

Odpowiedź ministra spraw wewnętrznych i administracji - z upoważnienia prezesa Rady Ministrów - na interpelację nr 15734

w sprawie katastrofy lotniczej, jaka miała miejsce w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem na terenie Rosji, w której zginęło 96 osób, w tym prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Lech Kaczyński wraz z małżonką Marią, wysokimi przedstawicielami i urzędnikami państwa polskiego oraz cała załoga samolotu

Szanowny Panie Marszałku! W nawiązaniu do pisma z dnia 28 kwietnia 2010 r. (sygn. SPS-023-15734/10) dotyczącego interpelacji posłów na Sejm RP pana Wiesława Janczyka i pana Adama Gawędy z dnia 21 kwietnia 2010 r. w sprawie katastrofy lotniczej w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem, z upoważnienia prezesa Rady Ministrów, w porozumieniu z ministrem obrony narodowej, ministrem sprawiedliwości, ministrem spraw zagranicznych, ministrem infrastruktury, uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

1. W polskim systemie prawnym brak jest przepisów, norm prawnych lub instrukcji regulujących organizację wizyt, delegacji i wyjazdów zagranicznych najwyższych przedstawicieli państwa.

Do utrwalonych w ostatnich latach standardów organizacji wizyt zaliczyć można decydującą rolę właściwej, ze względu na osobę szefa delegacji, kancelarii, we wszystkich niemal szczegółach, przy znacznym zmniejszeniu roli protokołu dyplomatycznego w procesie przygotowywania i przeprowadzania wizyt.

2. Należy zauważyć, że katastrofa polskiego samolotu państwowego pod Smoleńskiem nie jest sytuacją typową, do której zastosowanie znalazłyby wprost określone przepisy prawa międzynarodowego (mające zastosowanie w tej konkretnej sprawie). W nauce prawa międzynarodowego przeważa, a w praktyce dominuje zasada pierwszeństwa kompetencji zwierzchnictwa terytorialnego nad zwierzchnictwem państwa rejestracji statku powietrznego w przypadku zbiegu tych kompetencji, jaki miał miejsce w katastrofie polskiego samolotu na terytorium Federacji Rosyjskiej. Zasada ta, obowiązująca w międzynarodowym prawie zwyczajowym, znalazła traktatowe potwierdzenie w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.), m.in. w art. 26 ustalającym kompetencję państwa zdarzenia w razie wypadku obcego statku powietrznego. W artykule tym zagwarantowano jednak, co znalazło również potwierdzenie w załączniku nr 13 do ww. konwencji, w pełni interesy państwa rejestracji statku powietrznego, m.in. przez zapewnienie mu udziału akredytowanego przedstawiciela i wspomagających go ekspertów (także z krajów trzecich) we wszystkich czynnościach dochodzenia lotniczego - niezależnie od pomocy prawnej w dochodzeniach prokuratorskich poddanych odrębnym umowom. Załącznik nr 13 do konwencji uzupełniają szczegółowe wytyczne zawarte w podręcznikach ICAO dotyczących badania wypadków i raportowania (np. Doc. 6920 Manual of Aircraft Accident Investigation, Doc. 9756 Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation Part I i Part IV).

Zgodnie z art. 3 konwencji chicagowskiej przepisy tej konwencji nie mają bezpośredniego zastosowania do państwowych statków powietrznych. Jednakże żaden z przepisów tej konwencji nie uniemożliwia zastosowania przewidzianych w niej reguł prawnych dotyczących wypadków lotniczych do omawianej katastrofy w przypadku zgody obu zainteresowanych państw (państwa miejsca wypadku oraz państwa rejestracji statku powietrznego), co w przedmiotowej sprawie miało miejsce. Przy czym należy podkreślić, że zgodnie ze zwyczajowym prawem międzynarodowym zgoda państw może być wyrażona w różnej formie, w tym także przez wspólne zgodne działanie.

