



Warszawa, dnia 22 października 2024 r.

## NOTATKA

### DOTYCZĄCA DZIAŁALNOŚĆ ZESPOŁU ŚLED CZEGO NR 1 PROKURATURY KRAJOWEJ

#### Uwagi Ogólne

##### **Bezprecedensowość katastrofy**

W dziejach światowego lotnictwa nigdy nie doszło do katastrofy lotniczej o zbliżonych okolicznościach, do katastrofy samolotu Tu-154M nr 101. Dochodziło do wypadków lotniczych, w których ginęły „głowy państwa” i szefowie rządów, lecz w przypadku katastrofy samolotu Tu-154M mamy do czynienia ze śmiercią łącznie 96 osób, w tym urzędującego Prezydenta RP wraz z małżonką, ostatniego Prezydenta RP na uchodźstwie, Wicemarszałka Senatu, dwóch Wicemarszałków Sejmu, Rzecznika Praw Obywatelskich, Prezesa NBP, Prezesa IPN, Szefa KPRP, Szefa BBN, pięciu sekretarzy i podsekretarzy stanu, dwóch senatorów i dwunastu posłów, a także generałów wszystkich rodzajów Sił Zbrojnych RP.

Co więcej Tu-154M był samolotem wojskowym kraju należącego do struktur NATO, który uległ katastrofie na terenie stykającym się z obszarem jednej z baz wojskowych Federacji Rosyjskiej, a więc państwa potencjalnie wrogiego. Miejscem lądowania było otwarte czasowo rosyjskie lotnisko wojskowe, zarządzane i obsługiwane przez żołnierzy Federacji Rosyjskiej.

Wszystkie te okoliczności miały wpływ na skomplikowanie śledztwa oraz jego czasochłonność, a także wysokie koszty.

##### **Czas trwania śledztwa**

Przedmiotowe śledztwo zostało wszczęte w dniu zdarzenia, tj. 10.04.2010 roku. Liczne nieprawidłowości w realizacji czynności przez stronę rosyjską oraz brak realizacji wniosków o pomoc prawną strony polskiej skutkowało koniecznością podejmowania w przedmiotowym śledztwie szeregu, często niestandardowych i niekonwencjonalnych działań. Sytuacji nie ułatwił brak procedur i wynikający z tego chaos organizacyjny w polskich organach zajmujących się

przedmiotowym zdarzeniem oraz wynikające z tego błędy, w szczególności w pierwszych miesiącach śledztwa prokuratorskiego i badania przez powołaną komisję.

Brak swobodnego dostępu do miejsca zdarzenia, wraku samolotu i jego rejestratorów skutkowało koniecznością „obudowywania”, spowodowanej tym faktem „wyrwy” w materiale dowodowym, ogromną liczbą czasochłonnych i kosztownych czynności dowodowych. Charakter sprawy wykluczał i nadal wyklucza możliwość zaniechania przeprowadzenia jakiegokolwiek dowodu mogącego mieć, choćby hipotetycznie, znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy.

Nie bez znaczenia dla długości śledztwa miał fakt likwidacji prokuratury wojskowej i przeniesienia postępowania do struktur prokuratury powszechnej z wyznaczeniem nowego składu zespołu prokuratorów, którzy musieli zapoznać się z obszernym materiałem dowodowym.

Innym istotnym faktem wpływającym na długość śledztwa była konieczność umiędzynarodowienia procesu opiniowania między innymi z uwagi na bliskie relacje niektórych biegłych, dotychczas opiniujących w sprawie, z osobami pokrzywdzonymi lub osobami podejrzewanymi. Podkreślić także należy brak wystarczającego doświadczenia polskich ekspertów, biegłych z różnych instytucji oraz specjalności w wyjaśnianiu katastrof dużych samolotów. Sytuacji nie ułatwiała upolitycznienie wyjaśniania przyczyn katastrofy poprzez wywołanie swoistej wojny na „brak argumentów”, podział społeczeństwa, ośmieszanie tego procesu lub przypisywanie mu „dziejowej” skutkowości. Zawiedli zdecydowanie nie tylko politycy, ale i cały autorytet naukowy, który zamiast „zjednoczyć” siły w wyjaśnianiu przyczyn tragedii skupił się na zajmowaniu pozycji przy którejś ze stron konfliktu.

Warto również zauważyć, że biegli powołanego Międzynarodowego Zespołu Biegłych (dalej MZB) mogli wydać swoją opinię kompleksową dopiero po uzupełnieniu materiału dowodowego między innymi o opinię kompleksową Międzynarodowego Zespołu Biegłych z zakresu medycyny sądowej (dalej MZBms), który z kolei nie mógł zakończyć prac bez uzyskania wszystkich opinii okołomedycznych wywołanych po przeprowadzeniu ekshumacji i sekcji zwłok ofiar katastrofy.

Opinia MZBms jest dobrym przykładem obrazującym skomplikowany i niestandardowy charakter przedmiotowego śledztwa. Choć odnosi się tylko do jednego z wielu aspektów postępowania, wymagała wielu skomplikowanych, czasochłonnych oraz kosztownych czynności umożliwiających jej opracowanie.

Najpierw należało dokonać analizy polskiej żączykowej dokumentacji medycznej. Później rosyjskiej dokumentacji *post mortem*. Po wykryciu nieprawidłowości i stwierdzeniu

niepełności, niejasności, sprzeczności oraz braku rzetelności dotychczas posiadanych opinii, konieczne było podjęcie działań zmierzających do usunięcia tych braków. Gdy próby te nie dały pozytywnych rezultatów konieczne okazało się przeprowadzenie procesu ekshumacyjnego najpierw 9, a później 83 ofiar katastrofy. Proces ten był działaniem o niespotykanej dotąd złożoności, co wiązało się z liczbą ekshumacji prowadzonych na terenie całego kraju oraz bezprecedensową wnikliwością przeprowadzanych sekcji zwłok. Rezultatem tych działań było blisko 500 opinii medycznych i okołomedycznych (opinie wstępne, uzupełniające, histopatologiczne, toksykologiczne, genetyczne), a finalnie opinia kompleksowa wydana przez uznane autorytety z zakresu medycyny sądowej z kraju i innych państw Europy. Po wydaniu tej opinii konieczne było poddanie wszystkich opinii medycznych i okołomedycznych (łącznie blisko 500), a niekiedy i dokumentacji źródłowej ponownej analizie, co doprowadziło do wniosku o konieczności uzupełnienia opinii kompleksowej MZBms. Opinia ta wymagała uzgodnienia jej treści pomiędzy 16 biegłymi z wielu krajów Europy.

Między innymi zasadność zasięgnięcia wielu opinii biegłych, w tym opinii MZB-ych skutkowałą koniecznością poniesienia znacznych kosztów w ramach przedmiotowego śledztwa.

Czynności ekshumacyjne doprowadziły również do prawidłowej identyfikacji wszystkich ciał i ich części ofiar katastrofy, a tym samym pozwoliły na właściwy ich pochówek.

