

**STANISŁAW BOTELLA\***  
**MATEUSZ NESTEROWICZ\*\***  
**WOJCIECH PRZYBYCIEŃ\*\*\***  
**ADRIANNA SOŁTYSIAK\*\*\*\***

## **KATASTROFA LOTU MALAYSIA AIRLINES MH17**

### **Abstrakt**

W artykule zaprezentowano okoliczności zestrzelenia samolotu linii Malaysia Airlines nad terytorium Ukrainy w dniu 17 lipca 2014 r. Dokonano rekonstrukcji zestrzelenia samolotu MA Boeing 777-200 pociskiem ziemia-powietrze Buk oraz ukazano wysiłki zespołów śledczych. Główną intencją Autorów jest próba odpowiedzi na pytanie, czy katastrofę lotu MH17 można uznać za formę terroryzmu państwowego. W tym celu przeanalizowano również sytuację na wschodzie Ukrainy z roku 2014 oraz możliwe scenariusze dostarczenia wyrzutni na tereny objęte walkami zbrojnymi przez Federację Rosyjską.

**Słowa kluczowe:** Ukraina, Federacja Rosyjska, Separatyści, lot MH17, terroryzm lotniczy.

### **Wstęp**

Pojęcie „terroryzm” zyskało w ostatnich latach ogromną popularność w skali całego globu. Przepęstwa o charakterze terrorystycznym, choć znane i powtarzające się od stuleci, wciąż stanowią wielopłaszczyznowy, wieloaspektowy, głęboko zakorzeniony w stosunkach społecznych fenomen, pozostając niezmiennie w kręgu zainteresowań wielu badaczy i ekspertów. Wobec dynamiki powstawania nowych form terroryzmu (potęgowanych głównie przężnym rozwojem techniki), badania nad nim są niezwykle trudne, pełne pułapek

---

\* Stanisław Botella – Bezpieczeństwo Wewnętrzne, studia stacjonarne I stopnia. Kontakt e-mail: s.botella@student.uw.edu.pl.

\*\* Mateusz Nesterowicz – Bezpieczeństwo Wewnętrzne, studia stacjonarne I stopnia. Kontakt e-mail: m.nesterowicz@student.uw.edu.pl.

\*\*\* Wojciech Przybycień – Bezpieczeństwo Wewnętrzne, studia stacjonarne I stopnia. Kontakt e-mail: w.przybycien@student.uw.edu.pl.

\*\*\*\* Adrianna Sołtysiak – Bezpieczeństwo Wewnętrzne, studia stacjonarne I stopnia. Kontakt e-mail: am.soltysia2@student.uw.edu.pl.

zarówno interpretacyjnych, jak i faktograficznych. Zdobyć kompletnej wiedzy na temat sprawców, ich powiązań, celów czy motywacji wydaje się być niemożliwe<sup>1</sup>.

Środki masowego przekazu znacząco wpływają na sposób myślenia społeczeństwa, kształtują poglądy opinii publicznej dotyczące zjawisk negatywnych, w tym również terroryzmu. Warto podkreślić, iż globalizacja, rewolucja technologiczna oraz tendencja współczesnych mediów do przekazywania jak największej ilości informacji w jak najkrótszym czasie, pociągają za sobą również konsekwencje negatywne. Jako przykład można bez wątpienia wskazać powstanie tzw. szumu informacyjnego<sup>2</sup>. Widoczny w ostatnim czasie wzrost popularności pojęcia „terroryzm”, będący wynikiem coraz silniejszego oddziaływania na społeczeństwo mass mediów, sprawił, iż wyraz ten stał się pewnego rodzaju „workiem”, do którego wrzuca się wszelkie akty przemocy, często bez ich dogłębnej analizy<sup>3</sup>. Sprawia to, iż pomiędzy terrorystami a mediami wytworzyło się coś w rodzaju błędnego koła. Nadużywanie słowa „terroryzm” przez media sprawia, iż wraz z upływem czasu, wywołuje ono coraz mniej negatywnych emocji wśród odbiorców, staje się czymś powszednim. To z kolei zmusza terrorystów do poszukiwania coraz bardziej skomplikowanych, niestosowanych dotąd metod przeprowadzania ataków terrorystycznych, dzięki którym każdy kolejny atak będzie inny, bardziej spektakularny niż poprzednie, a co za tym idzie – atrakcyjny dla dziennikarzy i szokujący dla opinii publicznej.

Dynamika i złożoność zjawiska terroryzmu, a także chaos pojęciowy, jaki wokół niego powstał, zmusiły specjalistów do uporządkowania przytłaczającego ogromu informacji. Udało się to między innymi poprzez dokonanie pewnych kluczowych podziałów, z których najistotniejsze dla niniejszej pracy zostaną przedstawione poniżej.

Ze względu na *modus operandi* (łac. sposób działania) sprawców wyróżnia się następujące rodzaje terroryzmu:

- terroryzm indywidualny (zamachy przeciwko pojedynczym osobom),
- terroryzm skierowany przeciwko środkom transportu (np. terroryzm lotniczy),
- zamachy z użyciem ładunków wybuchowych,
- wzięcie zakładników,
- cyberterroryzm,
- terroryzm nuklearny<sup>4</sup>.

Ze względu na nurty uwzględniające główne motywy działania ugrupowań terrorystycznych, wyróżnia się organizacje:

- anarchistyczno-rewolucyjne,
- separatystyczno-narodowościowe,
- religijne,
- prawicowe,
- terroryzmu jednej sprawy<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> T.R. Aleksandrowicz, *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2015, s. 35–36.

<sup>2</sup> Tamże, s. 43.

<sup>3</sup> Tamże, s. 14.

<sup>4</sup> Tamże, s. 33.

<sup>5</sup> A. Gasztold, *Terroryzm jako główne zagrożenie dla bezpieczeństwa międzynarodowego*, [w:] R. Zięba (red.), *Bezpieczeństwo międzynarodowe XXI wieku*, Warszawa 2018, s. 43.

Szczególnym rodzajem jest również terroryzm państwowy, który może być związany zarówno z bezpośrednim stosowaniem przez państwo metod zastraszenia, jak i z sympatyzowaniem z konkretnymi ruchami, udzielaniem wsparcia technicznego bądź finansowaniem<sup>6</sup>.

Izraelski *International Policy Institute for Counter Terrorism* proponuje następujący podział terroryzmu państwowego:

- 1) *states perpetrating terrorism* – państwa, które stosują metody terrorystyczne poprzez działania swoich funkcjonariuszy,
- 2) *states operating terrorism* – państwa, które kierują bądź kontrolują działalność ugrupowań pozostających poza strukturami danego państwa, ale realizujących konkretne przedsięwzięcia,
- 3) *states supporting terrorism* – państwa, które udzielają wsparcia finansowego, bądź operacyjnego organizacjom terrorystycznym<sup>7</sup>.

