

# KATASTROFY W POSTĘPOWANIU KARNYM A DZIAŁANIA PROKURATURY W SPRAWIE KATASTROFY SMOLEŃSKIEJ

Małgorzata Wassermann

## Abstract

*The report presents the shortened analysis of proceeding model of the publicprosecutor's office which is undertaken in a case of the communication catastrophe disclosing. This model is considered as an optimal because it has been worked out during many years of practice. This pattern has been confronted with of penal procedure regulating recipes, and also with actual workings of the publicprosecutor's office in matter of air catastrophe at Smolensk on 10 April 2010 year.*

**Keywords** - investigation of catastrophes, place of the event, inspections, the protection of proofs.

## Streszczenie

*Referat poddaje skróconej analizie wypracowany przez lata praktyki optymalny model postępowania prokuratury w zakresie podstawowych czynności podejmowanych w związku z ujawnieniem katastrof komunikacyjnych. Ten wzorzec skonfrontowany został z przepisami procedury karnej regulującymi omawiane kwestie, a także z faktycznymi działaniami prokuratury w sprawie katastrofy lotniczej pod Smoleńskiem w dniu 10 kwietnia 2010 roku.*

**Słowa kluczowe** – badanie katastrof, miejsce zdarzenia, oględziny, zabezpieczenie dowodów

## 1. WSTĘP

Wśród wielu dziedzin życia społecznego i państwowego niezwykle istotną kategorię stanowi szeroko rozumiane pojęcie transportu i komunikacji, również jako sfera podlegająca odrębnym i szczegółowym regulacjom za pomocą odpowiednich norm prawnych.

Istniejące w tym zakresie akty i przepisy prawne odnoszą się w praktyce do każdej z form transportu i każdego aspektu aktywności człowieka w tej dziedzinie, regulując w sposób sformalizowany poszczególne elementy, począwszy od technicznych i konstrukcyjnych wymogów budowy środków transportu aż po organizację, kontrolę, czy wreszcie, a może przede wszystkim, zasady bezpieczeństwa ruchu. Zasadniczym zadaniem tych ostatnich norm jest optymalizacja tzw. zachowań komunikacyjnych, a w efekcie zminimalizowanie ryzyka w sferze bezpieczeństwa, związanego z korzystaniem z różnych form transportu. Nie może to jednak zmienić oczywistego faktu, iż pomimo stałego postępu w tej dziedzinie nieuniknioną konsekwencją transportu pozostają zdarzenia, mające charakter wypadków i katastrof komunikacyjnych.

Badanie każdego, chociażby najmniejszego i najbardziej łagodnego w skutkach wypadku w transporcie, jest zawsze przedmiotem zainteresowania odpowiednich służb państwowych, bowiem tylko w ten sposób można skutecznie eliminować potencjalne luki i niedociągnięcia,

a co za tym idzie poprawiać bezpieczeństwo uczestników ruchu. Przepisy regulujące te kwestie są wszakże właśnie wynikiem poprzednich doświadczeń.

Co najmniej z dwóch powodów szczególną rolę odgrywają w tym zakresie wypadki mające charakter katastrof komunikacyjnych. Po pierwsze z racji dalece poważniejszych i zazwyczaj o wiele bardziej tragicznych niż w typowym wypadku konsekwencji, a po wtóre – na co zwraca uwagę psychologia społeczna – z uwagi na silne, społeczne i psychologiczne relacje zachodzące pomiędzy uczestnikami, a także ich rodzinami, co powoduje, że niemal każda katastrofa staje się zjawiskiem społecznym.

Wyjaśnianie źródeł i mechanizmów, które legły u podstaw i doprowadziły do samej katastrofy, pozostaje niezmiennie najistotniejszą, o ile nie jedyną metodą pozwalającą na rozwój i doskonalenie gwarancyjnej roli Państwa w zakresie zapewnienia obywatelom bezpieczeństwa publicznego, tutaj w aspekcie bezpiecznej komunikacji i transportu.

Z uwagi na swoją specyfikę, szczególną rolę odgrywają tutaj zwłaszcza katastrofy w ruchu powietrznym, jako zdarzenia o stosunkowo najwyższym stopniu skomplikowania w wyjaśnianiu przyczyn ich wstąpienia. Ten, w pewnym sensie szczególnie i ważny status katastrof lotniczych znajduje odzwierciedlenie, chociażby w powołaniu specjalistycznych komisji: Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego, których celem jest ustalenie przyczyn każdego incydentu w ruchu powietrznym.

Niezależnie jednak od tych organów, każda katastrofa i każdy wypadek komunikacyjny, winien przede wszystkim być przedmiotem zainteresowania organów wymiaru sprawiedliwości, w szczególności prokuratury. Patrząc *stricte* z punktu widzenia prawa, zawsze gdy dochodzi do sytuacji wypadkowej lub katastrofy, to zdarzenie takie jest wynikiem tego, że naruszono przepisy. Założeniem wstępnym jest przyjęcie, iż gdyby żadne przepisy nie zostały naruszone, do wypadku lub katastrofy by nie doszło. Rolą aparatu prawnego, w tym właśnie prokuratury jest przede wszystkim wskazanie potencjalnych winnych zdarzenia. Przepisy kodeksu postępowania karnego nie ograniczają jednak zadań prokuratury do kwestii ściśle prawno-karnych, takich jak ustalenie winnych, czy też poznanie ewentualnej motywacji sprawców. Równie istotnym, o ile nie najistotniejszym zadaniem postępowania prokuratorskiego jest bowiem także ustalenie i wyjaśnienie przyczyn samej katastrofy, bez czego trudno wyobrazić sobie dokonywanie ocen zachowania jakichkolwiek osób

pod kątem ich ewentualnej odpowiedzialności karnej za katastrofę.

Tragiczne doświadczenia wypadków i katastrof lotniczych, jakie wydarzyły się na przestrzeni kilkudziesięciu lat historii lotnictwa w Polsce pozwoliły wypracować sprawdzone wzorce i procedury w zakresie badania i ustalania ich przyczyn w toku postępowania przygotowawczego, osadzone nie tylko w przepisach, ale również w utrwalonej praktyce. Wspomniany wcześniej, wysoki stopień skomplikowania tego rodzaju spraw, specyfika transportu lotniczego i niepowtarzalność – w rozumieniu art. 316 k.p.k. – większości czynności procesowych, wymaga od prokuratury najwyższej staranności i ścisłego przestrzegania wszelkich wypracowanych przez lata reguł taktyki procesowej i jej wykonania. Przedmiotem niniejszej prezentacji będzie próba przybliżenia organizacji i realizacji takiego właśnie modelowego prowadzenia śledztwa w przypadkach masowych katastrof, szczególnie w zakresie dokonywania czynności mających swój jednorazowy i niepowtarzalny charakter.