### **Koszty śledztwa**

Śledztwa i badanie wypadków lotniczych statków powietrznych o charakterystyce dużego samolotu pasażerskiego należą do najbardziej kosztownych postępowań. Związane jest to nie tylko z „gabarytami” zdarzenia oraz obiektów stanowiących przedmiot badań, ale również wielowątkowością czynionych w tego typu sprawach ustaleń.

Po zgromadzeniu obszernego materiału dowodowego konieczne jest pozyskanie zazwyczaj dużej liczby opinii biegłych różnych specjalności, w tym z zakresu: aerodynamiki, mechaniki lotu, pilotażu, awioniki, pokładowych urządzeń radioelektronicznych, automatyki sterowania lotem, nawigacji, obsługi urządzeń nawigacyjnych, konstrukcji statków powietrznych, zespołu napędowego, eksploatacji statków powietrznych, łączności i radiotechnicznego zabezpieczenia lotów, szkolenia lotniczego, użytkowania samolotu w locie, współpracy w załodze, kierowania lotami, procedur ruchu lotniczego, technicznej obsługi statków powietrznych, budowy i odczytu rejestratorów lotu, fonoskopii, meteorologicznego zabezpieczenia lotów, medycyny lotniczej, psychologii lotniczej, medycyny sądowej, etc.

Zasadne jest również pozyskanie specjalistycznych ekspertyz certyfikowanych laboratoriów z zakresu histopatologii, toksykologii, genetyki, fizykochemii, czy podmiotów specjalizujących się w ekstrakcji i analizie danych cyfrowych.

W Polsce nie prowadzono w ostatnich 30 latach żadnego śledztwa dotyczącego katastrofy dużego samolotu o charakterystyce samolotu pasażerskiego z podobną liczbą ofiar. W żadnym wypadku nie należy próbować porównywać katastrofy Tu-154M nr 101 z katastrofami samolotów Il-62 w latach 80-tych. Tym bardziej nieporównywalne są śledztwa prowadzone wówczas, do postępowania PK III 1 Ds 1.2016.

Niekiedy, również niesłusznie, śledztwo dotyczące Tu-154M jest porównywane do postępowania dotyczącego katastrofy samolotu MH17 zestrzelonego nad Ukrainą w 2014 roku.

Warto zauważyć, że z uwagi na okoliczności sprawy (dobrze udokumentowana informacja o zestrzeleniu samolotu) śledztwo to było nieporównywalnie mniej skomplikowane niż śledztwo dotyczące Tu-154M wymagające weryfikacji wszystkich bardziej i mniej prawdopodobnych wersji kryminalistycznych.

Niezależnie od tego wyjaśnienie przyczyn katastrofy MH17 kosztowało Królestwo Niderlandów łącznie ponad 166 mln EURO, z czego samo śledztwo prokuratury 34,1 mln euro, tj. 146,63 mln złotych. Do tego należy dodać 9 mln euro (38,7 mln złotych) kosztów związanych z identyfikacją (w Polsce koszty te ponosi prokuratura identyfikująca ofiary w ramach śledztwa). Łącznie daje to 43,1 mln euro, czyli 185,33 mln złotych.

Warto podkreślić, że w Niderlandach od ponad 30 lat funkcjonują wyspecjalizowane struktury policyjne oraz wyznaczeni prokuratorzy, a także prokurator będący koordynatorem ds. wypadków lotniczych w lotnictwie cywilnym, przeszkoleni do prowadzenia tego typu śledztw. Co więcej, na potrzeby śledztwa dotyczącego MH17 znacznie zmieniono zasady holenderskiego procesu karnego. Część kosztów poniosły inne kraje, z których pochodziły ofiary tego zdarzenia. Udzielały one wsparcia w procesie badawczym oraz śledztwie od pierwszego dnia od zdarzenia między innymi sprawnie realizując wnioski o pomoc prawną. Niebagatelne wsparcia udzielił również Boeing, tj. konstruktor i producent zestrzelonego samolotu.

Tymczasem w Polsce dobór osób do prowadzenia tego śledztwa wydawał się być w dużej mierze przypadkowy. Decydującym argumentem przemawiającym za wysłaniem danego prokuratora na miejsce zdarzenia była bliskość jego zamieszkania od lotniska, posiadanie paszportu oraz oczywiście przynależność do struktur prokuratury wojskowej. Brak było wykwalifikowanych podmiotów współpracujących. Znaczne trudności przysporzyło skompletowanie zespołu biegłych. Nikt wówczas od prawie 30 lat nie badał w Polsce wypadków

z udziałem tego typu samolotu. Osoby dobrane do opiniowania nierzadko były związane z 36 splt, znały członków załogi, obsługę samolotu, ich przełożonych a także inne osoby zaangażowane w przygotowanie załogi, samolotu lub samego lotu.

To samo dotyczyło KBWLLP. Komisja ta de facto w dniu zdarzenia nie istniała. Nie była wówczas komisją stałą, lecz powoływana była *ad hoc*. Niekiedy wiele tygodni po zaistnieniu wypadku.

Ówczesne struktury Państwa, począwszy od Prokuratury, Żandarmerii Wojskowej, ABW, CLKP, a skończywszy na KBWLLP, nie były organizacyjnie i merytorycznie przygotowane do realizacji czynności dowodowych w takiej kategorii postępowaniu.

W toku śledztwa PK III 1 Ds 1.2016 wnioski o pomoc prawną były realizowane z dużym opóźnieniem. Dotyczyło to nie tylko pomocy prawnej udzielanej przez Federację Rosyjską, lecz nawet świadczonej przez USA. Brak było możliwości współpracy z ekspertami Tupolewa odpowiedzialnymi za projektowanie i budowę samolotu, który uległ katastrofie. Dostęp do miejsca zdarzenia, wraku oraz rejestratorów był znacznie ograniczony, a mają one niezwykle istotne znaczenie przy badaniu zdarzenia lotniczego o specyfice CFIT (kontrolowany lot ku ziemi - *controlled flight into terrain*).

Postępowanie to przy tak skomplikowanej materii, dostępie do wąskiej grupy doświadczonych oraz niezależnych ekspertów, przy błędach popełnionych przez przedstawicieli organów Państwa Polskiego w początkowej fazie postępowania, braku współpracy ze strony rosyjskiej, w tym przede wszystkim brak dostępu do wraku samolotu, a nadto upolitycznienie zdarzenia w przestrzeni publicznej i tak nie jest najdłużej trwającym śledztwem dotyczącym katastrofy lotniczej.

Wspomnieć można między innymi śledztwo w sprawie katastrofy, w dniu 03.01.2004 r., Boeinga 737 egipskich linii Flash Airlines w którym zginęło 148 osób, w tym 134 obywateli Francji. Zostało ono zamknięte po 13 latach od katastrofy, gdy stwierdzono, że przyczyną wypadku mogły być błędy w zakresie szkolenia pilotów oraz nieprawidłowe przestrzeganie czasu odpoczynku załogi. Po 15 latach od katastrofy francuski sąd apelacyjny nakazał wznowić dochodzenie uznając, że poprzednie dochodzenie było niewystarczająco rzetelne.