Jak wspomniano powyżej, jednym z rodzajów terroryzmu ze względu na sposób działania sprawców jest terroryzm lotniczy, zawierający się w szerszym pojęciu terroryzmu skierowanego przeciwko środkom komunikacyjnym.

Terroryzm lotniczy jest pojęciem złożonym, obejmującym nie tylko działania wymierzone w żeglugę powietrzną, ale również inne działania lotnictwa. Jednak by móc uznać dany akt za terroryzm lotniczy, muszą zostać spełnione warunki analogiczne do ogólnej definicji terroryzmu, w tym podstawowa przesłanka: cel i motywacja sprawców musi posiadać wydźwięk polityczny<sup>8</sup>.

Międzynarodowe regulacje prawne określają różne czyny przestępcze wymierzone przeciwko żegludze powietrznej ogólnym terminem „bezprawnej ingerencji”. W dokumentach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO<sup>9</sup>) pojęcie to definiuje się jako próby dokonania aktów mających na celu narażenie na niebezpieczeństwo lotnictwa cywilnego oraz transportu lotniczego, mogące polegać na:

- bezprawnym zawładnięciu statku powietrznego w trakcie lotu,
- bezprawnym zawładnięciu statku powietrznego na ziemi,
- wzięciu zakładników na lotnisku bądź na pokładzie samolotu,
- bezprawnym wtargnięciu na teren obiektu lotniczego, na pokład statku powietrznego bądź do portu lotniczego,
- wniesieniu na teren portu lotniczego bądź na pokład statku powietrznego broni lub innych niebezpiecznych materiałów przeznaczonych do celów przestępczych,
- przekazaniu fałszywej informacji, mające na celu narażenie na niebezpieczeństwo statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, pasażerów, załóg lotniczych, personelu naziemnego bądź ogółu społeczeństwa, w porcie lotniczym lub na terenie obiektu lotnictwa cywilnego<sup>10</sup>.

<sup>6</sup> Tamże, s. 36.

<sup>7</sup> T.R. Aleksandrowicz, dz. cyt., s. 35.

<sup>8</sup> J. Zawisza, *Terroryzm lotniczy zagrożeniem bezpieczeństwa państwa*, [w:] Z. Wilk-Woś, P. Kornacki (red.), *Bezpieczeństwo i zarządzanie kryzysowe – bezpieczeństwo i obronność państwa*, Warszawa 2016, s. 245–247.

<sup>9</sup> ICAO – International Civil Aviation Organization.

<sup>10</sup> J. Laskowski, *Terroryzm lotniczy – charakterystyka zjawiska*, [w:] W. Saletra, R. Kubicki (red.), *Studia humanistyczno-społeczne*, Kielce 2013, s. 137.

Przedmiotem niniejszej pracy jest próba przybliżenia i analizy katastrofy samolotu pasażerskiego Malaysia Airlines Boeing 777-200, z dnia 17 lipca 2014 roku – lot MH17, postrzeganej w kontekście ataku terrorystycznego. Należy dodać, iż zdarzenie to wykazuje znamiona przedstawionych powyżej klasyfikacji terroryzmu. Według tych podziałów był to atak terrorystyczny skierowany przeciwko środkowi komunikacji, akt terroryzmu separatystyczno-narodowościowego, a także przykład terroryzmu państwowego. Poniżej wyeksponowane zostaną kwestie związane z przebiegiem lotu, momentem ataku oraz późniejszym dochodzeniem. Ze względu na wciąż trwający proces podejrzanych i brak wystarczających dowodów, nie zostanie wskazany natomiast konkretny sprawca/sprawcy ani przesłanki, jakimi się kierował/kierowali.

## Geneza konfliktu na Ukrainie

Aby lepiej zrozumieć przyczynę konfliktu na Ukrainie, w pierwszej kolejności należy przyjrzeć się strukturze narodowościowej tego państwa. Z danych pochodzących ze spisu deklarowanej narodowości z 2001 r. wynika, iż 17,3% ludności Ukrainy deklaruje narodowość rosyjską<sup>11</sup>. Jeśli chodzi o deklarację języka ojczystego (również z roku 2001), aż 14,8% ludności opowiedziało się za językiem rosyjskim<sup>12</sup>. Główne ośrodki mniejszości rosyjskiej znajdują się na południowym wschodzie Ukrainy, przy czym największy z nich – na Półwyspie Krymskim. Pozostałe to okręgi: Ługański, Doniecki, Zaporożski oraz Charkowski.

Zarówno struktura narodowościowa, jak i położenie geopolityczne sytuują Ukrainę w niekorzystnej sytuacji. Dowodem na to był m.in. podział polityczny na stronnictwa opowiadające się za członkostwem w UE oraz te dążące do pogłębienia współpracy z Federacją Rosyjską. W 2010 r. stanowisko prezydenta Ukrainy objął Wiktor Janukowycz należący do prorosyjskiej Partii Regionów, co znacznie zmieniło wcześniejszy kurs polityki. Podjęta przez niego w 2013 r. decyzja o niepodpisaniu umowy stowarzyszeniowej z UE oraz umowy o pogłębieniu i wszechstronności wolnego handlu z UE, wywołała falę protestów, które koncentrowały się głównie w Kijowie i były brutalnie tłumione przez władze Ukrainy oraz potępiane przez rosyjskie i ukraińskie media. W efekcie doszło do walk pomiędzy protestującymi a siłami rządowymi. W miarę zaostrzania się konfliktu postulaty protestujących osiągały coraz wyższy poziom radykalizacji, czego efektem było żądanie odsunięcia Janukowycza od władzy<sup>13</sup>. Ostatecznie po zmianach, jakie zaszły na szczycie władzy, Rada Najwyższa pozbawiła stanowiska Janukowycza, który schronił się w Rosji, a jego miejsce tymczasowo zajął Aleksander Turczynow.

Jednym z następstw opisanych wydarzeń było znaczne pobudzenie prorosyjskiego separatyzmu na Ukrainie. Najintensywniej objawiało się ono na Półwyspie Krymskim, gdzie grupy separatystów zaczęły manifestować chęć odłączenia się Krymu na rzecz Federacji

<sup>11</sup> <http://2001.ukrcensus.gov.ua/results/general/nationality/> [2.05.2021 r.].

<sup>12</sup> <http://2001.ukrcensus.gov.ua/results/general/language/> [2.05.2021 r.].

<sup>13</sup> *Część opozycji nie akceptuje porozumienia, zapowiada protesty*, 2014, <https://wiadomosci.wp.pl/czesc-opozycji-nie-akceptuje-porozumienia-zapowiada-protesty-603132549786534a> [2.05.2021 r.].

Rosyjskiej. Demonstracje skoncentrowały się w Kerczu oraz w Sewastopolu, gdzie Rosyjska Flota Czarnomorska została postawiona w stan podwyższonej gotowości bojowej. Po upływie kilku dni, uzbrojeni bojownicy zajęli budynek parlamentu Autonomicznej Republiki Krymu, w wyniku czego przegłosowano projekt referendum mającego określić status Krymu<sup>14</sup>.