## 2. ZABEZPIECZENIE MIEJSCA ZDARZENIA

Miejsce zdarzenia jest pierwotnym, podstawowym i w przypadku katastrof komunikacyjnych najbogatszym, źródłem informacji o zaistniałym zdarzeniu. Stąd też do czynności podejmowanych na miejscu zdarzenia przywiązuje się z kryminalistycznego punktu widzenia szczególnie i niezwykle istotne znaczenie.

Aktualną i jak się wydaje, najpełniejszą definicją miejsca zdarzenia pozostaje ta sformułowana przez prof. Tadeusza Hanauską, który określił je jako przestrzeń, w której mogą znajdować się ślady lub inne rzeczowe źródła informacji o określonym zdarzeniu, jego przebiegu, osobach w nim uczestniczących oraz o rolach, jakie te osoby odegrały w tym zdarzeniu (por. [1] str. 99). Zatem miejscem zdarzenia jest nie tylko wąsko rozumiany teren, na którym gołym okiem można stwierdzić obecność śladów i dowodów, ale cały ten obszar, który – zgodnie z doświadczeniem i wskazaniami aktualnej wiedzy – może, choćby potencjalnie, kryć w sobie takie materiały.

Z procesowego i *stricte* technicznego punktu widzenia, pierwszą i niezbędną czynnością pozwalającą zapobiec lub przynajmniej maksymalnie ograniczyć utratę lub deformację śladów i dowodów jest zabezpieczenie miejsca zdarzenia, nie bez przyczyny nazywane również utrwaleniem.

Jedynie prawidłowa realizacja tego zadania (por. Rys. 1) pozwala przeprowadzić kryminalistyczne badanie miejsca zdarzenia, ujawnić i zabezpieczyć dowody zdarzenia, a w konsekwencji stwierdzić, czy doszło do popełnienia przestępstwa, a jeśli tak, ustalić sprawcę i udowodnić mu udział w samym zdarzeniu oraz przypisać winę.

Zabezpieczenie miejsca zdarzenia oprócz swojego technicznego charakteru, ma również drugi aspekt – procesowy. Podstawy prawnej do działania przy zabezpieczeniu miejsca zdarzenia dostarczają wprost przepisy samego kodeksu postępowania karnego [2], który w art. 308 § 1 k.p.k. przewiduje obowiązek zabezpieczenia miejsca zdarzenia przez organy ścigania. W przypadku katastrof komunikacyjnych, jako zdarzeń o skomplikowanym charakterze procesowym, kryminalistycznym i taktycznym, odpowiedzialnym za wszystkie czynności procesowe od chwili powzięcia

informacji o zdarzeniu, jest zawsze prokurator. To prokurator powinien podjąć pierwsze decyzje co do zakresu i rodzaju przewidywanych do wykonania czynności dostosowując je do rodzaju zdarzenia i obszaru, na którym zaistniało zdarzenie.



Rys. 1. Przykład prawidłowego zabezpieczenia miejsca katastrofy. Katastrofa samolotu policyjnego od Lubinam 23.03.2014 [3]. Miejsce zabezpieczone przez wtargnięciem osób postronnych (fot. Tomasz Józwiak).

Zabezpieczenie miejsca katastrofy komunikacyjnej, w szczególności lotniczej, jest czynnością dalece wykraczającą poza standardową czynność tego rodzaju, albowiem osłonięcie, ochronienie i zapewnienie utrzymania miejsca w możliwie niezmiennym stanie, przy zazwyczaj ogromnym powierzchniowo i zwykle trudno dostępnym obszarze katastrofy stanowi nie lada wyzwanie. Szczególnie więc w takich przypadkach uzasadnionym jest oczekiwanie, że pracami zespołu zabezpieczającego kierować będą prokuratorzy o najwyższym poziomie kompetencji i odpowiednim doświadczeniu. Każda bowiem czynność faktycznie zmierzająca do ochrony miejsca zdarzenia przed niepożądanym działaniem człowieka, zwierząt i negatywnym wpływem warunków środowiskowych oraz pozwalająca zabezpieczyć ślady i dowody przed zatarciem, jest niezwykle istotna z procesowego punktu widzenia.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę, iż katastrofa pod Smoleńskiem 10 kwietnia 2010 roku wiązała się nie tylko z potrzebą podjęcia wyżej wskazanych szczególnych wysiłków w celu zabezpieczenia miejsca katastrofy, ale również – z uwagi na jej wystąpienie na terytorium Federacji Rosyjskiej – rodziła konieczność natychmiastowego zwrócenia się z wnioskiem o dopuszczenie polskich prokuratorów i służb do udziału w czynnościach procesowych. Obejmować powinny one także udział w czynnościach związanych z zabezpieczeniem miejsca zdarzenia, a także pozyskiwaniem i zabezpieczeniem dowodów ujawnionych lub mogących zostać ujawnionymi na miejscu katastrofy – przy zachowaniu odpowiednich kryminalistycznych procedur.

W przypadku Katastrofy Smoleńskiej w dniu 10 kwietnia 2010 roku prokuratura wojskowa wszczęła śledztwo i niemal natychmiast podjęła decyzję o rezygnacji z czynnego udziału – w jak się wydaje najważniejszej kwestii – tj. oględzinach miejsca zdarzenia oraz próbie własnego zabezpieczenia wszelkich śladów i dowodów do dalszych badań. W zasadzie od samego początku wszelkie czynności zlecono Rosjanom.

Na miejsce zdarzenia poleciało kilku prokuratorów, kilku pracowników technicznych (nie wiadomo jak

wyposażonych) oraz 3 medyków sądowych i jeden technik kryminalistyki. Pomimo, że osoby te miały wstęp na miejsce katastrofy, żadna z nich nie zareagowała na fakt, iż miejsce zdarzenia jest źle zabezpieczone, że na teren katastrofy wchodzi mnóstwo ludzi i wjeżdża ciężki sprzęt, co w takich sytuacjach jest absolutnie niedopuszczalne.