Zawarte między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej Porozumienie w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego

wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w przestrzeni powietrznej obu państw, sporządzone w Moskwie dnia 14 grudnia 1993 r., w art. 11 przewiduje, że: "wyjaśnianie (...) katastrof (...) prowadzone będzie wspólnie przez właściwe organy polskie i rosyjskie." Jednakże porozumienie to nie określa żadnej procedury realizacji przepisu art. 11 i wymaga w tym zakresie szczegółowego uzupełnienia, w tym przede wszystkim poprzez określenie technicznych reguł postępowania dotyczących badania wypadków statków powietrznych.

Wobec bezprecedensowej skali i znaczenia katastrofy, która wydarzyła się w dniu 10 kwietnia 2010 r., kluczowe było podjęcie natychmiastowych prac związanych z wyjaśnieniem przyczyn zaistniałego wypadku. Dlatego też na miejsce zdarzenia niezwłocznie skierowano specjalistów z polskich komisji zajmujących się badaniem wypadków lotniczych: zarówno wojskowych, jak i cywilnych. Jako że standardem wynikającym zarówno z obowiązujących przepisów prawa międzynarodowego, jak i ze stosowanej praktyki jest, że stroną uprawnioną do zainicjowania procesu badania wypadku lotniczego jest kraj miejsca wypadku, strona rosyjska rozpoczęła badanie wymienionego wypadku zgodnie z procedurą opisaną w konwencji chicagowskiej, a przede wszystkim w załączniku nr 13 do konwencji. Strona polska, po uzyskaniu opinii kierowanych na miejsce zdarzenia polskich specjalistów, którzy potwierdzali zasadność stosowania tej procedury przy badaniu tej katastrofy, oraz na podstawie dokonanej analizy zgodziła się na podjęcie współpracy ze stroną rosyjską w tym właśnie reżimie prawnym. Argumentami przemawiającymi za przyjęciem tego rozwiązania było w szczególności:

- wynikająca z przepisów załącznika nr 13 do konwencji chicagowskiej (Dz. Urz. ULG z 2009 r. Nr 15, poz. 183) możliwość zastosowania procedur w nim określonych do badań wypadków, które nie podlegają przepisom art. 26 konwencji - w części: Zastosowanie załącznik nr 13 dopuszcza badanie dowolnego wypadku statku powietrznego w ramach przytoczonej w tym załączniku definicji statku powietrznego, która de facto obejmuje wszystkie statki powietrzne;

- zapewnienie poprzez ogłoszenie raportu z badania jawności ustaleń komisji, co w pełni pokrywało się z intencją rządu polskiego (pkt 6.5 załącznika);

- możliwość pełnego udziału przedstawicieli strony polskiej obecnych od dnia zdarzenia na miejscu katastrofy w prowadzonych badaniach - zostali oni wskazani jako akredytowany przedstawiciel Rzeczypospolitej Polskiej oraz jego doradcy (eksperti) - status ten pozwala przedstawicielowi strony polskiej na udział we wszystkich czynnościach podejmowanych przez komisję rosyjską, otrzymywanie kopii wszystkich dokumentów dotyczących sprawy, a także na występowanie z formalnymi wnioskami o wykonanie dodatkowych czynności stosownie do potrzeb (pkt 5.25 załącznika);

- możliwość natychmiastowego podjęcia badania przyczyn katastrofy;

- możliwość wzięcia udziału w badaniu przyczyn katastrofy szerokiego kręgu polskich ekspertów;

- potrzeba prowadzenia badania na podstawie procedur wypracowanych na bazie doświadczeń międzynarodowych specjalistów.