Kilka dni później port lotniczy Symferopol został opanowany i przejęty przez uzbrojonych napastników w mundurach nieposiadających żadnych oznaczeń. Podobna sytuacja miała miejsce w Sewastopolu, jednak w tym przypadku, mimo braku oznaczeń, udało się ustalić, iż byli to żołnierze Federacji Rosyjskiej. W tym dniu w przestrzeni powietrznej wykryto helikoptery armii rosyjskiej. Następnego dnia prezydent Federacji Rosyjskiej wystąpił do Rady Federacji o zgodę na użycie sił zbrojnych na Ukrainie<sup>15</sup>. Posunięcie to miało w rzeczywistości charakter jedynie pokazowy, chociażby dlatego, że tak naprawdę siły rosyjskie przebywały już na Krymie.

Kilka dni później władze Autonomicznej Republiki Krymu oraz władze Sewastopola, powołując się na wyrok Międzynarodowego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Kosowa, przyjęły Deklarację Niepodległości. Jeszcze w tym samym tygodniu odbyło się referendum, w którym prawo do głosowania miała każda osoba zameldowana na Krymie. Należy podkreślić, iż głosowanie pozbawione było zewnętrznych obserwatorów. Według oficjalnych danych, przy frekwencji wynoszącej ponad 80%, powyżej 90% głosujących odpowiedziało się za przyłączeniem Krymu wraz z Sewastopolem do Federacji Rosyjskiej<sup>16</sup>.

W następstwie tych wydarzeń Rosja uznała suwerenność Autonomicznej Republiki Krymu i podpisała z nią oraz z wydzielonym miastem Sewastopol umowę o inkorporacji do Federacji Rosyjskiej jako jej nowe podmioty<sup>17</sup>. Umowę podpisał m.in. samozwańczy premier Autonomicznej Republiki Krymu, Siergiej Aksionow. Dokument ten został ratyfikowany 21 marca 2014 r. W trakcie wszystkich działań strona rosyjska stosowała propagandę medialną oraz dezinformację, co skutkowało negatywną reakcją świata i nałożeniem na Federację Rosyjską dotkliwych sankcji, które znacząco obniżyły wartość rubla.

W tym czasie w południowo-wschodnich obwodach Ukrainy odbywały się protesty i wiece skierowane przeciwko nowej władzy. Największe z nich miały miejsce w Doniecku i Charkowie. Protestujący twierdzili, iż występują w obronie porządku konstytucyjnego oraz postulowali utworzenie federacji z półautonomicznymi regionami. Często deklarowano poparcie dla dążeń Krymu. Sytuację próbowali opanować ukraińskie siły porządkowe, m.in. aresztowano jednego z liderów, Pawła Gubarewa. Ponadto sekretarz Rady Bezpieczeństwa Narodowego i Obrony zarządził wprowadzenie wizy na wjazd dla obywateli

<sup>14</sup> <https://www.wprost.pl/437807/krym-uzbrojeni-napastnicy-okupuja-parlament-nad-budynkiem-powie.html> [2.05.2021 r.].

<sup>15</sup> *Krym: Uzbrojeni napastnicy okupują parlament. Nad budynkiem powiewa flaga Rosji*, 2014, <http://archive.is/20140301141812/http://swiat.newsweek.pl/ukraina-relacja-spor-o-krym-rosja-usa-turcja-newsweek-pl,artykuly,281356,1.html> [2.05.2021 r.].

<sup>16</sup> На сессии городского Совета утверждены результаты общекрымского референдума 16 марта 2014 года, 2014, <https://web.archive.org/web/20140722133147/http://sevsovet.com.ua/index.php/2011-06-30-23-44-03/12395-na-sessii-gorodskogo-soveta-utverzhdeny-rezultaty-obshchekrymskogo-referenduma-16-marta-2014-goda> [2.05.2021 r.].

<sup>17</sup> <https://kremlin.ru/events/president/news/20605> [2.05.2021 r.].

Federacji Rosyjskiej. Największą eskalację konfliktu wywołała aneksja Krymu. W Donbasie prorosyjscy aktywiści podczas demonstracji zaczęli zajmować budynki administracji władz obwodowych i proklamować powstanie Donieckiej Republiki Ludowej<sup>18</sup>.

Podobne wydarzenia miały miejsce w Obwodzie Ługańskim i Charkowskim. W ten sposób powstały Ługańska Republika Ludowa oraz Charkowska Republika Ludowa, które w 2015 r. zostały uznane przez władze Ukrainy za organizacje terrorystyczne. Strona ukraińska podała do wiadomości, że w niektórych szturmach brali udział żołnierze rosyjskiego wywiadu wojskowego<sup>19</sup>.

Walki rozgorzały na dobre, a separatyści zaczęli rozszerzać swoje wpływy w Kotlinie Donieckiej. Wicepremier Ukrainy poinformował o wykryciu tam żołnierzy Federacji Rosyjskiej, w tym także jednostek należących do rosyjskiego wywiadu wojskowego. Władze Ukrainy rozpoczęły zorganizowaną na szeroką skalę kontrofensywę nazywaną Operacją Antyterrorystyczną oraz oficjalnie określiły stronę rosyjską mianem agresora. W trakcie operacji doszło do wielu starć między siłami rządowymi a separatystami wspieranymi mniej lub bardziej jawnie przez Federację Rosyjską. Podczas szturmu na bazę w Mariupolu zatrzymano kilkunastu oficerów rosyjskiego wywiadu wojskowego<sup>20</sup>.

W trakcie operacji doszło do wielu zestrzeleń w regionie objętym walkami. Jako przykład może posłużyć zestrzelenie przez separatystów Il-76 na lotnisku w Ługańsku. Władze Ukrainy, aby zapewnić bezpieczeństwo w ruchu lotniczym, stopniowo podnosiły dolną granicę korytarza powietrznego przeznaczonego dla lotów cywilnych oraz kontynuowały współpracę z rosyjską obsługą lotów, przekazując sobie loty cywilne<sup>21</sup>.

Największe straty separatystów wynikały z ostrzału artyleryjskiego oraz bombardowań. Poszukiwali oni skutecznego sposobu na walkę z ukraińskim lotnictwem, które dokonywało bombardowań z coraz większej wysokości. Jak podają służby ukraińskie, z podsłuchanych rozmów wynika, iż Siergiej Dubinski, były oficer rosyjskiego wywiadu wojskowego prosił Olega Pułatowa, byłego żołnierza Specnazu o wyrzutnie rakiet Buk, aby móc skutecznie eliminować wysoko latające jednostki wroga<sup>22</sup>.

<sup>18</sup> *Separatyści proklamowali „Doniecką Republikę Ludową”*. UE zaalarmowana, 2014, <https://www.dw.com/pl/separatyści-proklamowali-doniecką-republikę-ludową-ue-zaalarmowana/a-17549654> [2.05.2021 r.].