Wobec oczywistego faktu, iż polskie organy ścigania wszczęły i prowadziły śledztwo w tej sprawie, prokurator będący na miejscu zdarzenia ponosił odpowiedzialność za zabezpieczenie tego terenu.

### 3. OGLĘDZINY MIEJSCA ZDARZENIA

Zabezpieczenie miejsca zdarzenia, chociaż samo w sobie nie stanowi czynności dowodowej, stanowi jednak podbudowę, swoistą bazę dla dalszych czynności już o takim charakterze, które mają charakter niepowtarzalny i wymagają dla swej prawidłowości uprzedniego, profesjonalnego zabezpieczenia materiału znajdującego się na miejscu zdarzenia, przed jego zniekształceniami, uszkodzeniami lub w ogóle utratą.

Pierwszą czynnością mającą dostarczyć wiedzy o rzeczowych środkach dowodowych są oględziny miejsca zdarzenia podejmowane w celu ujawnienia przedmiotów, których obecność i określone właściwości mogą stać się w konkretnej sprawie dowodem. Miejsce poddawane oględzinom winno być możliwie szeroko określone, tzn. w granicach w jakich rozsądnie rzecz oceniając, możliwym jest uzyskanie źródeł dowodowych związanych z danym zdarzeniem. W żadnym razie nie powinien to być obszar z góry ograniczony, bowiem rozpoczynając oględziny miejsca w stadium postępowania przygotowawczego, trudno z góry założyć jakiego rodzaju przedmioty mogą wchodzić w grę jako środki dowodowe. Przedmioty takie należy dopiero ujawnić, a dopiero w dalszej kolejności stwierdzać, czy istotnie mamy do czynienia w konkretnym przypadku z właściwymi środkami rzeczowymi pozostającymi w związku z daną sprawą. To jest zasadnicze zadanie śledczych oględzin miejsca, które powinny być przeprowadzone jak najwcześniej po wystąpieniu zdarzenia powodującego konieczność przeprowadzenia takiej czynności, np. katastrofy.

Badanie miejsca katastrofy charakteryzuje się zazwyczaj wielością działań taktyczno-technicznych o charakterze zarówno procesowym jak również poza procesowym. Działania te są wzajemnie powiązane i komplementarne wobec siebie, a podporządkowane są nadrzêdnemu celowi, jakim jest zebranie maksymalnej ilości informacji o badanym zdarzeniu i ewentualnych sprawcach przestępstwa oraz wykrycie, wstępne zbadanie i zabezpieczenie wszelkich źródeł informacji, zwłaszcza śladów oraz samych informacji o okolicznościach i mechanizmach katastrofy. W przypadku katastrof lotniczych, często występujących w terenach trudno dostępnych (np. w górach, na morzach, czy też w lasach), oględziny miejsca zdarzenia powinny być zawsze połączone z czynnościami *stricto* technicznymi, jak np. możliwie pełna i zakrojona na szeroką skalę penetracja terenu ([4] str. 396).

Podkreślenia wymaga, iż z procesowego punktu widzenia podjęcie oględzin miejsca katastrofy samolotu Tu-154M pod Smoleńskiem w żadnym razie nie wymagało formalnego postanowienia o wszczęciu postępowania przygotowawczego, chociaż trzeba przyznać, że takie

postanowienie zostało wydane już w dniu 10 kwietnia 2010 roku.

Polska prokuratura zatem bardzo szybko wszczęła formalnie postępowanie przygotowawcze w sprawie, jednocześnie nie podejmując kluczowych działań dla realizacji zadań wynikających z treści art. 308 § 1 k.p.k. Do oględzin miejsca zdarzenia należy przystąpić bowiem niezwłocznie, tak szybko, jak tylko jest to możliwe. Nie bez znaczenia dla organu procesowego, który przystępuje do oględzin jest przecież także dokonanie ustaleń o wszelkich ewentualnych zmianach, jakie zaszły od momentu wstąpienia i ujawnienia zdarzenia do chwili przystąpienia do oględzin. Okoliczności te, niezwykle istotne z punktu widzenia procesu prawidłowego i kompletnego zebrania materiału dowodowego wyodrębnia się bowiem na etapie czynności przygotowawczych, po którym dopiero następuje etap oględzin właściwych. Ujawnione zmiany mogą bowiem mieć, a w praktyce zazwyczaj mają, istotne znaczenie co najmniej w procesie weryfikacji i oceny innych ujawnionych w toku oględzin dowodów rzeczowych.

Pierwotne, dokładne rozpoznanie miejsca zdarzenia, jego struktury i właściwości, pozwala przede wszystkim możliwie precyzyjnie uściślić granice miejsca katastrofy, zbadać czy nie zachodzi konieczność zabezpieczenia śladów zapachowych, ulotnych, które powinny być zabezpieczone jako pierwsze przed dokonaniem innych działań na miejscu zdarzenia i przed zabezpieczeniem innych śladów, ujawnić i zabezpieczyć dowody rzeczowe, w tym ślady kryminalistyczne, a także dokonać wstępnej rekonstrukcji przebiegu zdarzenia i jego przyczyn.

Powszechnie przyjęta praktyka w przypadku badania katastrof komunikacyjnych sprowadza absolutnie podstawowe, elementarne czynności dokonywane podczas oględzin miejsca zdarzenia do następujących działań. Po pierwsze utwalenie zastanej sytuacji, bądź to poprzez wykonanie nagrania wideo bądź też zdjęć orientacyjnych miejsca zdarzenia, a dalej do sporządzenia odrębnego szkicu, oznaczenia kolejnymi numerami widocznych dowodów rzeczowych w tym śladów kryminalistycznych, obraniu stałych punktów lub linii odniesienia, wykonania zdjęć sytuacyjnych obrazujących położenie względem stałych punktów lub linii odniesienia już oznaczonych zwłok, dowodów i innych przedmiotów występujących na miejscu zdarzenia, a także do wykonania szczegółowych zdjęć zwłok, poszczególnych dowodów rzeczowych, w tym śladów kryminalistycznych i innych przedmiotów [5].