Analizując procedurę prowadzenia badania przyczyn katastrofy pod Smoleńskiem, brano również pod uwagę konieczność zapewnienia maksymalnej skuteczności prowadzonego postępowania badawczego, które w znacznej mierze musi być dokonane na terytorium Federacji Rosyjskiej, przy wykorzystaniu znajdującego się tam materiału dowodowego oraz przy współpracy służb rosyjskich. Zatem, w związku z ogólnie stosowaną zwyczajową zasadą zwierzchnictwa terytorialnego, uznano konieczność respektowania zasady pierwszeństwa zwierzchnictwa państwa, na którego terytorium nastąpił wypadek, bowiem zasada ta zapewniała niezwłoczne podjęcie działań zmierzających do wyjaśnienia przyczyn katastrofy. Biorąc pod uwagę uzgodnioną procedurę badawczą opartą na załączniku nr 13 konwencji chicagowskiej, która zapewnia jawność wyniku badania oraz nakłada na państwo prowadzące badanie określone obowiązki związane w szczególności z zapewnieniem możliwości udziału w procedurach powypadkowych przedstawicielom państwa rejestracji statku, oraz opinię polskich ekspertów przebywających na miejscu katastrofy co do dobrej współpracy ze

stroną rosyjską przy prowadzeniu badań i zapewnienie przez stronę rosyjską możliwości wpływania polskich ekspertów na sposób prowadzenia tych badań, uznano, że brak jest uzasadnienia dla kreowania nowej odrębnej procedury badania katastrofy.

3. W ramach przysługującego Federacji Rosyjskiej zwierzchnictwa terytorialnego uprawnienia w zakresie zabezpieczenia miejsca katastrofy przysługiwały odpowiednim służbom rosyjskim, również ze względów praktycznych. Zgodnie z pkt 3.2 załącznika nr 13 do konwencji chicagowskiej państwo miejsca zdarzenia podejmuje wszystkie niezbędne kroki w celu zabezpieczenia dowodów rzeczowych, zapewnienia niezawodnej ochrony statku powietrznego oraz wszystkiego, co się na nim znajduje, przez czas potrzebny do przeprowadzenia badania.

Ogółem zasady dotyczące sposobu zabezpieczenia miejsca zdarzenia opisane są w pkt 5.3 Security dokumentu Doc. 9756 AN/965 Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part I Organization and Planning. Działania podejmowane w ramach zabezpieczenia miejsca zdarzenia obejmują m.in: ograniczenie dostępu osobom niezwiązanym z prowadzonym badaniem, nieusuwanie żadnych elementów wraku bez zgody kierującego badaniem, niezabieranie jakichkolwiek elementów wraku przez osoby postronne lub w celach niezwiązanych z prowadzonym badaniem. Zabezpieczenie miejsca zdarzenia może być przeprowadzone przy użyciu Policji (w przypadku Federacji Rosyjskiej byłaby to Milicja), wojska lub wyspecjalizowanych służb ochrony. Miejsce zdarzenia jest zwalniane spod ochrony organu prowadzącego badanie wypadku lotniczego decyzją kierującego tym badaniem inspektora wówczas, gdy uzna on, że zebrane zostały wszystkie niezbędne do dalszej pracy dowody. Szczegółowe zasady postępowania w takich sytuacjach regulowane są przez wewnętrzne przepisy prawne państwa, na którego terytorium doszło do zdarzenia, w tym wypadku dotyczące właściwych służb Federacji Rosyjskiej.

4. Na podstawie decyzji strony rosyjskiej w oparciu o zasady i normy zawarte w załączniku nr 13 do konwencji chicagowskiej ze strony Federacji Rosyjskiej wyjaśnianiem przyczyn katastrofy lotniczej pod Smoleńskiem zajmuje się Międzypaństwowa Komisja Lotnicza (MAK) z akredytowanym przedstawicielem strony polskiej i jego doradcami technicznymi.

Natomiast z uwagi na fakt, iż w świetle art. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) samolot, który uległ katastrofie w dniu 10 kwietnia 2010 r. pod Smoleńskiem, był polskim państwowym statkiem powietrznym, konieczne było podjęcie, zgodnie z art. 140 przedmiotowej ustawy, działań w ramach Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, powołanej na podstawie rozporządzenia ministra obrony narodowej z dnia 26 maja 2004 r. w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (Dz. U. Nr 138, poz. 1464).