<sup>19</sup> *«Wróćcie do Rosji!», «Putin ch\*\*»*. Separatyści cudem uniknęli samosądu, 2014, <https://tvn24.pl/swiat/wracajcie-do-rosji-putin-chseparatysci-cudem-unikneli-samosadu-ra418047-3357966> [2.05.2021 r.].

<sup>20</sup> *Szturm na ukraińską bazę wojskową w Mariupolu. Co najmniej 12 rannych*, 2014, <https://tvn24.pl/wiadomosci-ze-swiata,2/szturm-na-ukrainska-baze-wojskowa-w-mariupolu-co-najmniej-12-rannych,418975.html?h=25ed> [2.05.2021 r.].

<sup>21</sup> *Ukraiński samolot transportowy Il-76 zestrzelony. Nie żyje 49 osób*, 2014, <https://www.defence24.pl/ukrainski-samolot-transportowy-il-76-zestrzelony-nie-zyje-49-osob> [2.05.2021 r.].

<sup>22</sup> *Audiotapes van duizenden afgeluisterde gesprekken, een reconstructie van de MH17-ramp*, 2014, <https://nos.nl/nieuwsuur/artikel/2376245-audiotapes-van-duizenden-afgeluisterde-gesprekken-een-reconstructie-van-de-mh17-ramp> [2.05.2021 r.].

## Przebieg lotu MH17

Boeing 777-200 o rejestracji 9M-MRD był 84. samolotem tego modelu wyprodukowanym przez amerykańską firmę. Malezyjski narodowy przewoźnik odebrał maszynę 29 lipca 1997 roku i był pierwszym i jedynym jej użytkownikiem<sup>23</sup>. Ten szerokokadłubowy samolot pasażerski napędzany był dwoma silnikami turbowentylatorowymi Rolls-Royce Trent 892 o mocy ciągu 342 kn każdy<sup>24</sup>. Do momentu katastrofy wylatane miał 76 322 godzin lotu w 11 434 cyklach startów i lądowań<sup>25</sup>.

Załoga lotu MH17 składała się z 4 pilotów i 11 osób z personelu pokładowego. Piloci byli podzieleni na dwa zespoły – zespół A oraz zespół B – co spowodowane było długością lotu oraz lotniczymi regulacjami. Była to doświadczona załoga, gdyż łączny nalot 4 pilotów wynosił około 33 tysięcy godzin lotów<sup>26</sup>. Cała załoga składała się wyłącznie z obywateli Malezji, natomiast na 298 pasażerów aż 68% było obywatelstwa holenderskiego. Pełny wykaz pasażerów i załogi znajduje się w tabeli poniżej (24 osoby posiadały podwójne obywatelstwo).

**Tabela 1. Pasażerowie lotu MH17 według obywatelstwa**

Holandia	193	Belgia	4
Malezja	43	Filipiny	3
Australia	27	Kanada	1
Indonezja	12	Nowa Zelandia	1
Wielka Brytania	10		
Niemcy	4	<b>Razem</b>	<b>298</b>

Źródło: Holenderska Rada Bezpieczeństwa, *Crash of Malaysia Airlines flight MH17*, Haga 2015, s. 27.

17 lipca 2014 samolot linii Malaysia Airlines wystartował z portu lotniczego Amsterdam-Schiphol w swój prawie 12 godzinny lot do portu lotniczego Kuala Lumpur w Malezji. Dystans do pokonania wynosił około 10 tysięcy km. Załoga lotu MH17 przed wylotem dostała niezbędne dokumenty, tj. operacyjny plan lotu z dokładną trasą przelotu, wszelkie informacje pogodowe, oraz notkę NOTAM<sup>27</sup>. Samolot opuścił bramkę G3 o godzinie 10:13 (czasu lokalnego), aby wystartować z pasa startowego 36C o godzinie 10:31. Po wylocie i opuszczeniu Amsterdamu samolot skierował się na południowy zachód w kierunku Niemiec. Przed przekroczeniem holendersko-niemieckiej granicy lot MH17 osiągnął wysokość

<sup>23</sup> *Accident information: Boeing 777 Malaysia Airlines 9M-MRD*, <https://www.airfleets.net/ficheapp/plane-b777-28411.htm#> [2.05.2021 r.].

<sup>24</sup> *Boeing 777 Specs, what makes this giant twin work?*, <https://modernairliners.com/boeing-777/boeing-777-specs/> [2.05.2021 r.].

<sup>25</sup> Holenderska Rada Bezpieczeństwa, *Crash of Malaysia Airlines flight MH17*, Haga 2015, s. 30.

<sup>26</sup> Tamże, s. 28.

<sup>27</sup> NOTAM – krótka lotnicza depeza informacyjna zawierająca niezbędne informacje dla załogi samolotu.

FL250<sup>28</sup> (25 tysięcy stóp – około 7,6 km). Po minięciu Niemiec samolot wkroczył w polską przestrzeń powietrzną, przelatując nad Łodzią i Warszawą na wysokości FL330 (10,05 km). Po punkcie PEKIT<sup>29</sup> (dokładna trasa przelotu poniżej) samolot miał lecieć na wysokości FL350 – na tym pułapie miał pozostać aż do tajskiej przestrzeni powietrznej.

Mapa 1. Planowana trasa przelotu lotu MH17



Źródło: Holenderska Rada Bezpieczeństwa, *Crash of Malaysia Airlines flight MH17*, Haga 2015, s. 54.

Po przekroczeniu ukraińskiej granicy plan lotu MH17 zakładał udanie się w stronę Federacji Rosyjskiej, Morza Kaspijskiego, Kazachstanu, Turkmenistanu, Uzbekistanu, Afganistanu, Pakistanu, Delhi w Indiach, Zatoki Bengalskiej, Tajlandii, a następnie skierowaniu się na południe w stronę Kuala Lumpur w Malezji.

Samolot o godzinie 12:53 przejęty został przez kontrolę radaru w Dniepropetrowsku nr 2, która dostrzegła potencjalną utratę separacji<sup>30</sup> między lotem MH17 a innym B777 lecącym na tej samej wysokości i zbliżającym się od tyłu. Aby zapobiec niebezpieczeństwu, kontrola poprosiła drugi samolot o zwiększenie swojej wysokości do FL350 (10,650 km).

