



Minister Spraw Zagranicznych  
SM 2114/11/11/32276

Warszawa, dnia 30 maja 2011 r.

**Pan Bogdan Borusewicz**  
**Marszałek Senatu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**

*Szanowny Panie Marszałku,*

W odpowiedzi na oświadczenie Pana Senatora Zbigniewa Cichonia (pisma nr BPS/DSK-043-3659/11 – z upoważnienia Prezesa Rady Ministrów dla Ministra Spraw Zagranicznych oraz BPS/DSK-043-3660/11 z dnia 17 maja br.) złożone podczas 76. posiedzenia Senatu w sprawie nieudzielenia ratunku uciekinierom z Afryki, uprzejmie informuję:

Po zapoznaniu się z treścią zarówno artykułu zamieszczonego w Gazecie Wyborczej w dniu 10 maja br., jak również oryginalnych publikacji brytyjskich na ten temat zamieszczonych w *The Guardian*, a na które powołuje się redaktor Tomasz Bielecki, można sformułować następujące wnioski:

1. Artykuł zamieszczony w Gazecie Wyborczej jest mieszaniną informacji opublikowanych przez dziennik *The Guardian* w dniu 8 maja br. (pt. *Aircraft carrier left us to die, say migrants*) oraz twórczego rozwinięcia tematu przez red. T. Bieleckiego, mającego dodać dramaturgii prezentowanemu tekstowi.
2. Łódź, o której mowa w artykule, wypłynęła z Trypolisu i w trakcie zdarzenia poruszała się w promieniu do 60 Mm od tego miasta. Po wyczerpaniu się paliwa, łódź zaczęła dryfować i po 16 dniach morze wyrzuciło ją z powrotem na libijski brzeg w pobliżu Misraty (nie może być zatem mowy o jej rozbiciu).
3. Nawet gdyby ta informacja okazała się prawdziwa, to przytaczany w artykułach francuski lotniskowiec *Charles De Gaulle*, o ile nie był zaangażowany w operację poszukiwawczo-ratowniczą, nie miał żadnych szans na zauważenie dryfującej łodzi. Dostrzeżenie tak niewielkiej jednostki z pokładu mogłoby być w opisywanej sytuacji jedynie kwestią przypadku (problem skali).
4. Podana w oryginalnym artykule *The Guardian* informacja, że startujące z pokładu lotniskowca *Charles De Gaulle* dwa samoloty odrzutowe nie zwróciły uwagi na dryfującą w pobliżu łódź, też nie powinna być brana pod uwagę. W takiej fazie lotu piloci samolotów bazowania pokładowego skupiają się głównie na kontroli przyrządów pokładowych samolotu oraz jego położenia względem okrętu i te czynności wykonywane w określonym czasie nie pozwalają im na obserwację morza (start z i lądowanie na pokładzie lotniskowca należą do najtrudniejszych faz lotu samolotów bazowania pokładowego).

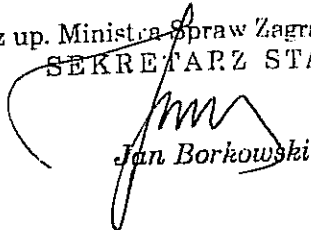
Warto odnotować, że francuskie Ministerstwo Obrony odrzuciło możliwość udziału w opisywanym zdarzeniu jakiegokolwiek swojego okrętu wojennego (lotniskowiec *Charles De Gaulle* w trakcie swoich działań nie zbliżał się do brzegu libijskiego na odległość mniejszą niż 160 Mm, a więc był w odległości co najmniej 100 Mm od dryfującej łodzi).

W odniesieniu do obecności okrętów NATO w pobliżu miejsca tragedii, artykuł zamieszczony w Gazecie Wyborczej mija się z prawdą. Początkowe rewelacje *The Guardian* zostały zweryfikowane i już w dniu 9 maja br. gazeta ta zamieściła sprostowanie, że nie można mówić o okręcie NATO, ale o „okręcie należącym do jednego z państw europejskich”. W oryginalnym artykule *The Guardian* z dnia 8 maja br. wspomina się, że zgodnie z oświadczeniem rzecznika NATO (10 maja br.) jednostki Sojuszu nie odebrały żadnych sygnałów zagrożenia ze wspomnianej łodzi, a także nie odnotowano żadnej informacji o podobnym incydencie (o czym w publikacji Gazety Wyborczej się nie wspomina). Rzecznik NATO podkreślił, że: „sily Sojuszu zaangażowane na Morzu Śródziemnym są w pełni świadome obowiązków wynikających z międzynarodowego prawa morskiego w związku z udzielaniem pomocy na morzu”. Warto podkreślić, że opisywana przez *The Guardian* tragedia była podnoszona na briefingach rzecznika NATO nie tylko w dniu 10, ale i 13 maja br. Podkreślono, że jednostki NATO na zasadzie stałej monitorują obszar morski w poszukiwaniu statków „w potrzebie”. Co więcej, Sojusz w tym zakresie współpracuje również z władzami morskimi państw przybrzeżnych, jak też z armatorami handlowymi. Przykładem może tu być casus z dnia 26 marca br. (2 statki z ponad 500 osobami na pokładzie, którym udzielono niezbędnej pomocy przed przekazaniem władzom włoskim, zaś dwie osoby – matkę i noworodka – przewieziono helikopterem do szpitala) lub też z dnia 12 maja br. (łódź, 150 osobami na pokładzie, której udzielono pomocy w postaci żywności, paliwa, pomocy mechanika). W kolejnej publikacji *The Guardian* z dnia 9 maja br. pt. *Libian migrants' boat deaths to be investigated by Council of Europe*, dziennik informuje, że Rada Europy postanowiła przeprowadzić dochodzenie w przedmiotowej sprawie.

Biorąc powyższe pod uwagę należy stwierdzić, że w tej konkretnej sprawie posiadany stan wiedzy nie pozwala na prezentowanie przez stronę polską pod adresem Sojuszu Północnoatlantyckiego *de facto* oskarżeń, opartych jedynie o niepotwierdzone doniesienia prasowe. Tym bardziej, iż działania postulowane przez Pana Senatora Z. Cichonia są realizowane przez Sojusz już obecnie. Trzeba też pamiętać, iż mimo że NATO w miarę możliwości udziela pomocy zagrożonym jednostkom, jednakże nie jest to działanie stanowiące sens obecności jednostek sojuszniczych operujących w obszarze Morza Śródziemnego. Jednocześnie pragnę podkreślić, iż przedstawiciele Polski we wszystkich działaniach podejmowanych na forach organizacji międzynarodowych w zakresie problematyki zagrożonych jednostek morskich, kierują się i będą kierować zasadami tak prawa międzynarodowego, jak humanitaryzmu i poszanowania podstawowej wartości, jaką jest życie ludzkie.

Z wyrazami szacunku

z up. Ministra Spraw Zagranicznych  
SEKRETARZ STANU

  
Jan Borkowski