogę TU-154M. W chwili obejmowania urzędu Prezydenta RP Bronisław Komorowski nie dysponował oficjalnym komunikatem stwierdzającym zgon Prezydenta Lecha Kaczyńskiego. W tym miejscu znów trzeba przypomnieć, że w myśl art. 7 Konstytucji RP organy państwowe działają na podstawie prawa, nie zaś prasowych i medialnych doniesień.

Nie będąc w posiadaniu aktu zgonu Prezydenta Lecha Kaczyńskiego Marszałek Sejmu mógł przejąć obowiązki Prezydenta RP wyłącznie na podstawie procedur zawartych w art. 131 ust. 1. Bronisław Komorowski powinien złożyć wniosek do Trybunału Konstytucyjnego w sprawie uznania przejściowej niemożności sprawowania urzędu przez Prezydenta. Tymczasem do przejęcia obowiązków Prezydenta RP w dniu 10 IV 2010 r. doszło przy rażącym naruszeniu Konstytucji RP, co stanowi delikt konstytucyjny.

Literatura cytowana

- [1] Ustawa o Biurze Ochrony Rządu (Dz. U. z 2004 r., Nr 163, poz. 1712)
- [2] *20 najważniejszych uchybień BOR ws. Smoleńska. „Miały wpływ na bezpieczeństwo”*, http://wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114873,11056567,20_najwazniejszych_uchybień_BOR_ws_Smoleńska_Miały.html
- [3] P. Soloch, *Katastrofa smoleńska: niewydolność państwa i zmarnowany moment instytucjonalny w III RP*, [w:] P. Falkowski, P. Legutko, M. Łuczewski, M. Pyza, J. F. Staniłko, T. Żukowski, P. Żurawski vel Grajewski, *Katastrofa: Bilans dwóch lat*, Warszawa 2012, s. 62.
- [4] *Pokrzyżowany plan rekonwersji*, <http://stary.naszdziennik.pl/index.php?dat=20120322&typ=po&id=po11.txt>