Stopień skomplikowania i zakres czynności związanych z katastrofami komunikacyjnymi, zwłaszcza lotniczymi bezspornie wymaga w procesie oględzin czynności wymagających wiadomości specjalnych, do których przybrać należy specjalistów, którymi standardowo są pracownicy laboratoriów kryminalistycznych lub technicy kryminalistyczni organów procesowych. Zasób specjalistycznej wiedzy u takiego uczestnika oględzin pozwala bowiem częstokroć na wskazanie organowi procesowemu na potrzebę dokonania innych czynności, pozostających w związku z przeprowadzanymi oględzinami [6].

W oględzinach miejsca katastrofy komunikacyjnej powinien brać udział także biegły. Podstawę udziału biegłego w oględzinach stanowi art. 193 § 1 k.p.k. Biegły dokonuje bieżącej oceny spostrzeżeń, a ocena ta jest integralną częścią oględzin wpływającą bezpośrednio na

proces decyzyjny organu procesowego. Biegły wzbogaca wiedzę prokuratora także o samym przedmiocie oględzin w drodze komunikowania faktów wykrytych i ujawnionych przez siebie dzięki wiadomościom specjalnym.

Podkreśla się również, iż w oględzinach miejsca katastrofy absolutnie niezbędnym jest udział medyków sądowych. Udział takiego doświadczonego specjalisty jest niezbędny, gdyż każdy lekarz sądowy dokonuje w swoim życiu zawodowym wielu oględzin, doskonale zna zasady postępowania, sposób protokołowania spostrzeżeń oraz zabezpieczania zwłok, szczątków ludzkich i materiałów biologicznych. Przede wszystkim zaś gdy z punktu widzenia postępowania karnego zachodzi konieczność ustalania czasu zgonu na podstawie stanu zwłok, oczywistym jest, iż zadanie to wykracza poza możliwości prokuratora i jakiegokolwiek innego specjalisty kryminalistyka. Jedynie dla specjalisty medycyny sądowej jest to podstawowa czynność zawodowa. Biegli medycyny sądowej mają praktycznie codzienny kontakt ze zwłokami ludzkimi, co w praktyce eliminuje emocje, które w takich sytuacjach mogą występować u osób dokonujących oględzin i budzić niepożądane, bo prowadzące do wypaczonych lub nawet błędnych wniosków, reakcje [7].

Dzisiaj wiedzą powszechną jest fakt, iż już w dniu 10 kwietnia 2010 roku naukowcy z Wydziału Lekarskiego Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu – Collegium Medicum w Bydgoszczy, Pan Prof. Tomasz Grzybowski – kierownik Zakładu Genetyki Molekularnej i Sądowej oraz Pan Prof. Karol Śliwka – kierownik Zakładu Medycyny Sądowej oferowali pełną gotowość pomocy przy identyfikacji oraz badaniu ciał ofiar. Prawdopodobnie do dzisiaj nie doczekali się odpowiedzi na swoją propozycję w tej sprawie. W kolejnym piśmie do prokuratury – widząc, że nikt z ich oferty nie zamierza skorzystać – wskazywali oni na to, jak ważne jest zabezpieczenie śladów i próbek z ciał. Jak wiemy i to pismo zostało zlekceważone.

Kluczowe znaczenie pierwszych czynności procesowych, w tym szczególnie zabezpieczenie i oględziny miejsca zdarzenia opierają się na kilku zasadniczych przesłankach determinujących ich doniosłość i ważność dla dalszego postępowania dowodowego, a w konsekwencji dla toku całej sprawy.

Po pierwsze, prawidłowo przeprowadzone oględziny pozwalają uniknąć braków i zniekształceń gromadzonego następnie materiału dowodowego i mają decydujące znaczenie dla oceny wiarygodności i weryfikacji późniejszych dowodów.

Po wtóre, oględziny miejsca zdarzenia, choć możliwe wielokrotnie, są w swej istocie czynnością niepowtarzalną, bowiem stan zachowania śladów, źródeł dowodów rzeczowych, czy wreszcie samego miejsca zdarzenia podlega dynamicznym zmianom wraz z upływem czasu. Stan ten z każdym dniem jest coraz gorszy.

Po trzecie, im wcześniej są przeprowadzone oględziny tym pełniejszy i przede wszystkim pewniejszy materiał dowodowy można pozyskać [8].

Wreszcie, udział prokuratora, specjalistów i biegłych w oględzinach najpełniej realizuje jedną z naczelnych zasad postępowania karnego - zasadę bezpośredniości dowodów i osobistego weryfikowania ich przez organy procesowe, a także umożliwia przeprowadzenie jak największej liczby dowodów pierwotnych.

W swych wypowiedziach prokuratura często odwołuje się do faktu, iż teren katastrofy jest obszarem innego

państwa, stąd nie można było wykonywać tam żadnych czynności. Należy zatem zadać pytanie, na jakiej podstawie prokuratorzy w ogóle weszli na miejsce zdarzenia, na jakiej podstawie gen. Parulski uczestniczył w sekcji Prezydenta Lecha Kaczyńskiego i na jakiej podstawie kryminalistycy z Centralnego Laboratorium Kryminalistycznego dokonali zabezpieczenia próbek materiału genetycznego ofiar. Czy przedstawiciele naszych organów ścigania podjęli próbę zabezpieczenia próbek do własnych badań, czy widzieli zmiany usytuowania przedmiotów na miejscu zdarzenia, niszczenie dowodów, czy też o tych faktach dowiedzieli się z filmu pani Anity Gargas.

#### 4. REALIZACJA ZASADY BEZPOŚREDNIOŚCI DOWODÓW

Poza dyskusją jest fakt, że tzw. zasada bezpośredniości jest jedną z podstawowych reguł przewidzianych wprost w ustawie procesowej. Jej zasadniczym celem jest zapewnienie skutecznego dotarcia do prawdy. Znaczenie tej zasady precyzują trzy dyrektywy, wielokrotnie wskazywane w judykaturze Sądu Najwyższego. Z punktu widzenia postępowania przygotowawczego, w tym postępowania w sprawie katastrofy komunikacyjnej, istotne są dwie dyrektywy. Po pierwsze powinność zetknięcia się ze źródłami dowodowymi osobiście przez prokuratora prowadzącego sprawę, a po wtóre wymóg przeprowadzenia w miarę możliwości dowodów pierwotnych. Trzecia dyrektywa zastrzega przeprowadzanie dowodów na rozprawie.