5. Odpowiedź na część przedmiotowego pytania zawarta jest w odpowiedzi na pytanie nr 2. Dodatkowo należy zauważyć, że nawet gdyby strona polska prowadziła samodzielnie badanie, nie mogłaby przeprowadzić wszystkich odczytów rejestratorów i innych urządzeń, gdyż nie ma takich możliwości technicznych. W praktyce podczas prowadzenia badań wiele komisji korzysta z laboratoriów innych państw. Potwierdzeniem tego może być na przykład skorzystanie podczas badania przez stronę rosyjską z pomocy USA przy ekspertyzie urządzenia TAWS. W dzisiejszych realiach samodzielne badanie takich katastrof wydaje się nierealne.

Zgodnie z zasadami przyjętymi przez społeczność międzynarodową w badaniu wypadku lotniczego, zbieraniu i analizowaniu dowodów, zasadnicze kompetencje ma organ państwa zdarzenia, natomiast akredytowany przedstawiciel państwa rejestracji ma prawo uczestniczyć we wszystkich czynnościach dochodzeniowych, podobnie jak powołani przez państwo rejestracji do określonych badań eksperci (doradcy). Należy jednak zauważyć, że zgodnie z pkt 5.1 załącznika nr 13 do konwencji chicagowskiej państwo miejsca zdarzenia może przekazać, w całości lub w części, prowadzenie badania innemu państwu na podstawie dwustronnej umowy. Zasada ta pozostawia po stronie państwa zdarzenia inicjatywę dotyczącą przekazania części lub całości badania na podstawie dwustronnej umowy. Rzeczypospolita Polska i Federacja Rosyjska nie miały podpisanej takiej umowy przed dniem 10 kwietnia 2010 r., a negocjowanie jej w warunkach kryzysowych nie jest

właściwym postępowaniem. W takich sytuacjach należy opierać się przede wszystkim na sprawdzonych wzorcach działaniach, tym samym wybór postępowania według procedur uregulowanych w załączniku nr 13 do konwencji chicagowskiej (znanego i stosowanego od lat zarówno przez stronę polską, jak i rosyjską) należy ocenić jako właściwy.

Należy jednak wskazać, że podstawową przeszkodą uniemożliwiającą samodzielne zabezpieczanie dowodów w tym szczególnym przypadku jest zasada suwerenności państw. Nie należy zapominać, że katastrofa zaistniała na terytorium suwerennego państwa.

6. Należy zwrócić uwagę, że zgodnie z zasadami zawartymi w załączniku nr 13 do konwencji chicagowskiej państwo miejsca zdarzenia wyznacza właściwy organ do prowadzenia badania wypadku lotniczego. Zgodnie natomiast z art. 11 ww. porozumienia MON RP i MON FR z 1993 r. badanie katastrofy prowadzą wspólnie właściwe organy państw. Żaden z ww. dokumentów nie wskazuje na możliwość ograniczania liczby specjalistów wyznaczanych przez państwo miejsca zdarzenia do udziału w badaniu.

7. W systemie przepisów regulujących badanie wypadków cywilnych jak i wojskowych statków powietrznych nie funkcjonuje pojęcie "międzynarodowej komisji" lub "niezależnej międzynarodowej instytucji", która mogłaby podjąć lub przejąć badanie wypadku lotniczego, który zaistniał na terytorium któregoś z państw. Brak takiego rozwiązania wynika z poszanowania suwerenności państw i ich uznawania jurysdykcji na własnym terytorium.

Ewentualne powołanie międzynarodowej komisji ad hoc - wobec braku podstaw traktatowych - wymagałoby negocjacji opóźniających podjęcie dochodzenia. Oznaczałoby też zakłócenie dwustronnej współpracy organów Polski i Federacji Rosyjskiej w badaniach, podjętych zgodnie z załącznikiem nr 13 do konwencji chicagowskiej przez organ rosyjski z zagwarantowanym pełnym udziałem akredytowanego przedstawiciela naszego państwa i ekspertów polskich. Nic nie stoi natomiast na przeszkodzie, aby strona rosyjska włączyła, a akredytowany przedstawiciel RP wystąpił do jakiegokolwiek specjalisty o udział w prowadzonym badaniu.