Godzina 13:00 była istotna dla malezyjskiego samolotu, gdyż wtedy z powodu złej pogody (kłębiaste deszczowe chmury typu Cumulonimbus) załoga poprosiła kontrolę radarową o zgodę na zmianę kursu i lot 20 mil morskich (37 km) na północ od planowanej trasy przelotu. Siedem minut później kontrola radarowa nr 2 przekazała kontrolę radarowi w Dniepropetrowsku nr 4 i zezwoliła na lot do punktu nawigacyjnego RND<sup>31</sup> znajdującego się na terenie Federacji Rosyjskiej. Cztery sekundy po otrzymaniu odpowiedzi zwrotnej od załogi lotu MH17, kontrola nr 4 poleciła załodze po punkcie nawigacyjnym RND lecieć bezpośrednio na punkt TINKA<sup>32</sup>. Nie otrzymując żadnej odpowiedzi, kontrola wywołała Malezyjski samolot jeszcze dwa razy – o 13:21:10 i 13:21:36. Od tego czasu nie zarejestrowano żadnego komunikatu radiowego oraz komunikatu alarmowego ze strony lotu MH17.

<sup>28</sup> FL – Flight Level – poziom lotu podawany w stopach: 1 tysięcy stóp to około 300 metrów.

<sup>29</sup> PEKIT – jeden z punktów nawigacyjnych używany w lotnictwie.

<sup>30</sup> Separacja – w lotn. bezpieczny dystans między dwoma samolotami.

<sup>31</sup> RND – jeden z punktów nawigacyjnych używany w lotnictwie.

<sup>32</sup> TINKA – jw.



W momencie zniknięcia z radarów w okolicy panowały relatywnie łagodne warunki niemogące przyczynić się do spowodowania katastrofy. Podstawa chmury była usytuowana na wysokości pomiędzy 3000 a 5000 stóp. W miejscu ostatniego znanego położenia samolotu występowały cumulonimbussy oraz chmury z burzami.

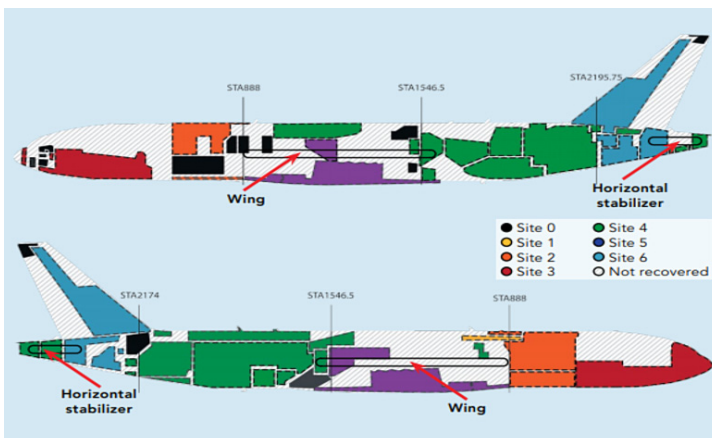
Samolot zderzył się z ziemią niedaleko wsi Hrabove, Rozsypne i Petropawliwka. Szczątki samolotu zostały zidentyfikowane w 6 różnych punktach na powierzchni ok. 50 km<sup>2</sup>, około 8,5 km od ostatniej znanej pozycji samolotu w momencie zniknięcia z radarów. W dwóch spośród trzech miejsc uderzenia samolotu wybuchł pożar. Żaden członek załogi ani pasażer lotu MH17 nie przeżył wypadku. Na mapie poniżej przedstawiono poszczególne miejsca wypadku oraz pochodzenie szczątków w samolocie.

Mapa 2. Przegląd sześciu obszarów, na terenie których znajdowały się części wraku



Źródło: Holenderska Rada Bezpieczeństwa, *Crash of Malaysia Airlines flight MH17*, Haga 2015, s. 54.

Rysunek 1. Umieszczenie poszczególnych części wraku po zderzeniu z ziemią (patrz Mapa 2.)



Źródło: Holenderska Rada Bezpieczeństwa, *Crash of Malaysia Airlines flight MH17*, Haga 2015, s. 55.

Na miejscu katastrofy nie dopuszczono śledczych Holenderskiej Rady Bezpieczeństwa (*Onderzoeksraad voor Veiligheid*) do niektórych części samolotu, były to: górna część kokpitu, górny kadłub klasy biznesowej, część kadłuba z fragmentem okna i drzwi 1L, podłoga przedniej części kabiny pasażerskiej klasy biznesowej, część kadłuba z drzwiami 1R. Szczątki te były niedostępne dla śledczych lub części te zostały już zabrane z miejsca katastrofy przez separatystów.

Identyfikacja ciał ofiar rozpoczęła się w Doniecku dzień po katastrofie. Śledztwo wykryło, że jedenastu pasażerom wycięto fragment żeber w celu przeprowadzenia badań DNA. Ten sposób badań jest typową metodą używaną w okolicach Doniecka<sup>33</sup>. Szczątki pasażerów zostały następnie wysłane do Holandii. Ciała niektórych pasażerów nie zostały odkryte w ogóle – było to spowodowane ogniem, rozkładem oraz siłą uderzenia o ziemię. Prokuratura zażądała dogłębnej autopsji załogi, która wykryła 120 metalowych elementów w ciele drugiego kapitana.

Po zbadaniu czarnej skrzynki samolotu odkryto, że nagranie głosowe kończy się o godzinie 13:20:03. Dogłębna analiza wykazała, że w przedziale czasowym 20 milisekund przed końcem nagrania zanotowano 2 szczyty dźwięku, po analizie długości fal oraz spektrum dźwięku, ich źródła dopatruje się w impulsie elektromagnetycznym wywołanym wyładowaniem statycznym.

Komisja śledcza wykazała, że samolot linii Malaysia Airlines został uderzony pociskiem ziemia-powietrze. W miejscu katastrofy odkryto dyszę pocisku 9M38M1 oraz wiele innych elementów świadczących o tym, że samolot został zestrzelony: statecznik stabilizujący rakiety, oraz okablowanie rakiety. Ten 5,5 metrowy pocisk ważący około 700 kg wyposażony jest w radarowy zapalnik zbliżeniowy, który wybuchł w momencie znalezienia się w pobliżu celu. Głowica bojowa wypełniona jest małymi kilkumilimetroowymi pociskami w kształcie kokardki i kwadratu ( $13 \times 13 \times 8$  mm oraz  $8 \times 8 \times 5$  mm). Szczątki całego samolotu pokryte były uszkodzeniami wywołanymi eksplozją pocisku z głowicą bojową wypełnioną ostrymi elementami. Na lewej stronie kokpitu wykryto ponad 250 uderzeń na metr kwadratowy. Po analizie trajektorii balistycznej uszkodzeń stwierdzono, że 70 kg głowica bojowa uderzyła w samolot pod kątem 27 stopni w osi x oraz nosem skierowanym na 10 stopni w górę lecąc z prędkością 730 metrów na sekundę (około 2628 km/h). Pocisk 9M38M1 wybuchł 2 metry na lewo i 3,7 metrów nad samolotem, powodując jego całkowite zniszczenie.