W przypadku dużych katastrof, szczególnie lotniczych, realizacja zasady bezpośredniości dowodów ma o tyle istotne znaczenie, że zabezpieczanie materiału do badań prowadzone musi być, mimo dużego zamieszania i często obiektywnych trudności, w sposób jednoznaczny i wykluczający pomyłki. Temu celowi służą w całej Europie przygotowane na taki wypadek zestawy, które powinny być opracowane i dostępne dla służb przeprowadzających badania na miejscu zdarzeń, zabezpieczających dowody i prowadzących prace eksperckie. Przygotowanie instrukcji i metodologii badań, powinno być na tyle zaawansowane, że w chwili gdy trzeba ich użyć, systemy takie są gotowe i dostępne.

W wielu krajach odpowiednie służby mają do dyspozycji instrukcje postępowania w przypadku konkretnych rodzajów katastrof (np. Centrex, 2004 [9] ; Etac, 2007 [10]). W instrukcjach tych zawarty jest ciąg postępowania od chwili zaistnienia zdarzenia, aż do chwili opublikowania raportu końcowego lub też wniesienia aktu oskarżenia do sądu. Ideą tych instrukcji jest zapobieżenie utracie konkretnych śladów, wskazanie kogo wezwać, jak zabezpieczyć i gdzie przekazać materiał do badań, w jakiej ilości, a także o jakich czynnościach nie wolno zapomnieć. Poza dyskusją jest fakt, że prokurator obecny na miejscu zdarzenia ma prawo nie znać wszystkich przepisów i norm, na bazie których działają poszczególne komisje państwowe lub międzynarodowe, może nie znać się również na technice, wyposażeniu środków transportu i innych szczegółach. Należy jednak oczekiwać, że będzie działał w sposób absolutnie kompetentny, a przede wszystkim będzie wiedział do kogo i na jakich zasadach może zwrócić się o pomoc - Rys. 2.

Istotne znaczenie śladów kryminalistycznych ujawnianych na miejscu katastrofy wynika także z ich

podstawowej funkcji rekonstrukcyjnej. Badania najdrobniejszych śladów mogą stanowić bowiem podstawę do odtworzenia samego przebiegu określonego zdarzenia. Badanie śladów może również wskazać na ewentualne związki określonych osób ze zdarzeniami, a także może odegrać znaczącą rolę przy identyfikacji miejsc, osób i rzeczy.

Skuteczność poszukiwania śladów jest, niestety, wysoce zależna od prawidłowo zarysowanej wersji zdarzenia, a także od dysponowania rozległą wiedzą szczegółową pozwalającą zauważyć związek ujawnionego śladu z zaistniałym, konkretnym zdarzeniem – w rozpatrywanym tutaj przypadku z katastrofą komunikacyjną.

Wielkość śladu kryminalistycznego może być bardzo różna od makro-śladu do mikrośladu. Do mikrośladów kryminalistyka zalicza też zanieczyszczenia i domieszki będące częścią makro-śladów – por. Rys. 3 ÷ Rys. 6. Zauważyć należy, że niejednokrotnie tylko badania mikrośladów pozwalają na ustalenie zaistnienia ewentualnego przestępstwa i osoby jego sprawcy.

Mikroślady same w sobie są albo niedostrzegalne, albo bardzo słabo dostrzegalne dla człowieka, stąd też dostarczają szczególnych problemów przy tak dużych zdarzeniach jak katastrofy.

Do identyfikacji zabezpieczonych na miejscu zdarzenia śladów stosować należy bezwzględnie takie metody mikrobadawcze, które umożliwiają analizę niewielkich obiektów i jednocześnie nie niszczą próbki lub zużywają ją w minimalnej ilości, aby można było potwierdzić wynik przez powtórzną analizę. Stosowane obecnie techniki powinien cechować wysoki poziom siły dyskryminacji, tj. eliminowania z materiału elementów ubocznych, typu zanieczyszczenia. Dzięki temu możliwe stało się rozróżnienie próbek należących do tej samej grupy wyrobów nawet na podstawie zanieczyszczeń [11].



**Rys. 2. Pobieranie próbek gruntu w dniu 11.10.2010 r. na miejscu Katastrofy Smoleńskiej. Próbki pobrane z własnej inicjatywy przez dra Jan Gruszyńskiego nadzorował prok. Parulski. Próbki zostały poddane badaniom przez zespół polskich chemików w Warszawie w roku 2012. Wyniki badań zostały przedstawione na I Konferencji Smoleńskiej. Po ujawnieniu badań prokuratura poprosiła o przekazanie próbek i obecnie znajdują się w jej posiadaniu.**

W przypadku różnego rodzaju katastrof niezwykle ważnym czynnikiem jest przy udziale dostępnych metod wykluczenie faktu użycia materiałów wybuchowych lub broni palnej. W przypadku zdarzenia o takich rozmiarach i skutkach, z jakimi mieliśmy do czynienia w Smoleńsku, kwestią niezmiernie ważną jest wypracowanie wersji kryminalistycznych. Z wersją zdarzenia ściśle powiązane są

wszelkie inne decyzje związane z planowaniem postępowania, terminami i treścią decyzji procesowych.



**Rys. 3. Fragment poszycia samolotu Tu-154 znaleziony na miejscu Katastrofy SNMoelskiej przez dra Jana Gruszyńskiego. Fragment ten był przedmiotem referatu prof. Jana Oibrębskiego na I Konferencji Smoleńskiej.**