Śledztwo w sprawie katastrofy w dniu 04.12.1980 r. na przedmieściach Lizbony samolotu Cessna z premierem Portugalii, ministrem obrony narodowej oraz czterema innymi osobami, które formalnie zostało zakończone w 2004 r. Ponownie wznowiono je w 2011 r.

Postępowanie w sprawie katastrofy samolotu Boeing 747-131 linii TWA do której doszło w dniu 17.07.1996 r. w pobliżu Long Island (części Nowego Jorku), w wyniku której zginęło

212 pasażerów. Postępowanie trwało ponad 4 lata i kosztowało ponad 40 mln dolarów. Do tej pory mimo jego formalnego zamknięcia przyczyna katastrofy budzi dużo wątpliwości i jest przedmiotem różnych spekulacji.

Podkreślić należy, iż w tych wszystkich postępowaniach organy ścigania oraz eksperci mieli swobodny dostęp do elementów samolotu, dokumentacji, itp., ale przede wszystkim wsparcie władz oraz opinii publicznej, którym zależało na bezstronnym i rzetelnym wyjaśnieniu przyczyn katastrofy.

### **Śledztwa zakończone i otwarte.**

Oprócz głównego śledztwa Zespół Śledczy nr 1 w okresie swojego funkcjonowania prowadził kilkanaście postępowań, z których kilka zostało już prawomocnie zakończonych. W przypadku postępowań obejmujących wątki związane z katastrofą samolotu wydano trzy decyzje, które są prawomocne. I tak: w dniu 10.05.2023 r. wydano obszerne postanowienie o umorzeniu śledztwa obejmującego tzw. „wątek remontowy”. Przedmiotowo postępowanie obejmowało działania, w okresie od dnia 01.01.2008 r. do 09.04.2010 r., na szkodę interesu publicznego funkcjonariuszy komórek organizacyjnych Ministerstwa Obrony Narodowej – ówczesnego Departamentu Zaopatrywania Sił Zbrojnych Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych, Dowództwa Sił Powietrznych, 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego, a także funkcjonariuszy Służby Kontrwywiadu Wojskowego, przekraczających uprawnienia lub nie dopełniających swoich obowiązków, w szczególności przez brak obiektywizmu oraz rzetelności w trakcie przygotowania, a następnie wyboru wykonawcy remontów samolotów TU154 M, a następnie w trakcie realizacji remontu, odbioru od wykonawcy oraz eksploatacji samolotów. Podstawą umorzenia był brak znamion czynu zabronionego. Postępowaniem objęto także czyny z art. 305 § 1 kk i art. 270 § 1 kk. W dniu 12.02.2024 r. wydano decyzję o umorzeniu śledztwa w sprawie przedstawienia w okresie od dnia 15.07.2011 r. do dnia 06.11.2023 r. przez ustalonych biegłych, fałszywych opinii w postaci Ekspertyz Technicznych wraz z załącznikami zatytułowanych „Deszyfracja i analiza danych z pokładowych rejestratorów parametrów lotu samolotu TU-154 M, numer boczny 101 Sił Powietrznych RP, który uległ katastrofie w dniu 10.04.2010 r.” oraz opinii z badania kopii zapisów rejestratorów parametrów lotu, mających służyć za dowód w postępowaniu przygotowawczym WPO w Warszawie, a następnie PK III 1 Ds 1.2016 Prokuratury Krajowej, prowadzonego w sprawie zaistniałego w dniu 10.04.2010 r., w pobliżu lotniska Smoleńsk-Siewiernyj, sprowadzenia katastrofy statku powietrznego Polskich Sił Zbrojnych TU-154M nr 101 z 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego, w wyniku

której śmierć poniosło 96 osób, to jest o przestępstwo z art. 233 § 4 kk. Podstawą umorzenia był brak znamion czynu zabronionego. Postępowanie obejmowało swoim zakresem przedmiotowym przede wszystkim skomplikowane kwestie techniczne. W dniu 15.07.2024 r. wydano postanowienie o umorzeniu kolejnego śledztwa, które przedmiotowo obejmowało 25 czynów. Ta obszerna decyzja procesowa odniosła się między innymi do braku udziału polskich prokuratorów w sekcjach zwłok ofiar katastrofy na terenie Federacji Rosyjskiej oraz nieprzeprowadzenia sekcji zwłok ofiar po przewiezieniu ich do kraju, opisując szczegółowo procesy decyzyjne podejmowane przez funkcjonariuszy publicznych w tym zakresie. Nadto decyzją objęto czyny dotyczące rzekomego niedopełnienia obowiązków służbowych przez funkcjonariuszy publicznych w trakcie realizowania czynności procesowych na terenie Rosji.

Do tej pory, oprócz głównego postępowania, Zespół Śledczy prowadzi 5 innych śledztw. Postępowanie PK III 1 Ds 2.2016 dotyczy kilku czynów, w tym między innymi działania na szkodę Rzeczypospolitej Polskiej przez polskich funkcjonariuszy publicznych poprzez zawarcie niekorzystnej umowy międzynarodowej z Federacją Rosyjską, dotycząca wyboru mechanizmu prawnego właściwego dla prowadzenia badania przyczyn katastrofy samolotu. Śledztwo PK III 1 Ds 5.2016 również obejmuje kilka czynów, w tym dotyczących utrudniania postępowania karnego poprzez nieprawidłowe procesowe zabezpieczenie i utrwalenie stanu dowodu jakim jest wrak samolotu i jego fragmenty, niszczenie wraku samolotu oraz jego niezwrócenie stronie polskiej. Z kolei niejawnie postępowanie PK III 1 Ds 6.2016 obejmuje czyn z art. 265 § 2 kk – ujawnienie informacji niejawnych podmiotowi zagranicznemu. Śledztwo PK III 1 Ds 1.2017, dotyczy poświadczenia nieprawdy przez rosyjskich biegłych genetyków oraz biegłych medyków sądowych, w sporządzonych przez nich opiniach medyczno-sądowych, na potrzeby prowadzonego śledztwa, w sprawie katastrofy polskiego samolotu. Wydano w nim postanowienia o przedstawieniu zarzutów 41 osobom, rosyjskim biegłym medykom sądowym, które obejmują 63 czyny, dotyczące 61 sekcji zwłok i 60 ofiar katastrofy. Postępowanie PK III 1 Ds. 3.2017 prowadzone jest w sprawie poświadczenia nieprawdy co do okoliczności mających znaczenie prawne w okresie od 10.04.2010 r. do 29.07.2011 r. przez członków Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, w dokumentacji sporządzonej w związku z badaniem zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 - wypadku ciężkiego (katastrofy) samolotu Tu-154M, tj. o przestępstwo z art. 271 § 1 kk i inne.

### **Czynności w śledztwie głównym**

Śledztwo zostało wszczęte postanowieniem WPO w Warszawie z dnia 10.04.2010 r. w sprawie o przestępstwo z art. 173 § 2 i 4 kk i było prowadzone pod sygn. Po. Śl. 54/10.