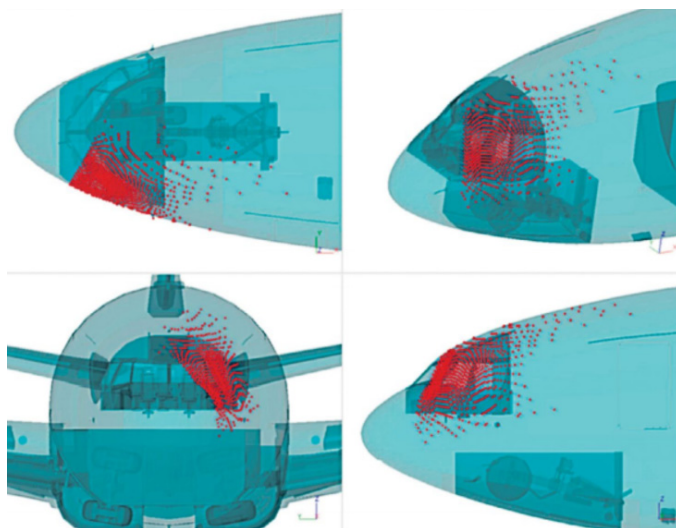
Uszkodzenia samolotu charakterystyczne były dla rakiety używanej przez system kierowanych rakiet 9K37 potocznie nazywanej Buk, stworzony w latach 80. ubiegłego wieku w ZSRR. System ten jest w stanie zestrzelić cele na wysokości do FL800 (około 24 km). Badania holenderskiej komisji śledczej nie wskazały dokładnego miejsca wystrzelenia pocisku 9M38M1. Przeprowadzona analiza wraku i charakterystyka uszkodzeń samolotu pozwoliła określić rejon około 320 km<sup>2</sup> skąd pocisk mógł zostać wystrzelony.

Dane dostarczone przez EUROCONTROL<sup>34</sup> wykazały, że samoloty linii Malaysia Airlines przelatywały przez ukraińską przestrzeń powietrzną kilka razy dziennie – 17 lipca 2014 było ich 7: dwa z Kuala Lumpur do Londynu, jeden z Kuala Lumpur do Amsterdamu, dwa loty z Londynu do Kuala Lumpur oraz jeden lot z Amsterdamu do Kuala Lumpur (Lot MH17)<sup>35</sup>.

<sup>33</sup> Holenderska Rada Bezpieczeństwa, *Crash of Malaysia Airlines...*, dz. cyt., s. 83.

<sup>34</sup> EUROCONTROL – Europejska Organizacja Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej.

<sup>35</sup> Holenderska Rada Bezpieczeństwa, *Crash of Malaysia Airlines...*, dz. cyt., s. 213.

**Rysunek 2. Wzór uderzenia pocisku w kadłub samolotu**

Źródło: Holenderska Rada Bezpieczeństwa, *Crash of Malaysia Airlines flight MH17*, Haga 2015, s. 141.

## Sprawca

Z perspektywy władz Ukrainy odpowiedź na pytanie, kim są sprawcy, była dość jasna: uznano za nich wspieranych przez Rosję separatystów. Tuż po ogłoszeniu w mediach informacji o katastrofie lotu MH17, prezydent Ukrainy – Petro Poroszenko, w swoim orędziu nazwał zdarzenie „atakami terrorystycznym”. Rzecznik prasowy prezydenta powiedział: „Poroszenko sądzi to o samolocie, który został zestrzelony: «to nie był incydent, to nie była katastrofa, ale to był atak terrorystyczny»”<sup>36</sup>.

Szef ukraińskich służb bezpieczeństwa – Valentyn Nalivaychenko o atak obwiniał agentów rosyjskiego wywiadu, a swoje oskarżenia oparł na przechwyconych rozmowach telefonicznych między oficerami wojsk separatystów<sup>37</sup>. Jedna z nich miała następujący przebieg: do przywódcy sił separatystów – Igora Biezlera zadzwoniła osoba nazywana „Najemnikiem”, najprawdopodobniej jeden z żołnierzy separatystów. „Najemnik” zameldował, że zauważono „ptaszka” (kryptonim samolotu). Zapytany o to, czy jest to samolot zwiadowczy, czy „duży”, odpowiedział, że nie może tego stwierdzić, gdyż maszyna znajduje się nad chmurami. Biezler przyjął meldunek i przekazał go dowództwu. Dwie minuty później lot MH17 został trafiony przez raketę z systemu Buk<sup>38</sup>.

<sup>36</sup> *Malaysian passenger plane 'shot down' in Ukraine*, 2014, <https://www.channel4.com/news/malaysia-plane-crash-ukraine-russia-flight-airline-border> [2.05.2021 r.].

<sup>37</sup> *Przechwycone rozmowy separatystów ws. zestrzelenia samolotu*, <https://archive.is/20140718042011/wiadomosci.onet.pl/swiat/przechwycone-rozmowy-separatystow-ws-zestrzelenia-samolotu/1stg9> [2.05.2012 r.].

<sup>38</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=MEifT0e1LT0&t=44s> [2.05.2021 r.].

Separatyści na portalu VK<sup>39</sup> z profilu Igora Girkina (Strelkowa), ministra obrony samowładzającej Donieckiej Republiki Ludowej, przyznali się do zestrzelenia samolotu, ponieważ sądzili, że był to wojskowy samolot AN-26. „*W rejonie Torezu<sup>40</sup> dopiero co zestrzeliliśmy samolot An-26, leży tam gdzieś za kopalnią «Progress». Ostrzegaliśmy przecież – nie latać po «naszym niebie». A oto i wideo potwierdzające kolejnego «zestrzelonego ptaszka». Ptaszyna spadła za hałdę, o teren mieszkalny nie zahaczyła. Cywile nie ucierpieli. Jest jeszcze informacja o drugim zestrzelonym samolocie, chyba Su<sup>41</sup>.*”

W kolejnej przechwyconej rozmowie człowiek o pseudonimie „Major” twierdził, że pocisk został wystrzelony przez kozaków z punktu kontrolnego w okolicy miejscowości Czernuchino (na północ od Torezu, gdzie spadł wrak). „Major” oznajmił swojemu rozmówcy – ps. „Grek”, że znaleziono już pierwszą ofiarę i jest nią cywil. „*To cywil. Jest to na sto procent samolot pasażerski*”<sup>42</sup>.

Dalsze rozmowy tylko potwierdziły to, jak wielki błąd popełnili separatyści. Do przywódcy Ługańskiej Republiki Ludowej – Nikołaja Kozitsyna, zadzwonił bojownik. Potwierdził on, że zestrzelony został samolot pasażerski, mówił o licznych ofiarach w tym kobietach i dzieciach, dodał również, że na miejscu są już Kozacy. Wspomnił też o doniesieniach medialnych, według których zestrzelono wojskowego AN-26, dodając, że to nieprawda, bo na poszyciu widnieją napisy „Malezyjskie Linie Lotnicze”. Kozicyn odpowiedział: „*To oznacza, że przywozili szpiegów. Nie ma co latać teraz, teraz idzie wojna*”.