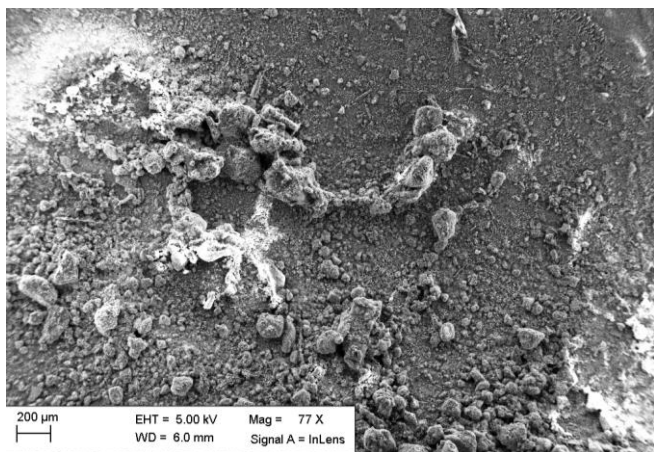
Nie trzeba być doświadczonym prawnikiem, a nawet w ogóle prawnikiem, aby brać pod uwagę możliwość, iż przyczyną takiej tragedii może być celowe działanie osób trzecich. Tymczasem w przypadku Katastrofy Smoleńskiej doszło do rozmowy polskich i rosyjskich prokuratorów, podczas której przyjęto trzy wersje zdarzenia, ale wśród tych wersji nie uwzględniono zamachu. Mało tego, zamach publicznie wykluczył Prokurator Generalny, podczas gdy dopiero od niespełna roku trwają w Centralnym Laboratorium Kryminalistycznym badania próbek pobranych z wraku samolotu, m.in. na obecność materiałów wybuchowych. Warto podkreślić, iż materiały do badań pobrano i przewieziono do badań w tym roku, a więc 3 lata po katastrofie. Śmiem twierdzić, iż fakt, że niemal 3 lata od zdarzenia rozpoczęto badania w tym kierunku, jest zasługą wielu osób obecnych na tej Konferencji



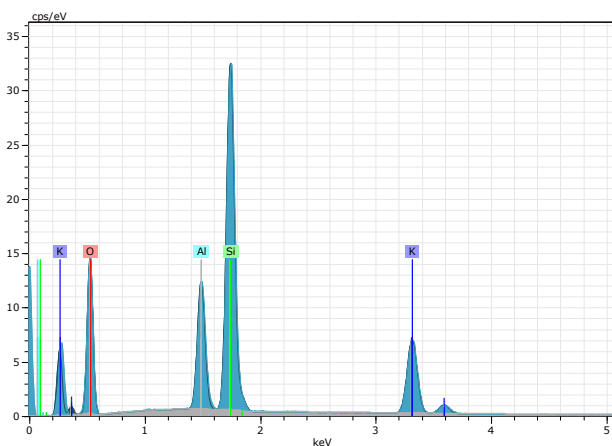
**Rys. 4. Pobieranie wymazu do badań chemicznych z fragmentu poszycia samolotu znalezione na miejscu Katastrofy Smoleńskiej – por. Rys. 3**

Upływ trzech lat od zdarzenia do chwili pobrania próbek jest jednak najbardziej widocznym symptomem pewnej nieudolności polskiej prokuratury. Przestrzeganie zasady bezpośredniości, rozumianej jako dyrektywa osobistego zetknięcia się organu procesowego zarówno ze źródłem dowodu, jak i środkiem dowodowym, nie gwarantuje

oczywiście pełnego sukcesu w ustalaniu okoliczności faktycznych, ani też nie stanowi w procesowym znaczeniu warunku *sine qua non* dojścia do prawd obiektywnej. Nie zmienia jednak to faktu, że utrwalona metodologia postępowania w sprawach katastrof wymaga maksymalizacji osobistego i bezpośredniego zaangażowania prokuratury, aby można było dzięki temu zminimalizować ryzyko jakichkolwiek pomyłek w procesie ustalania przyczyn i przebiegu katastrofy.



**Rys. 5.** Widok fragmentu z Rys. 3 i Rys. 4 podczas badań pod mikroskopem elektronowym.



**Rys. 6.** Wynik badań EDS pozwalających na ustalenie składu pierwiastkowego. Baanie fragmentu z Rys. 3 ÷ Rys. 5

## 5. OGŁĘDZINY ZWŁOK – EKSHUMACJA

Katastrofy komunikacyjne, szczególnie te o dużym zasięgu jak katastrofy lotnicze, niosą za sobą praktycznie zawsze tragiczny skutek w postaci wielu ofiar śmiertelnych. Wiąże się to z koniecznością przeprowadzenia sprawnego i skutecznego procesu identyfikacji tych ofiar, ale również – jakkolwiek nie brzmi to przyjemnie – ludzkie zwłoki mogą stanowić doskonałe źródło dowodów rzeczowych, jak i same w sobie dostarczyć informacji o przebiegu i przyczynach zdarzenia.

W myśl art. 209 § 1 k.p.k., jeżeli zachodzi podejrzenie przestępnego spowodowania śmierci, obowiązkowo i bez wyjątków przeprowadza się oględziny i otwarcie zwłok. Przyjmuje się również powszechnie, że oględziny i otwarcie zwłok przeprowadza się zawsze w przypadku zdarzenia, które spowodowało śmierć nagłą i nienaturalną na jakkolwiek osobą lub grupę osób i to również wtedy, gdy

przyczyna śmierci wydaje się na pierwszy rzut oka oczywista [12, 13]. Dotyczy to szczególnie wszelkiego rodzaju katastrof komunikacyjnych. Podejrzenie to nie musi być bowiem uzasadnione. Wystarczające jest istnienie okoliczności wskazujących, że mogło dojść do przestępnego spowodowania śmierci, chociażby fakt ten nie był w dużym stopniu uprawdopodobniony. Często jednak mamy do czynienia z sytuacją, w której bez przeprowadzenia oględzin i otwarcia zwłok nie można stwierdzić, czy podejrzenie, o którym mowa w art. 309 k.p.k., istnieje i czy jest uzasadnione [14].

Przeprowadzenie oględzin i otwarcie zwłok jest zupełnie niezależne od tego, jaka w ocenie organu procesowego mogłaby być przyczyna zgonu. Oględziny zwłok łączą dwa aspekty: badanie medyczno-sądowe i kryminalistyczne. Pierwszy z nich ma na celu stwierdzenie zgonu i czasu śmierci, a następnie określenie jej przyczyny oraz mechanizmu powstania obrażeń, drugi natomiast sprowadza się do daktyloskopowania zwłok, ujawnienia i zabezpieczenia śladów, które pomogą w wyjaśnieniu przebiegu zdarzenia.

W przypadku katastrof komunikacyjnych oględziny standardowo przeprowadzane są już w ramach czynności niecierpiących zwłoki (art. 308 § 1 k.p.k.). Prawidłowe ich wykonanie zależy od wyczerpujących informacji od osób i służb, które realizowały czynności związane z ratowaniem życia. Poza oczywistymi przypadkami przestępnego spowodowania śmierci, prokurator wdraża czynności art. 308 § 1 k.p.k. także w celu ustalenia samej przyczyny zgonu i jego okoliczności, co przesądza o konieczności dokonania oględzin zwłok na miejscu ich znalezienia w formie czynności procesowej.