Zarządzeniem Nr 10/16 Prokuratora Generalnego z dnia 21.03.2016 r. śledztwo zostało z dniem 04.04.2016 r., przejęte do dalszego prowadzenia przez Zespół Śledczy Nr 1 Prokuratury Krajowej. Postępowanie zarejestrowano pod sygn. PK III 1 Ds 1.2016.

Postępowanie to znajduje się obecnie w fazie *ad personam*, prowadzone jest przeciwko ppłk. P.Plusninowi i dwóm innym wysokim rangom oficerom rosyjskim, podejrzanym o przestępstwo z art. 173 § 1 i 3 kk. Na wniosek prokuratury sąd wydał postanowienia o tymczasowym aresztowaniu podejrzanych P.Plusnina, W.Ryżenki oraz N.Krasnokutskiego. Decyzje te są prawomocne. Za podejrzanymi wydano listy gończe.

Śledztwo to ma charakter wielowątkowy i z uwagi na jego przedmiot oraz okoliczności zdarzenia jest postępowaniem o niespotykanym dotąd stopniu złożoności.

Przedmiotowe postępowanie przedłużone jest obecnie do dnia 31.12.2024 r. Akta sprawy liczą aktualnie 1979 tomów. Zgromadzono również olbrzymią liczbę elektronicznych danych (kilka TB), które poddawane są szczegółowej analizie, kilkuset dowodów rzeczowych oraz kilka tysięcy śladów.

Wszystkie czynności śledcze w toku tego postępowania realizowane były i są metodycznie w oparciu o plan śledztwa, aktualizowany na bieżąco, stosownie do postępów śledztwa i sukcesywnych ustaleń dowodowych.

W ramach śledztwa weryfikowanych jest równolegle wiele wersji kryminalistycznych. Wśród nich jest zarówno wersja zakładająca błędy członków grupy kierowania lotami na lotnisku Smoleńsk-Północny, wersja wskazująca na błędy załogi samolotu, wersja biorąca pod uwagę ewentualną niesprawność samolotu, jak również wersja zakładająca różnego typu formy sabotażu.

Nie ułatwiał procedowania w tej sprawie fakt, że miejsce zdarzenia oraz wrak samolotu wraz z jego rejestratorami znajdują się na terenie FR i dostęp do nich był i jest znacznie utrudniony, a także większość kluczowych rosyjskich świadków oraz podejrzani przebywają na terenie FR.

Braki dowodowe związane z tymi okolicznościami, a także to, że czynności realizowane przez stronę rosyjską w początkowym, newralgicznym etapie śledztwa prowadzone były na niskim poziomie merytorycznym oraz, że od 2016 r. organy FR odmawiają polskiej Prokuraturze realizacji najistotniejszych czynności dowodowych i jedynie w ograniczonym zakresie realizują wnioski o pomoc prawną, a także nie przekazały wszystkich żądanych dokumentów –



spowodowały zaistnienie ogromnej luki w materiale dowodowym, którą jedynie w pewnym zakresie można wypełnić, realizując często niestandardowe, czasochłonne i nierzadko kosztowne czynności. Podkreślić również należy, iż niektóre działania strony rosyjskiej miały charakter utrudniania postępowania, czy nawet fałszowania dowodów.

Nie sposób pominąć w kontekście niniejszego postępowania szerokiego oddźwięku społecznego oraz znaczenia zdarzenia będącego przedmiotem śledztwa dla Państwa polskiego. Katastrofa smoleńska, stała się przedmiotem publicznych polemik i sporów, w toku których wyrażano skrajnie odmienne poglądy co do jej okoliczności, w tym przede wszystkim przyczyn. Uczyniło to zasadnym weryfikację dotychczasowych ustaleń co do przebiegu katastrofy przez Międzynarodowe Zespoły Biegłych, w składzie których znaleźli się całkowicie niezależni od polskich władz, instytucji, uczelni, partii politycznych, a zarazem doświadczeni i uznani eksperci, niezwiązani z jakimikolwiek organami i instytucjami naukowo badawczymi, zaangażowanymi dotychczas w przedmiotowe postępowanie. Będzie miało to również znaczenie dla oceny ich prac, a więc możliwości podważenia ich kompetencji i obiektywizmu.

W toku prac Zespołu materiał dowodowy zebrany w śledztwie został znacząco uzupełniony. Podjęto szereg czynności procesowych zmierzających do weryfikacji wszystkich wersji śledczych odnoszących się do okoliczności i przyczyn katastrofy. Zebrano niezwykle obszerny materiał dowodowy, którego analiza i interpretacja wymaga wiadomości specjalnych z wielu dziedzin nauki i techniki, w tym wiedzy dotyczącej szeroko pojętego lotnictwa, a także doświadczenia w badaniu wypadków lotniczych.

Potrzeba umiędzynarodowienia śledztwa spowodowała konieczność podjęcia współpracy z biegłymi z wielu krajów, w tym między innymi z USA, Wielkiej Brytanii, Irlandii, Danii, Szwajcarii, Węgier, Portugalii, Włoch – na poziomie dotychczas niespotykanym w jakimkolwiek śledztwie prowadzonym przez polską prokuraturę.

Współpraca ta wymagała pokonania wielu trudności organizacyjno-prawnych, w tym związanych z niedostatkami krajowych i międzynarodowych unormowań.

Podkreślić należy, iż z uwagi na charakter postępowania, które obejmuje kwestie wysoko specjalistyczne, jak szeroko pojęta technika lotnicza, badania fizykochemiczne, kwestie medyczne, fotogrametryczne, itd., uzyskane opinie są bardzo obszerne (liczą po kilkaset stron) i sporządzane w specjalistycznym dla danej dziedziny nauki, czy techniki języku angielskim i polskim. Poszczególne opinie w toku śledztwa były również wielokrotnie uzupełniane i uszczegóławiane pisemnie oraz poprzez przesłuchania biegłych. Jednocześnie z uwagi na fakt,

iż w śledztwie powołano dwa MZB, w tym jeden interdyscyplinarny, cały przekazywany im materiał dowodowy musiał zostać przetłumaczony na język angielski.

Powyższe okoliczności powodują, że śledztwo dotyczące katastrofy samolotu, jaka miała miejsce 10.04.2010 r., jest postępowaniem bezprecedensowym.

### **Przechodząc do szczegółów należy wskazać, co następuje.**

Do tej pory w sprawie przesłuchano ponad 1000 świadków (w tym między innymi byłych pilotów, nawigatorów, techników pokładowych, członków personelu naziemnego, inżynierów byłego 36 SPLT, funkcjonariuszy Biura Ochrony Rządu oraz osoby związane z obsługą pasażerów przed wylotem samolotu w dniu 10.04.2010 r., pracowników Kancelarii Prezydenta RP, członków zespołu archeologów wykonującego czynności w Smoleńsku w 2010 r., żołnierzy z ochrony Ministra Obrony Narodowej oraz z PKW ISAF będących uczestnikami lotów samolotem Tu-154M, osoby wykonujące prawa zmarłych pokrzywdzonych, uzyskano kilkaset opinii i ekspertyz, które następnie w wyniku analiz były uzupełniane. Przeprowadzono szereg oględzin przedmiotów i dokumentów, zabezpieczono na potrzeby śledztwa kilkaset dowodów rzeczowych oraz kilka tysięcy śladów, które podlegały badaniu przez biegłych. Weryfikowano również informacje poprzez realizowanie czynności procesowych w trybie END-a.