- [5] *Funkcjonariusze BOR usłyszają zarzuty*, <http://www.rp.pl/artykul/800222.html?print=tak&p=0>
- [6] *Planując wizytę w Katyniu BOR dopuścił się uchybień*, <http://www.polskieradio.pl/5/3/Artykul/527347,Planujac-wizyte-w-Katyniu-BOR-dopuscil-sie-uchybień>
- [7] T. Orłowski, *Protokół dyplomatyczny. Ceremoniał i etykieta*, Warszawa 2005, s. 237.
- [8] Decyzja nr 184/MON Ministra Obrony Narodowej z 9 czerwca 2009 r. (Dz. Urz. MON z 2009 r., Nr 12, poz. 129)
- [9] *Łądowanie tupolewa w dniu 7 kwietnia 2010*, <http://www.youtube.com/watch?v=aybaIMyagX0>
- [10] Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. z 1996 r., Nr 94, poz. 426)
- [11] Regulamin lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (RL-2006), sygn. WLOP 370/2006.
- [12] *Katastrofa według instrukcji*, <http://www.rp.pl/artykul/559911.html?print=tak&p=0>
- [13] Porozumienie z dnia 14 grudnia 1993 r. [http://static.presspublica.pl/red/rp/pdf/kraj/Porozumienie_z_14_grudnia_1993%20r._\(616%20KB\).pdf](http://static.presspublica.pl/red/rp/pdf/kraj/Porozumienie_z_14_grudnia_1993%20r._(616%20KB).pdf)
- [14] *Smoleńsk. Rosjanie nie zgodzili się na wymianę danych o pogodzie*, <http://nczas.com/wazne/katastrofa-w-smolensku-rosjanie-nie-zgodzili-sie-na-wymiane-danych-o-pogodzie/>
- [15] *METAR – opis*, <http://awiacja.imgw.pl/index.php?product=metar-opis>
- [16] Ustawa o Urzędzie Ministra Obrony Narodowej z dnia 14 grudnia 1995 r. (Dz. U. z 1996 r., Nr 10, poz. 56)
- [17] Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks Karny (Dz. U. z 1997 r., Nr 88, poz. 553)
- [18] Memorandum o porozumieniu, [http://orka.sejm.gov.pl/ZespólSmolenskMedia.nsf/files/ZSMK-9B3CPN/\\$File/Memorandum%20Millera.doc](http://orka.sejm.gov.pl/ZespólSmolenskMedia.nsf/files/ZSMK-9B3CPN/$File/Memorandum%20Millera.doc)
- [19] *Nowy dowód na sfalszowanie czarnych skrzynek*, <http://niezalezna.pl/42283-nowy-dowod-na-sfalszowanie-czarnych-skrzynek>
- [20] J. Sozański, *Współczesne prawo traktatów*, Warszawa-Poznań 2003, s. 183.
- [21] Ustawa o umowach międzynarodowych (Dz. U. z 2000r., Nr 39, poz. 443)
- [22] Protokół przekazania Stronie Polskiej kopii zapisów rejestratorów pokładowych samolotu Tu-154 M numer pokładowy 101 Rzeczypospolitej Polskiej oraz zapisów rozmów członków załogi między sobą oraz ze służbami naziemnymi, [http://orka.sejm.gov.pl/ZespólSmolenskMedia.nsf/files/ZSMK-9B3CPS/\\$File/Protok%20C3%B3%20przekazania%20skrzynek.doc](http://orka.sejm.gov.pl/ZespólSmolenskMedia.nsf/files/ZSMK-9B3CPS/$File/Protok%20C3%B3%20przekazania%20skrzynek.doc)
- [23] Konwencja Wiedeńska o stosunkach konsularnych z 1961 r. (United Nations Treaty Series, vol. 500, 1961, poz. 212)
- [24] Europejska Konwencja o funkcjach konsulów (European Treaty Series 1967, No. 061)
- [25] Konwencja konsularna między Rzeczpospolitą Polską a Federacją Rosyjską z 1992 r. (Dz. U. z 1995 r., Nr 140, poz. 687)
- [26] Ustawa o funkcjach konsulów z 1984 r. (Dz. U. z 1984 r., Nr 9, poz. 34)
- [27] P. Czubik, *Aktywność konsularna w zakresie transgranicznego transportu zwłok – analiza podstawowych regulacji na tle działań podjętych po*

- katastrofie smoleńskiej wobec wątpliwości co do zakazu otwierania trumien*, Kraków 2013, s. 2.
- [28] J. Sutor, *Prawo dyplomatyczne i konsularne*, Warszawa 2012, s. 483.
- [29] *International agreement concerning the conveyance of corpses*, LNTS vol. CLXXXIX, 1938, poz. 4391.
- [30] *Agreement on the Transfer of Corpses*, European Treaty Series 1973, No. 080.
- [31] W. Góralczyk, *Prawo międzynarodowe publiczne w zarysie*, Warszawa 1989, s. 103.
- [32] Ustawa o cmentarzach i chowaniu zmarłych z dnia 31 stycznia 1959 r. (Tekst jedn. Dz. U. z 2011 r., Nr 118, poz. 687)
- [33] Rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie postępowania ze zwłokami i szczątkami ludzkimi z dnia 7 grudnia 2001 r. (Dz. U. z 2001 r., Nr 153, poz. 1783)
- [34] Rozporządzenie Ministra Zdrowia w sprawie pozwoleń i zaświadczeń na przewóz zwłok i szczątków ludzkich z dnia 27 grudnia 2007 r. (Dz. U. z 2007 r., Nr 249, poz. 1866)
- [35] Konstytucja RP (Dz. U. z 1997 r., Nr 78, poz. 483)
- [36] Banaszak B., *Prawo konstytucyjne*, Warszawa 2010, s. 613.
- [37] Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 1964 r., Nr 16, poz. 93 z późn. zm.)
- [38] Ustawa Prawo o aktach stanu cywilnego (Dz. U. z 2004 r., Nr 161, poz. 1688)
- [39] *Niepotwierdzona informacja: Trzy osoby mogły przeżyć katastrofę*, <http://www.rmfm24.pl/raport-lech-kaczynski-nie-zyje-2/fakty/news-niepotwierdzona-informacja-trzy-osoby-mogly-przezyc,nId,271726>