Oględziny zewnętrzne zwłok winny być również najpewniejszym środkiem prowadzącym do identyfikacji ciała (o ile stopień zachowania ciała na to pozwala) i tym samym zmierzając do ustalenia wieku, płci, wzrostu, długości i budowy ciała, znaków szczególnych (blizn, tatuaży, zmian chorobowych), znamion śmierci, ich umiejscowienia, rozległości, wyrazistości i zabarwienia, a także zawartości lub obecności ciał obcych w naturalnych otworach ciała, przede wszystkim zewnętrznych przewodach słuchowych, otworach nosowych i jamie ustnej, a także obrażeń poszczególnych części ciała. Jeżeli tożsamość zwłok pozostaje nieustalona, obowiązkiem przeprowadzającego oględziny jest sporządzenie ich rysopisu, a także wykonanie fotografii twarzy, znaków szczególnych ciała oraz wszystkich ważnych dla celów identyfikacyjnych przedmiotów znalezionych przy zwłokach. W przypadku katastrof lotniczych powszechną praktyką jest również daktyloskopowanie zwłok [15].

Na gruncie kodeksu postępowania karnego ofiary śmiertelne katastrof poddaje się także sądowo-lekarskim oględzinom, które należy odnieść do pojęcia otwarcia zwłok uregulowanego w art. 209 § 4 k.p.k. Ten etap wymaga już udziału biegłego dokumentującego formalnie przebieg oględzin. Podstawową formą dokumentacji dowodowej biegłego jest pisemna opinia (stosownie do art. 200 § 2 k.p.k.). Dotyczy to także oględzin i otwarcia zwłok (art. 209 § 2 zd. drugie k.p.k.), pomimo że w wypadku dokonania oględzin i otwarcia zwłok w obecności prokuratora – co w przypadku katastrof jest bardzo pożądane – obowiązkowe jest, niezależnie od opinii biegłego, jednoczesne sporządzenie protokołu.

Otwarcie zwłok powinny poprzedzić szczegółowe oględziny odzieży denata. Ubranie jest czułym rejestratorem wpływów i oddziaływań zewnętrznych, stąd ważne jest właściwe zabezpieczenie odzieży oraz przedmiotów znalezionych przy zwłokach i sporządzenie ich opisu. Faktem bezspornym jest, że w Polsce nie wykonano ani oględzin, ani sekcji ciał ofiar katastrofy. W tym miejscu chcę przytoczyć fragment mojej rozmowy z prokuratorami prowadzącymi sprawę, która miała miejsce w czerwcu 2010 roku, a właściwie odpowiedź prokuratorów na moje pytanie czy w Rosji przeprowadzona została sekcja zwłok, na które usłyszałam: „(...) a my nie wiemy”.

Szczególnym rodzajem oględzin zwłok są oględziny po dokonaniu ich wyjęcia z grobu, czyli ekshumacji. W celu dokonania oględzin lub otwarcia zwłok, które nie zostały poddane oględzinom sądowo-lekarskim przed pochowaniem albo dokonane oględziny są wadliwe lub zawierają istotne braki, prokurator może zarządzić wyjęcie zwłok z grobu zgodnie z treścią art. 210 k.p.k. Istota ekshumacji w rozumieniu procesu karnego jest analogiczna do klasycznego otwarcia zwłok i polega na uzyskaniu środków dowodowych poprzez oględziny i ewentualną ekspertyzę w celu ustalenia, czy przyczyną zgonu było przestępne działanie [16].

W myśl art. 209 § 2 k.p.k. obowiązek dokonania oględzin zwłok spoczywa na prokuratorze, który powinien ich dokonać przy udziale biegłego lekarza, w miarę możliwości z zakresu medycyny sądowej. Nie jest to zresztą jedyna podstawa prawna ww. obowiązku prokuratora, bowiem wynika on również z § 183 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 24 marca 2010 roku – Regulamin urzędowania powszechnych jednostek organizacyjnych prokuratury [17]. Biorąc pod uwagę jakość materiału dowodowego w postaci protokołów sekcji rzekomo wykonanych w moskiewskim Zakładzie Medycyny Sądowej, luki i błędy w nim wstępujące, trudno uznać, że w sprawie katastrofy z 10 kwietnia 2010 roku dokonano prawidłowych oględzin sądowo-lekarskich wszystkich ofiar.

## 6. WNIOSKI

W sprawach dotyczących katastrof komunikacyjnych praktyka organów ścigania, wspomaganych biegłymi i specjalistami wypracowała na przestrzeni lat optymalny i sprawdzony model postępowania.

Nie jest prawdą stwierdzenie pojawiające się przy okazji Katastrofy Smoleńskiej, że była ona czymś absolutnie wyjątkowym, na co nie sposób być przygotowanym. Tok postępowania w przypadkach masowych katastrof lotniczych, które miał miejsce wokół Warszawy w XX wieku, został wypracowany już niemal 30 lat wcześniej.

Już w 1981 roku w fachowej literaturze Zakładu Medycyny Sądowej Akademii Medycznej w Warszawie wysuwano postulaty, co do modelowego prowadzenia tego rodzaju spraw. Wskazywano m.in., iż na miejscu samej katastrofy konieczna jest obecność specjalistów medycyny sądowej możliwie szybko po zaistnieniu zdarzenia, w celu ustalenia niezbędnego zakresu czynności związanych z oględzinami i identyfikacją zwłok. Dalej podnoszono, iż konieczne jest ścisłe współdziałanie wszystkich służb państwowych gwarantujące jednolity tok postępowania i szybki przepływ informacji. Dokumentacja z miejsca zdarzenia musi zawierać ścisłą lokalizację topograficzną ofiar, zwłoki i szczątki muszą być ponumerowane i

oznakowane danymi wykluczającymi ich pomylenie na dalszym etapie sprawy i już na miejscu zdarzenia należy dążyć do identyfikacji zwłok. Z miejsca zdarzenia należy sporządzić szczegółową i dokładną dokumentację fotograficzną pozwalającą zrekonstruować w każdym czasie położenie wraku, ciała i wszelkich przedmiotów istotnych z punktu widzenia postępowania.