### **1) W zakresie związanym z badaniami medyczno-sądowymi.**

Po analizie dokumentacji medycznej ofiar katastrofy, w tym uzyskanych z FR w ramach pomocy prawnej protokołów sekcji zwłok, wyników przeprowadzonych w Polsce ekshumacji oraz sekcji zwłok 9 ofiar katastrofy oraz opinii biegłych z zakresu medycyny sądowej i stwierdzeniu szeregu nieprawidłowości dotyczących opisanych w tychże protokołach obrażeń, a także dokonanej przez stronę rosyjską identyfikacji ciał ofiar, powołano w 2016 r. MZBms, którego zadaniem było między innymi przeprowadzenie radiologicznego obrazowania przestrzennego, oględzin i otwarcia zwłok ofiar katastrofy, określenie przyczyny zgonu, mechanizmu oraz okoliczności powstania stwierdzonych u ofiar obrażeń, stwierdzenie, czy ujawnione obrażenia wskazują na ich powstanie w wyniku uderzenia statku powietrznego o powierzchnię ziemi i fragmentacji podzespołów konstrukcyjnych samolotu, stwierdzenie czy poddane badaniom zwłoki mają obrażenia charakterystyczne dla eksplozji materiałów wybuchowych, łatwopalnych, albo innego gwałtownego wyzwolenia energii, ustalenie tożsamości ofiar. Z udziałem biegłych z MZBms w okresie od 11.2016 r. do 05.2018 r. przeprowadzono ekshumacje i ponowne sekcje zwłok 83 ofiar katastrofy.

Następnie:

- uzyskano i poddano analizie kilkaset opinii z zakresu badań genetycznych, histologicznych oraz toksykologicznych Warszawskiego Uniwersytetu Medycznego Zakładu Medycyny Sądowej, Katedry i Zakładu Medycyny Sądowej Collegium Medicum Uniwersytetu Jagiellońskiego, Katedry i Zakładu Medycyny Sądowej Uniwersytetu Medycznego w Lublinie, Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie, dotyczących próbek pobranych w czasie ponownych sekcji zwłok,
- uzyskano i poddano analizie 83 opinie MZBms dotyczące przyczyn zgonu oraz mechanizmu powstania obrażeń stwierdzonych podczas sekcji zwłok ofiar katastrofy, poprzedzonych ekshumacjami oraz 100 opinii uzupełniających do tych opinii,
- uzyskano i poddano analizie opinię końcową MZBms z dnia 20.09.2022 r. oraz opinię uzupełniającą z dnia 12.07.2023 r. do tej opinii.
- MZBms zakończył opiniowanie.

## **2) W zakresie związanym z opinią kompleksową co do okoliczności, w tym przyczyn, katastrofy.**

W 2017 r. uzyskano opinię uzupełniającą polskiego Zespołu Biegłych pod kierownictwem biegłego śp. Antoniego Milkiewicza, którą poddano analizie. Opinia została wywołana w celu zapoznania się biegłych z opinią BBK ABW z 28.07.2016 r. zawierającą nieujawnione w wyniku wcześniejszych badań zapisy rejestratora P-500 z pomieszczenia Grupy Kierowania Lotami na lotnisku Smoleńsk, które w części zawierają zidentyfikowane co do tożsamości wypowiedzi podejrzanych i innych osób, uzyskaną w dniu 20.04.2016 r., w drodze międzynarodowej pomocy prawnej z USA, odpowiedzią przedsiębiorstwa Universal Avionics System Corporation, dotyczącą parametrów, zasad działania oraz odczytów pokładowych urządzeń TAWS i FMS, w które wyposażony był samolot Tu-154M oraz udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy analiza wskazanych wyżej dokumentów ma wpływ na ostateczne wnioski Zespołu Biegłych sformułowane w opinii kompleksowej i opiniach uzupełniających w zakresie dotyczącym okoliczności, przebiegu i przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M, a także ponownego opracowania opinii, w związku z wymogiem zapewnienia właściwej jakości merytorycznej i edytorskiej opinii, umożliwiającej przedstawienie przez cały Zespół Biegłych pełnej, jasnej oraz wewnętrznie spójnej i jednolitej odpowiedzi na pytania zawarte w postanowieniu WPO w

Warszawie z dnia 03.08.2011 r. oraz w postanowieniach uzupełniających o powołaniu Zespołu Biegłych.

Następnie przesłuchano uzupełniająco biegłych z tego Zespołu: śp. Antoniego Milkiewicza, Stanisława Podskarbiego, Andrzeja Tomczyka, Michała Poradowskiego, Jerzego Manerowskiego, Grażynę Demenko, Andrzeja Artymowicza w celu wyjaśnienia sprzeczności i niejasności w ich opinii, na wniosek biegłych MZB przesłuchano biegłego Ryszarda Sołoduchę, który opracował załącznik do opinii kompleksowej biegłych pt. „Opracowanie wyników pomiarów geodezyjnych wybranych punktów sytuacyjnych z obszaru lotniska Smoleńsk Północny”.

W 2019 r. powołano interdyscyplinarny MZB, który na podstawie całości materiału dowodowego, w tym opinii innych biegłych, zespołów biegłych, instytutów naukowych oraz laboratoriów polskich i zagranicznych, został zobowiązany do wydania opinii kompleksowej odnośnie okoliczności, w tym przyczyn zdarzenia. Zebrany w toku śledztwa obszerny materiał dowodowy, którego analiza i interpretacja wymaga wiadomości specjalnych z wielu dziedzin nauki i techniki, w tym wiedzy dotyczącej szeroko pojętego lotnictwa, a także doświadczenia w badaniu wypadków lotniczych, konieczność weryfikacji wersji śledczej o eksplozji jako przyczynie katastrofy, dla której niezbędna jest także wiedza oraz doświadczenie w badaniu zdarzeń wywołanych eksplozją materiałów wybuchowych, w pełni uzasadniły powołanie MZB składającego się z całkowicie niezależnych, doświadczonych i uznanych ekspertów, niezwiązanych z jakimikolwiek organami i instytucjami naukowo badawczymi, zaangażowanymi dotychczas w przedmiotowe postępowanie, a także dysponujących wiedzą teoretyczną, jak i praktyczną z zakresu lotnictwa i nauk pokrewnych oraz badania wypadków lotniczych. Asumptem do tego był również aktualny stan wiedzy naukowej i technicznej, w tym nowe technologie badawcze i informatyczne pozwalające na przeprowadzenie ponownej analizy i interpretacji zebranego materiału dowodowego, a także stworzenie wirtualnej rekonstrukcji miejsca zdarzenia, która będzie przydatna do wyjaśnienia okoliczności oraz przyczyn katastrofy. Z uwagi na ubogi i nieprecyzyjny materiał procesowy z oględzin miejsca zdarzenia, tak pod względem jego opisu, jak i dokumentacji fotograficznej, a także niezyskanie od strony rosyjskiej zdjęć lotniczych miejsca katastrofy, użycie zaawansowanych technik graficznych i rekonstrukcyjnych oraz zaawansowanych technik obliczeniowych oraz symulacji komputerowych, wykorzystywanych do wyjaśniania katastrof lotniczych, niedostępnych na poprzednim etapie badań, może mieć istotne znaczenie dla odtworzenia przebiegu katastrofy. W skład powołanego MZB weszły osoby posiadające wiedzę oraz praktyczne doświadczenie z