8. Zgodnie z pkt 3.2 załącznika nr 13 do konwencji chicagowskiej państwo miejsca zdarzenia podejmuje wszystkie niezbędne środki w celu zabezpieczenia dowodów rzeczowych i zapewnienia niezawodnej ochrony statku powietrznego oraz wszystkiego, co się na nim znajduje, przez czas potrzebny do przeprowadzenia badania. Stosownie natomiast do pkt 3.4 ww. załącznika państwo miejsca zdarzenia zwalnia spod ochrony statek powietrzny, jego zawartość i wszelkie jego części, które nie będą potrzebne w dalszym badaniu, i przekazuje osobie lub osobom wyznaczonym w odpowiednim trybie przez państwo rejestracji lub przez państwo użytkownika.

Szczałki samolotu, odnalezione przedmioty i dowody pozostają zgodnie z załącznikiem nr 13 do konwencji chicagowskiej pod pieczę organów państwa zdarzenia do czasu ich zwolnienia po wykorzystaniu w dochodzeniu. Niektóre z nich, które strona rosyjska uznała za nieprzydatne w dalszych badaniach, zostały przekazane już stronie polskiej. Dotyczy to na przykład zabezpieczonych rzeczy osobistych ofiar.

9. Należy zauważyć, że Federacja Rosyjska nie należy do Paktu Północnoatlantyckiego NATO ani do Unii Europejskiej.

W zakresie badania wypadków samolotów lotnictwa państwowego państw należących do Paktu Północnoatlantyckiego NATO i zaistniałych na terytorium państw Paktu zastosowanie mają normy bronne NO-05-A001 z 2010 r. Zdarzenia lotnicze, Wymiana informacji dotyczących wypadków lotniczych statków powietrznych i pocisków raketowych oraz NO-05-A005 z 2010 r. Zdarzenia lotnicze, Badania wypadków i incydentów statków powietrznych i pocisków raketowych. W żadnym ze wskazanych dokumentów nie odniesiono się do postępowania w przypadku zaistnienia wypadku statku powietrznego lotnictwa państwowego na terenie innego państwa niebędącego państwem Paktu Północnoatlantyckiego NATO. Podobnie jak w przypadku załącznika nr 13 do konwencji chicagowskiej, zgodnie z normą NO-05-A005, państwem odpowiedzialnym za podjęcie i prowadzenie badania jest państwo miejsca zdarzenia. Możliwość przekazania badania do innego

państwa przewidziana jest na takich samych zasadach jak w przypadku odpowiedniego zapisu zawartego w załączniku 13 do konwencji chicagowskiej.

W zakresie prawa obowiązującego w Unii Europejskiej dotyczącego wypadków i poważnych incydentów cywilnych statków powietrznych obowiązuje konwencja chicagowska wraz z załącznikiem nr 13, dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz dyrektywa Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym, kompatybilne z załącznikiem nr 13 konwencji chicagowskiej.

Polska nie jest związana szczególnymi umowami dwustronnymi, obejmującymi postępowanie w podobnych do smoleńskiego, nietypowych wypadkach. Organy polskie działają na podstawie Konstytucji RP, ustaw (jak Kodeks postępowania karnego i ustawy Prawo lotnicze), a także umów międzynarodowych mających moc prawa. Należy zwrócić uwagę, że ww. porozumienie z 1993 r. nie ma charakteru ratyfikowanej umowy międzynarodowej.

Podkreślić należy, iż zgodnie z ustawą Prawo lotnicze działa polska KBWL LP, równoległe (i niezależnie od) z odpowiednią komisją rosyjską, do której prac został wydelegowany akredytowany przedstawiciel Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z załącznikiem nr 13 konwencji chicagowskiej. W pracach komisji rosyjskiej uczestniczą także eksperci (doradcy akredytowanego przedstawiciela RP) będący jednocześnie członkami KBWL LP, co zabezpiecza uwzględnienie interesów polskich w badaniu przyczyn i okoliczności tej katastrofy.