Ostatecznie uwaga ukraińskich służb skupiła się na trzech przywódcach separatystów: Igorze Beizlerze ps. Bies, Nikolaju Kozitsynie i Igorze Strelkowie (Igor Girkin)<sup>43</sup>. Podstawowym pytaniem było, w jaki sposób separatyści pozyskali wyrzutnię rakiet typu Buk. W listopadzie 2014 roku opublikowano nagrania transportu wyrzutni Buk o numerze 3(?)2 należącej do rosyjskiej 53. Brygady Rakiet Przeciwlotniczych. Środkowa cyfra w numerze była początkowo nieczytelna, jednak dzięki śledztwu dziennikarzy, na bazie charakterystycznych wgnieceń w nadwoziu, zidentyfikowano pojazd jako wyrzutnię numer 332. Dziennikarze Bellingcat – brytyjskiej witryny dziennikarstwa śledczego, stworzyli kompleksowy raport, w którym poddali analizie zdjęcia rosyjskich wyrzutni i na podstawie ich cech charakterystycznych tj. m.in. ułożenia kabli, wgnieceń w nadwoziu, elementów podwozia, zidentyfikowali pojazd z nagrania jako wyrzutnię numer 332<sup>44</sup>.

W odpowiedzi na zarzuty władze Federacji Rosyjskiej opuściły Połączony Zespół Śledczy (*Joint Investigation Team, JIT*)<sup>45</sup> i przeprowadziły własne śledztwo. 17 września

<sup>39</sup> Rosyjskojęzyczny portal społecznościowy vk.com.

<sup>40</sup> Obecnie Czystiakowe.

<sup>41</sup> Сводки от Стрелкова Игоря Ивановича, 2014, [https://web.archive.org/web/20140717155720/https://vk.com/wall-57424472\\_7256](https://web.archive.org/web/20140717155720/https://vk.com/wall-57424472_7256) [2.05.2021 r.].

<sup>42</sup> *Przechwycone rozmowy separatystów...*

<sup>43</sup> *Three pro-Russia rebel leaders at the centre of suspicions over downed MH17*, 2014, <https://www.theguardian.com/world/2014/jul/20/three-pro-russia-rebel-leaders-suspects-over-downed-mh17> [2.05.2021 r.].

<sup>44</sup> *The Lost Digit: Buk 3x2*, 2016, [https://www.bellingcat.com/news/uk-and-europe/2016/05/03/the\\_lost\\_digit/](https://www.bellingcat.com/news/uk-and-europe/2016/05/03/the_lost_digit/) [2.05.2021 r.].

<sup>45</sup> W skład JIT wchodziły Niderlandy, Malezja, Australia, Belgia i Ukraina, zespół został utworzony 7 sierpnia 2014 roku.

2018 roku Ministerstwo Obrony Federacji Rosyjskiej zorganizowało konferencję prasową, na której przedstawiono ustalenia rosyjskiej komisji badającej sprawę katastrofy<sup>46</sup>.

Dzięki analizie fragmentów pocisku władze rosyjskie zidentyfikowały pochodzenie rakiety, której użyto do ataku. Z danych producenta wynika, że rakietę o numerze 8 86 8720<sup>47</sup> została złożona 24 grudnia 1986 r. W ściśle tajnych dokumentach odnaleziono historię stacjonowania pocisku. W ramach śledztwa części tej dokumentacji zostały odtajnione i podane do informacji publicznej. Pocisk o tym numerze miał zostać dostarczony koleją do jednostki wojskowej o numerze 20152, 29 grudnia 1986 r., obecnie jednostka ta nosi nazwę 223. Brygada Rakiet Przeciwlotniczych. W 1986 r. znajdowała się ona w okolicach Tarnopolu w ówczesnej Ukraińskiej Republice Ludowej. Co najważniejsze, po upadku ZSRR jednostka ta nie została skierowana do Rosji, a została wcielona do Armii Ukraińskiej. Według raportu rosyjskiego Ministerstwa Obrony w momencie ataku dalej była w posiadaniu rakiet typu Buk i operowała z okolic Lwowa. Od 2014 r. 223. Brygada miała być zaangażowana w operację antyterrorystyczną na terenach Doniecka i Ługańska.

Rosyjscy eksperci przebadali materiały wideo, które przedstawił JIT. Nagrania te miały udowodniać, że w momencie zestrzelenia lotu MH17 w okolicach Doniecka i Ługańska stacjonowała rosyjska 53. Brygada Rakiet Przeciwlotniczych. Według ustaleń rosyjskich śledczych, materiały te były sfałszowane. Wnioskowano to na bazie linii perspektywicznych; wszystkie powinny przecinać się w tym samym miejscu, jednak linie poprowadzone z pojazdu oraz te utworzone na bazie drogi nie zbiegały się<sup>48</sup>.

Kolejnym dowodem na odpowiedzialność wojsk Ukrainy za zestrzelenie lotu MH17 miały być podsłuchane rozmowy ukraińskich żołnierzy. Nagranie rzekomo pochodzące z 2016 r. z okolic Odessy ma udowodniać, że ukraińska jednostka radiotechniczna szykowała się na ćwiczenia. Na nagraniu słychać, jak ktoś mówi: „zestrzelimy kolejnego malezyjskiego Boeinga”. Głos miał należeć do pułkownika armii ukraińskiej – Rusłana Grinchaka. W 2014 r. był on dowódcą 164. Brygady Radiotechnicznej, która stacjonowała w okolicach Charkowa. Lot MH17 miał przelatywać nad strefą radarową tej jednostki. Oficer rzekomo współpracował z ukraińską obroną przeciwlotniczą i wydał rozkaz zestrzelenia samolotu malezyjskich linii lotniczych<sup>49</sup>.

Rosjanie oskarżają również ukraińskich kontrolerów ruchu lotniczego. Rząd Ukrainy nie opublikował danych z radarów z dnia katastrofy, jak również nie udzielił informacji na temat miejsc stacjonowania należących do nich wyrzutni systemu Buk. JIT miała również zignorować dane z radarów dostarczone im przez Rosję, które mogłyby udowodniać jedyny możliwy tor lotu pocisku<sup>50</sup>.

Władze Federacji Rosyjskiej całą winą za zestrzelenie lotu MH17 obarczają Ukrainę. Konflikty między Rosją a JIT są na tyle znaczące, że w październiku 2020 roku Rosjanie

<sup>46</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=wLBpLVwa-IM> [2.05.2021 r.].

<sup>47</sup> Pierwsza cyfra (8) oznacza miejsce produkcji, następne dwie (86) rok produkcji, pozostałe cyfry (8720) to unikalny numer seryjny nadany przez producenta.

<sup>48</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=wLBpLVwa-IM> [2.05.2021 r.].

<sup>49</sup> *Russia says MH17 missile was in Ukrainian hands*, 2018, <https://www.aa.com.tr/en/world/russia-says-mh17-missile-wasinukrainianhands/1256970> [2.05.2021 r.].