zakresu matematyki stosowanej i obliczeń, inżynierii lotniczej, mechaniki lotu, projektowania i konstrukcji samolotów, a także piloci wojskowi i cywilni posiadający doświadczenie w pilotowaniu samolotów Tu-154, instruktorzy lotniczy posiadający doświadczenie w lotach o statusie VIP, specjaliści z zakresu medycyny lotniczej, a także osoby posiadające doświadczenie w badaniach wypadków lotniczych. Nadto w MZB znalazły się osoby mające doświadczenie w badaniu zamachów terrorystycznych oraz badaniach materiałów wybuchowych. Ta ostatnia kwestia ma ogromne znaczenie dla dokonania analizy i interpretacji uzyskanych z laboratoriów wyników badań fizykochemicznych. Jednocześnie z uwagi na konieczność wykorzystania nowych technologii informatycznych, w skład zespołu powołano specjalistów z bogatym doświadczeniem w inżynierii kryminalistycznej, w tym rekonstrukcji zdarzeń dla potrzeb organów ścigania. Są to między innymi byli eksperci Narodowej Rady Bezpieczeństwa Transportu - amerykańskiej rządowej agencji (National Transportation Safety Board – NTSB), emerytowani agenci FBI, FAA (Federalna Administracja Lotnictwa) oraz byli pracownicy Węgierskiej Komisji Badania Wypadków Lotniczych.

Na potrzeby MZB na bieżąco opracowywano, przetłumaczono na język angielski, materiał dowodowy niezbędny do wydania opinii. Łącznie przekazano biegłym 104 partie materiału dowodowego, w tym zawartość nośników danych oraz oryginały dokumentacji technicznej i eksploatacyjnej samolotu Tu-154M.

W dniu 09.09.2024 r. wpłynęła do Prokuratury Krajowej opinia MZB dotycząca okoliczności, w tym przebiegu i przyczyn katastrofy samolotu Tu-154M. Opinia ta została przekazana do przysięgłego tłumaczenia z języka angielskiego na język polski. Po przetłumaczeniu opinia zostanie poddana analizie w świetle pozostałego materiału dowodowego.

### **3) W zakresie związanym z badaniami fizykochemicznymi.**

Z uwagi na fakt, iż zachodziły uzasadnione wątpliwości co do metodyki badań i zasadności wniosków końcowych zawartych w opinii Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego Policji, powołano ekspertów z brytyjskiego laboratorium DSTL/FEL i włoskiego Raggruppamento Carabinieri Investigazioni Scientifiche (RaCIS). Z ich udziałem dokonano powtórnej weryfikacji zabezpieczonych uprzednio śladów fizykochemicznych pobranych z wraku, w tym z foteli samolotu, pod kątem możliwości ich ponownych badań (będących uprzednio przedmiotem badań CLKP), wytypowano kilkaset śladów do ponownych badań. Następnie uzyskano opinie fizykochemiczne obejmujące swoim zakresem między innymi analizy śladów wcześniej przebadanych przez polskie laboratorium. Nadto irlandzkie

laboratorium Forensic Science Northern Ireland (FSNI) oraz laboratorium RaCIS przebadano próbki fizykochemiczne zabezpieczone w czasie ponownych sekcji zwłok ofiar katastrofy przeprowadzonych po przeprowadzeniu ekshumacji w latach 2016 – 2018.

Na obecną chwilę uzyskano wszystkie zaplanowane opinie z zakresu badań fizykochemicznych. W tym zakresie: uzyskano i poddano analizie Raport Laboratorium Forensic Science Northern Ireland (FSNI) z 14.06.2019 r., uzyskano i poddano analizie Raport brytyjskiego laboratorium DSTL FEL/038/17 z 26.06.2020 r. Laboratorium dokonało analizy 239 próbek z 238 przedmiotów. Uzyskano i poddano analizie Raport włoskiego Laboratorium Raggruppamento Carabinieri Investigazioni Scientifiche (RaCIS) z 15.03.2022 r. i 02.12.2022 r. oraz Raport RaCIS z 06.09.2023 r. RaCIS ponownie przebadano 10 próbek (badanych uprzednio przez RaCIS i DSTL) wskazanych przez biegłych z MZB, w celu sprawdzenia odtwarzalności dokonanych badań.

Jednocześnie w skład MZB powołano ekspertów z zakresu badań fizykochemicznych i materiałów wybuchowych, którzy mieli za zadanie kompleksowo przeanalizować wszystkie otrzymane wyniki badań w kontekście całego zebranego materiału dowodowego.

Nadto:

- uzupełniająco przesłuchano biegłych z zakresu fizykochemii biorących udział w wydaniu opinii CLKP nr E-che-90/12 z 23.12.2013 r.,
- w 04.2022 r. oraz 03.2023 r. dokonano z udziałem biegłej z MZB z zakresu fizykochemii prof. Sheilli Willis (na jej wniosek) oględzin i analizy surowych plików z badań chemicznych śladów zabezpieczonych na miejscu składowania elementów samolotu Tu-154M w 2012 i 2013 r. w Smoleńsku zapisanych na chromatografach, na których wykonywano badania w trakcie opiniowania w CLKP,
- we 09.2023 r. dokonano z udziałem biegłego z MZB Jamesa R. Thurmana oględzin przedmiotów zabezpieczonych na miejscu katastrofy samolotu z udziałem specjalistów z Wojskowego Instytutu Technicznego Uzbrojenia oraz BBK ABW pod kątem ewentualnych fizycznych śladów mogących świadczyć o oddziaływaniu materiałów wybuchowych,
- uzyskano i dokonano analizy opinii BBK ABW oraz Wojskowego Instytutu Technicznego Uzbrojenia z dnia 28.09.2022 r. dotyczącej przedmiotów pochodzących z miejsca katastrofy samolotu Tu-154M,
- uzyskano i przeanalizowano opinię Wojskowego Instytutu Technicznego Uzbrojenia oraz BBK ABW z dnia 29.09.2023 r. dotyczącą badań przedmiotów zabezpieczonych na miejscu

katastrofy samolotu Tu-154M pod kątem ustalenia, czy noszą one fizyczne ślady wskazujące na oddziaływanie impulsu cieplnego i/lub mechanicznego, a w wypadku ujawnienia takich śladów impulsów, wskazania jakie było źródło i mechanizm ich powstania,

- uzyskano i poddano analizie opinie BBK ABW oraz Wojskowego Instytutu Technicznego Uzbrojenia dotyczące badań chemicznych pironabojów typu PP-3, pobranych w dniu 12.05.2020 r. z urządzeń samolotu Tu-154M nr 102,
- przeprowadzono czynności analityczne i weryfikacyjne związane z wynikami badań zawartymi w opiniach fizykochemicznych, w szczególności dotyczące możliwości kontaminacji śladów przekazanych do badań.