10. W zakresie badania przyczyn i okoliczności zdarzeń lotniczych cywilnych statków powietrznych, prowadzonego w celu zapobiegania takim zdarzeniom na przyszłość, bez orzekania o winie i odpowiedzialności za zaistnienie i przebieg wypadku lub incydentu lotniczego, obowiązują następujące przepisy i normy prawne:

- Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.,

- załącznik nr 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym "Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych (Dz. Urz. ULC Nr 15, poz. 183 z dnia 16 grudnia 2009 r.), wcześniej Oświadczenie Rządowe z dnia 20 sierpnia 2003 r. w sprawie mocy obowiązującej załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2003 r., Nr 146, poz. 1413),

- dyrektywa Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i zdarzeń w lotnictwie cywilnym,

- dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym,

- ustawa Prawo lotnicze,

- rozporządzenie ministra transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225),

- Regulamin Działania Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, załącznik do zarządzenia nr 57 ministra infrastruktury z dnia 12 listopada 2008 r.

W zakresie badania wypadków i incydentów statków powietrznych lotnictwa państwowego obowiązują następujące przepisy, normy prawne i porozumienia:

- Porozumienie między Ministerstwem Obrony Narodowej Rzeczypospolitej Polskiej a Ministerstwem Obrony Federacji Rosyjskiej w sprawie zasad wzajemnego ruchu lotniczego wojskowych statków powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej i Federacji Rosyjskiej w przestrzeni powietrznej obu państw, podpisane w Moskwie dnia 14 grudnia 1993 r., przedłużane automatycznie co 5 lat, jeśli żadna ze stron nie wypowie warunków porozumienia,

- Norma Obronna NO-05-A001 z 2010 r. Zdarzenia lotnicze, Wymiana informacji dotyczących wypadków lotniczych statków powietrznych i pocisków raketowych,

- Norma Obronna NO-05-A005 z 2010 r. Zdarzenia lotnicze, Badania wypadków i incydentów statków powietrznych i pocisków raketowych,

- rozporządzenie ministra obrony narodowej z dnia 26 maja 2004 r. w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, wydane na podstawie art. 140 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze,

- Instrukcja Bezpieczeństwa Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej z 2004 r. WLOP 346/2004.

Nie wszystkie wymienione powyżej akty mają moc prawa w świetle Konstytucji RP. Należy uznać, że w związku z przyjęciem w drodze podjęcia wspólnych działań przez obie strony norm i zaleceń załącznika nr 13 do konwencji chicagowskiej, w zakresie zasad i kompetencji do podejmowania decyzji i o wyborze składu komisji badającej przyczyny i okoliczności wypadku (z wyłączeniem działań prowadzonych przez prokuraturę), zastosowanie będą miały przepisy odnoszące się do lotnictwa cywilnego. Tym samym po stronie Federacji Rosyjskiej leży kompetencja do decydowania co do składu swojej komisji, natomiast po stronie polskiej co do wyboru osoby akredytowanego przedstawiciela Rzeczypospolitej Polskiej oraz osób będących ekspertami i doradcami tego przedstawiciela. Natomiast w odniesieniu do składu komisji prowadzącej badanie po stronie polskiej (KBWL LP) zastosowanie będą miały przepisy wynikające z art. 140 ustawy Prawo lotnicze.

11. Decyzję o włączeniu zewnętrznych ekspertów do prac KBWL LP podjął minister obrony narodowej w uzgodnieniu z prezesem Rady Ministrów oraz ministrem spraw wewnętrznych i administracji, na podstawie ustawy Prawo lotnicze oraz rozporządzenia w sprawie organizacji oraz zasad funkcjonowania KBWL LP.

Z wyrazami szacunku

Minister

Jerzy Miller

Warszawa, dnia 14 czerwca 2010 r.