Zachowanie tylko ww. wytycznych z pewnością pozwoliłoby na zabezpieczenie w podstawowym zakresie prawidłowego toku postępowania prokuratorowskiego w sprawie katastrofy smoleńskiej.

Zaniebdanie podstawowych czynności, jakimi są oględziny, które chociaż mniej spektakularne niż długotrwałe ekspertyzy czy też eksperymenty procesowe, mają jednak kolosalne, o ile nie najważniejsze znaczenie, z punktu widzenia całego postępowania. Bezpowrotna utrata możliwości zbadania miejsca katastrofy tuż po jej wystąpieniu i zebraniu zachowanego, niezniekształconego i nie zanieczyszczonego materiału dowodowego, rodzi nieodwracalne, negatywne skutki dla całej sprawy, które widoczne są już teraz, a doświadczenie podobnych zaniechań podpowiada, że sytuacja ta wraz z upływem czasu staje się niemożliwa do odwrócenia.

Efektem takiego stanu rzeczy – tj. braku właściwego zabezpieczenia i oględzin miejsca zdarzenia, a następnie oględzin zwłok i zabezpieczenia śladów i dowodów – są obciążone brakami, błędami i wreszcie po prostu zawierające nieprawdę dokumenty procesowe uzyskane od strony rosyjskiej. Na przykładzie mojego śp. ojca mogę stwierdzić, że Rosjanie przekazali 4 kserokopie zdjęć z miejsca znalezienia zwłok, w tym jedno kompletnie nieczytelne. Z rzekomych oględzin wewnętrznych opisywano w dokumentacji sekcyjnej z dużą dokładnością organy, które od lat były usunięte, np. pęcherzyk żółciowy. Strona rosyjska stwierdziła, iż sekcja wykonana w dniu 11 kwietnia 2010 roku była utrwalana na nagraniu video, którego jednak do dzisiaj nie udostępniono.

Po wykonaniu ekshumacji i sekcji ciała Zbigniewa Wassermanna w Polsce ujawniono szereg rozbieżności w oględzinach wewnętrznych i zewnętrznych, w tym wyżej wskazane. Strona rosyjska opisywała również m.in. zmiany chorobowe, których nie stwierdzono w kraju. Dokument rosyjski był miejscami błędnie przetłumaczony. Wnioski polskich biegłych wskazywały na nieprawidłowości w technice sekcyjnej badań wykonanych w Rosji, w tym nieprawidłowości w uporządkowaniu zwłok po sekcji, a także wskazywały na kompletny brak opisu znamion pośmiertnych służących do ustalenia czasu zgonu. W konsekwencji biegli uznali, że z uwagi na stopień zaawansowania zmian pośmiertnych obrażenia prawdopodobnie powstały jeszcze za życia ofiary, ale potwierdzenie tego jest już niemożliwe. Gdyby strona rosyjska zabezpieczyła próbki do badań histopatologicznych i je rzeczywiście wykonała, wówczas moglibyśmy potwierdzić lub wykluczyć przyżyciowy charakter uszkodzeń ciała.

Zaniebdanie procesowych jest w tej sprawie tak dużo, iż wydaje się, że musi powstać odpowiednie ciało, czy to w Polsce – komisja śledcza - czy też komisja międzynarodowa, gdzie będzie można wreszcie postawić otwarcie pytania o to, jak to możliwe, że w tak istotnym śledztwie pogwałcono wszelkie możliwe procedury i utrwalone standardy.

## Literatura cytowana

- [1] T. Hanausek, „*Kryminalistyka*”, Kraków 2005.
- [2] Ustawa z dnia 6 czerwca 1997 roku – Kodeks postępowania karnego, Dz.U. 1997 nr 89 poz. 555, z późn. zm.
- [3] <http://miedziowe.pl/content/view/68143/78>
- [4] S. Flasiński, T. Stępień, „*Z problematyki oględzin miejsca przestępstwa*”, „*Problemy Kryminalistyki*” 1985, nr 169,
- [5] K. Witkowska, „*Wykorzystywanie wyników oględzin w realizacji celów i zadań postępowania karnego*”, WPP 2008, nr 4, s. 100-101
- [6] J. Gurgul, „*Instytucja specjalisty w procesie karnym*”, „*Prokuratura i Prawo*” 1998, nr 11-12, s. 113-126
- [7] A. Bachrach, „*Rola biegłego w procesie karnym*”, NP. 1958, nr 5, s. 14-15
- [8] M. Kulicki, V. Kwiatkowska-Darul, L. Stepka, „*Kryminalistyka, wybrane zagadnienia teorii i praktyki śledczo-sądowej*”, Toruń 2005, s. 406-407
- [9] Centrex (2004): Road Death Investigation Manual. NPIA, National Policing Improvement Agency.
- [10] United Kingdom; ETAC (2007): European Truck Accident Causation – A Scientific Study. IRU International Road Transport Union
- [11] J. Zięba-Palus, „*Badania identyfikacyjno-porównawcze mikrośladów*”, *Postępy w naukach sądowych. W osiemdziesięciolecie powstania Instytutu Ekspertyz Sądowych im. Prof. dra Jana Sehna*, Wydawnictwo Instytutu Ekspertyz Sądowych, Kraków 2009, s. 181–193.
- [12] T. Marcinkowski, „*Medycyna sądowa dla prawników*”, t. I, Warszawa 2000, s. 132
- [13] ; R. A. Stefański, (w:) J. Bratoszewski, L. Gardocki, S. [M]. Przyjemski, Z. Gostyński, R. A. S t e f a ń s k i , S. Zabłocki, „*Kodeks postępowania karnego. Komentarz*”, 1.1, Warszawa 2003, s. 955
- [14] R. A. S t e f a ń s k i , „*Oględziny i otwarcie zwłok jako czynności procesowe*”, *Prok. i Pr.* 2005, nr 3, s. 30-31
- [15] T. Grzegorzczak, J. Tylman, „*Polskie postępowanie karne*”, Warszawa 2007, s. 515.
- [16] R. Kurek, „*Rola prokuratora w czynnościach procesowo-kryminalistycznych oględzin zwłok na wybranych przykładach z praktyki*”, V. K w i a t k o w s k a - D a r u l (red.), *Czynności...*, s. 190
- [17] Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z 24 marca 2010 roku – Regulamin urzędowania powszechnych jednostek organizacyjnych prokuratury, Dz.U. 2010 nr 49 poz. 296