#### **4) W zakresie związanym z analizą zapisów rejestratorów pokładowych samolotu (rejestratorów parametrów lotu oraz fonicznego).**

- dokonano analizy opinii BBK ABW z 28.07.2016 r. zasięgniętej w celu dokonania identyfikacji indywidualnej oraz przypisanie poszczególnych wypowiedzi osobom zidentyfikowanym w obrębie materiału dowodowego oraz dokonania odsłuchu dowodowego nagrania i odnotowanie w opinii dodatkowych spostrzeżeń związanych z identyfikacją mówców, a także uzupełnienie spisanych i odsłuchanych treści, objętych opinią Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie z 12.01.2015 r.
- uzyskano i dokonano analizy opinii wspólnej z zakresu badań fonoskopijnych BBK ABW i Instytutu Ekspertyz Sądowych z dnia 04.03.2020 r. zasięgniętej w celu stwierdzenia, czy cyfrowe kopie nagrania z taśmy magnetycznej rejestratora fonicznego MARS-BM samolotu Tu-154M zawierające zapis dźwiękowy lotu z dnia 10.04.2010 r., wykonane w toku oględzin przedmiotów w dniach 17-27.02.2014 r. w Moskwie, sporządzone zostały w sposób prawidłowy i zgodny z zasadami wykonywania tego typu kopii nagrań i w związku z tym czy kopie te nadają się do wykonywania dalszych badań w zakresie transkrypcji, identyfikacji mówców i zarejestrowanych dźwięków,
- uzyskano i poddano analizie opinię wspólną biegłych BBK ABW oraz Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie z dnia 11.03.2021 r., dotyczącą badania kopii zapisu rejestratora fonicznego MARS-BM wyżej wymienionego samolotu, wykonanych w toku oględzin przedmiotów w dniach 17-27.02.2014 r., a także pozostałych kopii zapisów tego rejestratora, w ramach której dokonano odsłuchu, oceny i spisanie treści nagrania zarejestrowanego na taśmie rejestratora dźwiękowego MARS-BM samolotu Tu-154M z dnia 10.04.2010 r. oraz identyfikacji osób, których wypowiedzi zostały zarejestrowane na taśmie tego rejestratora.

Za zasięgnięciem tej opinii przemawiały przede wszystkim zastrzeżenia podniesione przez biegłą Grażynę Demenko w toku przesłuchania w dniu 28.02.2019 r. oraz w uzupełnieniu opinii w zakresie fonetyczno - akustycznej analizy zapisów dźwiękowych z samolotu Tu – 154M z dnia 07.05.2019 r., co do zastosowanej przez biegłego Andrzeja Artymowicza w opinii „Cyfrowe przetwarzanie i analiza dźwięku rejestratora dźwiękowego MARS-BM samolotu Tu-154M Nr 101” stanowiącej załącznik do opinii kompleksowej Zespołu Biegłych, metodyki w zakresie transkrypcji oraz identyfikacji mówców. Wątpliwości budziły również znaczne różnice transkrypcji wykonanej przez grupę odsłuchową złożoną z członków Zespołu Biegłych w ramach wskazanej wyżej opinii, w stosunku do wcześniej wykonanych transkrypcji na podstawie uzyskanych uprzednio kopii zapisów tego rejestratora, w szczególności w zakresie odczytów z kanału mikrofonowego,

- uwzględniając wniosek dowodowy strony postępowania w ramach uzupełnienia opinii wspólnej biegłych BBK ABW oraz Instytutu Ekspertyz Sądowych w Krakowie z dnia 11.03.2021 r., przesłuchano biegłych z zakresu fonoskopii,
- uzyskano i dokonano analizy opinii uzupełniających z dnia 30.05.2022 r. i 28.10.2022 r. do opinii wspólnej biegłych BBK ABW oraz Instytutu Ekspertyz Sądowych z dnia 11 marca 2021 r.,
- uzyskano i dokonano analizy opinii biegłego z zakresu odczytu i analizy zapisów rejestratorów pokładowych samolotów Jamesa R.Casha z dnia 01.10.2021 r., opinii uzupełniających oraz korekt do tej opinii z dnia 10.12.2021 r., 13.02.2022 r. oraz 04.03.2022 r., dotyczącej przeprowadzenia badania wszystkich dowodowych kopii zapisów rejestratora fonicznego MARS-BM - analizy spektrum dźwięku oraz zapisów rejestratorów parametrów lotu ATM-QAR, MŁP-14-5 i KBN-1-1 samolotu Tu-154M z dnia 10.04.2010 r. i ustalenia, czy na dowodowych nagraniach zarejestrowane zostały dane wskazujące na zaistnienie eksplozji, inne zjawiska mogące przyczynić się do zniszczenia bądź uszkodzenia statku powietrznego, w tym wskazujące na kontakt statku powietrznego z przeszkodami terenowymi lub innymi obiektami,
- przesłuchano uzupełniająco biegłego z zakresu badania lotniczych rejestratorów pokładowych z ATM Przedsiębiorstwo Produkcyjne w Warszawie,
- uzyskano i dokonano analizy opinii ATM z badania kopii zapisów rejestratorów parametrów lotu z dnia 20.09.2023 r. oraz opinii uzupełniającej do tej opinii z 06.11.2023 r., dotyczącej przeprowadzenia badania wszystkich dowodowych kopii zapisów rejestratorów parametrów lotu ATM-QAR, MŁP-14-5 i KBN-1-1 samolotu Tu-154M z dnia 10.04.2010 r. i porównania



tych zapisów (od godz. 8.40.44 czasu FDR do końca zapisu), ze wskazaniem różnic w tych zapisach i ich przyczyn. W toku przedmiotowego śledztwa uzyskano siedem dowodowych kopii zapisów rejestratorów parametrów lotu ATM-QAR, MŁP-14-5 i KBN-1-1 samolotu Tu-154M z dnia 10.04.2010 roku wykonanych w różnym czasie na terenie FR. Niektóre z tych kopii nie były poddane badaniu w ramach ekspertyzy technicznej ATM z dnia 15.07.2011 r. (kopie zapisów z rejestratorów ATM-QAR, MŁP-14-5 i KBN-1-1 wykonane w 06.2011 r. w Moskwie z udziałem polskich specjalistów).

#### **5) W zakresie pozostałych badań kryminalistycznych.**

- przeprowadzono kilkakrotnie oględziny bliźniaczego samolotu Tu-154M o nr 102, w toku których wykonano między innymi z udziałem biegłych i specjalistów dokumentację fotograficzną, filmową, skanowanie 3D zewnętrznej bryły oraz wnętrza samolotu, skanowanie laserowe poszycia i struktury lewego skrzydła tegoż samolotu,
- na wniosek biegłych z MZB przeprowadzono z ich udziałem oględziny terminala Wojskowego Portu Lotniczego (wykonano dokumentację fotograficzną i filmową),
- w ramach częściowej realizacji wniosków o pomoc prawną, kierowanych uprzednio do FR, w dniach 03-07.09.2018 r., 27-31.05.2019 r. oraz 28.10.-01.11.2019 r. wykonano z udziałem polskich prokuratorów i specjalistów oględziny wraku samolotu Tu-154M w Smoleńsku, uzyskano materiały z tych czynności (dokumentacja zdjęciowa i filmowa). Strona rosyjska zezwoliła tylko na wykonanie takich czynności, realizowanych przy użyciu sprzętu rosyjskiego,
- uzyskano opracowane przez specjalistę z Centrum Szkolenia Żandarmerii Wojskowej techniką fotogrametryczną modele przestrzenne (3D) wraku samolotu Tu 154 M znajdującego się na lotnisku Smoleńsk Północny oraz jego elementów, a także fragmentów brzozy, na podstawie dokumentacji fotograficznej i sferycznej wykonanej podczas uzupełniających oględzin wraku tego samolotu w latach 2018 -2019 w Smoleńsku,
- uzyskano i dokonano analizy opinii częściowych BBK ABW z dnia 31.01.2022 r., 25.08.2022 r. oraz opinii uzupełniającej z dnia 15.09.2022 r., dotyczących ponownych badań nośników danych (aparatów telefonicznych, kamer, aparatów fotograficznych), zabezpieczonych na miejscu katastrofy, co do których uprzednio nie uzyskano zarejestrowanych na nich danych z uwagi na brak możliwości dostępu do zawartości ich pamięci, wynikający z braku kodów bądź sprzętu i oprogramowania, pozwalających na odczytanie danych,

- uzyskano i przeanalizowano opinię BBK ABW z dnia 30.08.2023 r., 10.11.2023 r. oraz 28.11.2023 r., dotyczących sporządzenia w oparciu o wcześniej przeprowadzone ekspertyzy i wydane opinie wykazu korespondencji przeprowadzonej z wykorzystaniem aparatów telefonicznych poddanych badaniom w trakcie uprzedniego opiniowania, w postaci wiadomości SMS oraz poczty elektronicznej e-mail, zawierającego treść każdej z tych wiadomości, a także datę i godzinę jej wysłania, obejmującego okres od dnia 09.04.2010 r. do dnia 11.04.2010 r.
- uzyskano i poddano analizie opinię BBK ABW z dnia 30.09.2021 r. oraz opinię uzupełniającą do tej opinii z 29.04.2022 r., dotyczącą badań mikro i makroskopowych śladów zabezpieczonych podczas oględzin i otwarcia zwłok ofiar katastrofy samolotu Tu-154M, analizy składu chemicznego tych śladów, ustalenia, które z tych śladów stanowiły elementy składowe tego samego urządzenia lub przedmiotu oraz ustalenie pierwotnego pochodzenia śladów. Następnie uzupełniająco przesłuchano biegłą z BBK ABW w celu uzupełnienia opinii.

#### **6) W pozostałym zakresie:**

- dokonano analizy kontroli bezpieczeństwa, w szczególności sprawdzenia osób i wnoszonego bagażu przy użyciu urządzeń RTG lub wykrywacza metalu przez załogi statków powietrznych wykonujących loty o statusie HEAD w 04.2010 r. oraz procedur przygotowania i sprawdzenia cateringu dostarczonego na lot do Smoleńska w dniu 10.04.2010 r.,
- dokonano analizy Raportu i Protokołu Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, załączników do nich, a także materiałów uzyskanych od tej Komisji za zgodą Wojskowego Sądu Okręgowego w Poznaniu „Raportu z badania zdarzenia lotniczego z udziałem samolotu Tu-154M Nr 101 z dnia 10.04.2010 r. nad lotniskiem Smoleńsk – Siewiernyj na terytorium Federacji Rosyjskiej” z dnia 10.08.2021 r. oraz udostępnionych przez Podkomisję ds. Ponownego Zbadania Wypadku Lotniczego załączników do niego (za zgodą Wojskowego Sądu Okręgowego w Poznaniu),
- dokonano analizy materiałów nadesłanych w następstwie audytów przeprowadzonych w Ministerstwie Sprawiedliwości, Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Rządowego Centrum Legislacji, Agencji Wywiadu, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Służby Wywiadu Wojskowego,
- z uwagi na doniesienia medialne, za pośrednictwem służb specjalnych RP dokonano

sprawdzenia, czy służby państw NATO posiadają informacje oraz dokumenty dotyczące okoliczności, przyczyn i przebiegu przedmiotowej katastrofy inne niż przekazane do tej pory do śledztwa PK III 1 Ds 1.2016,

- uzyskano informacje i dane dotyczące podejrzanych obywateli FR P.Plusnina, W.Ryżenki oraz N.Krasnokutskiego,
- z uwagi na wypowiedzi polityków ukraińskich, w ramach pomocy prawnej z Prokuratury Generalnej Ukrainy uzyskano odpowiedź, iż Służba Bezpieczeństwa Ukrainy, nie posiada informacji mających znaczenie dla przebiegu śledztwa o sygn. PK III 1 Ds 1.2016.
- z Departamentu Sprawiedliwości Stanów Zjednoczonych Ameryki, w odpowiedzi na wniosek o udzielenie pomocy prawnej uzyskano informację, iż będące przedmiotem wniosku zdjęcia satelitarne związane z katastrofą samolotu Tu-154M z dnia 10.04.2010 r. w pobliżu lotniska Smoleńsk Północny nie są publicznie dostępne i w podobnych okolicznościach nie byłyby dostępne dla amerykańskich organów prowadzących dochodzenie. W związku z powyższym Departament Sprawiedliwości USA odmówił realizacji wniosku powołując się na art. 9 ust. 2 umowy między RP a USA o wzajemnej pomocy prawnej w sprawach karnych,
- systematycznie ponawiano wnioski o udzielenie międzynarodowej pomocy prawnej do Prokuratury Generalnej FR, dotyczące między innymi wykonania z udziałem polskich prokuratorów i specjalistów oraz biegłych z MZB, oględzin wraku samolotu Tu-154M połączonych z wykonaniem skanowania laserowego 3D wraku, wykonania oględzin i skanowania laserowego 3D, zdjęć z powietrza z wykorzystaniem drona miejsca katastrofy i ścieżki podejścia samolotu, przeprowadzenia uzupełniających oględzin wraku samolotu Tu-154 celem pobrania wycinków z przelomu lewego skrzydła samolotu niezbędnych do przeprowadzenia przez stronę polską badań mezoskopijnych i metaloznawczych, stanu realizacji wniosków z dnia 23.11.2019 r., 04.11.2019 r. oraz 23.07.2021 r., a także ponawiano wnioski o zwrot wraku stronie polskiej,
- na bieżąco i systematycznie dokonywano analizy zgromadzonego materiału dowodowego zgodnie z wypracowanym i przydzielonym prokuratorom podziałem merytorycznym we wszystkich wątkach śledztwa.

*Prokurator Krzysztof Schwartz  
Kierownik Zespołu Śledczego nr 1  
Prokuratury Krajowej*