<sup>50</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=wLBpLVwa-IM> [2.05.2021 r.].

zerwali współpracę z rządem Holandii, zarzucając mu, że śledztwo jest od początku skierowane przeciwko Rosji. W oficjalnym oświadczeniu MSZ Federacji Rosyjskiej przeczytać można: „Holandia od pierwszego dnia trzymała się jednej wersji wydarzeń i forsowała ją w ramach śledztwa Urzędu ds. Bezpieczeństwa, a także postępowania karnego, które jest prowadzone przez Połączony Zespół Śledczy (Holandii, Australii, Belgii, Malesji i Ukrainy). Jest oczywiste, że oba te śledztwa były stronnicze, powierzchowne i upolitycznione”<sup>51</sup>.

Kontrowersje budzą też ustalenia JIT i Ukrainy dotyczące pochodzenia wyrzutni oraz to, jak separatyści mieli się znaleźć w jej posiadaniu. Według wcześniej wspomnianych ustaleń wyrzutnia, z której strzelono do lotu MH17, miała należeć do 53. Brygady Rakiet Przeciwlotniczych i to przeszkoleni żołnierze rosyjscy mieli ją obsługiwać. Jednak pochodzenie Buk mogło być inne. Na kilka dni przed katastrofą, na oficjalnym Twitterze Samozwańczej Donieckiej Republiki Ludowej (<https://twitter.com/dnrpress>), separatyści przyznali się do zdobycia z ukraińskiego wojska systemu rakiet ziemia-powietrze<sup>52</sup>. Jednak w swoim oficjalnym wystąpieniu rosyjscy biegli zapewnili, że władze Ukrainy nigdy nie przyznały się do stracenia jakiegokolwiek wyrzutni tego typu<sup>53</sup>.

19 czerwca 2019 r. zespół śledczy ogłosił cztery nazwiska podejrzanych wskazanych w śledztwie: trzech Rosjan i jednego obywatela Ukrainy. Najprawdopodobniej to ich rozmowy zostały podsłuchane przez stronę ukraińską. Wynika z nich, że za dostarczenie systemu wyrzutni rakiet odpowiadał Oleg Pułatow, były żołnierz Specnazu. Podejrzany zapewnia o swej niewinności, a podczas procesu prowadzonego od 9 marca 2020 r. przez holenderski sąd korzystał z pomocy rosyjskiej prawniczki<sup>54</sup>. Proces ten trwa do dziś<sup>55</sup>.

O użycie broni został oskarżony Siergiej Dubinski, były oficer rosyjskiego wywiadu wojskowego, który jak wynika z podsłuchanych rozmów, poprosił o dostarczenie systemu raketowego. O współsprawstwo został oskarżony Igor Girkin, weteran wojny w Bośni i Hercegowinie, oficer rezerwy Specnazu<sup>56</sup>. Zaś ostatni podejrzany to Ukrainiec Leonid Charczenko, który nie posiada stażu w siłach zbrojnych.

<sup>51</sup> *Rosja zrywa „współpracę” z Holandią w sprawie MH17*, <https://www.defence24.pl/rosja-zrywa-wspolprace-z-holandia-w-sprawie-mh17> [2.05.2021 r.].

<sup>52</sup> *The evidence that may prove pro-Russian separatists shot down MH17*, 2014, <https://www.washingtonpost.com/news/worldviews/wp/2014/07/20/the-evidence-that-may-prove-pro-russian-separatists-shot-down-mh17/> [2.05.2021 r.].

<sup>53</sup> <https://www.youtube.com/watch?v=wLBpLVwa-lM> [2.05.2021 r.].

<sup>54</sup> *Zginęło 298 osób. Oskarżony «nie wie, co się stało»*, 2020, <https://tvn24.pl/swiat/zestrzelenie-mh17-oleg-pulatow-twierdzi-ze-jest-niewinny-4704737> [2.05.2021 r.].

<sup>55</sup> Stan na 25.09.2021 r.

<sup>56</sup> *«Bohater Noworosji» rezygnuje. Strielkow już nie jest szefem obrony Donbasu*, 2014, <https://tvn24.pl/swiat/bohater-noworosji-rezygnuje-striekow-juz-nie-jest-szefem-obrony-donbasu-ra459093-3408478> [2.05.2021 r.].

## Śledztwo

Celem śledztwa było przede wszystkim ustalenie przyczyn katastrofy oraz zbadanie czynników, które mogły mieć na nią jakikolwiek wpływ. Rada Bezpieczeństwa ONZ jednogłośnie przyjęła rezolucję dotyczącą katastrofy (nr 2166, data przyjęcia: 21.07.2014 r.), popierającą wysiłki zmierzające do wszczęcia kompleksowego, niezależnego międzynarodowego dochodzenia w sprawie incydentu oraz wzywającą wszystkie państwa członkowskie ONZ do udzielenia pomocy w dochodzeniu cywilnym i karnym. Holenderska Rada Bezpieczeństwa (nid. *Raadvoor de Luchtvaart*) miała dwa główne cele: ustalić przyczyny katastrofy i poinformować o nich krewnych załogi, pasażerów oraz inne osoby zainteresowane oraz podjąć stosowne działania w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, aby zapobiec podobnym zdarzeniom w przyszłości<sup>57</sup>.

Największą przeszkodą w dochodzeniu okazały się ograniczenia w dostępie do wraku, wynikające z faktu, iż miejsce katastrofy znajdowało się w obszarze konfliktu zbrojnego. Pierwsza, uznana za bezpieczną okazja przybycia ekspertów na miejsce zdarzenia, w celu przeprowadzenia dochodzenia i zabezpieczenia wraku, pojawiła się w dniach 4–22 listopada 2014 r., a więc dopiero cztery miesiące po zdarzeniu. Po raz drugi zespół śledczych odwiedził miejsce katastrofy w dniach 20–28 marca 2015 r., a kolejny w dniach 19 kwietnia – 2 maja 2015 r. Organizatorem misji było holenderskie Ministerstwo Obrony. W pracach prowadzonych na miejscu katastrofy pomagała Organizacja Bezpieczeństwa i Współpracy w Europie (OBWE), służba ratownicza oraz okoliczni mieszkańcy<sup>58</sup>.

Ze względu na ograniczony dozwolony czas dochodzenia oraz zważając na fakt, iż elementy wraku znajdowały się w sześciu różnych miejscach na obszarze około 50 km<sup>2</sup>, śledczy skupili się na zgromadzeniu części najbardziej istotnych dla dochodzenia.

## Przebieg dochodzenia i ustalenia śledczych

Śledczy i eksperci musieli znaleźć odpowiedzi na pytania nurtujące rodziny ofiar i opinię publiczną, dlatego ważne było, by nie przeoczyć żadnego, nawet najmniejszego szczegółu. Presję zwiększały też docierające zewsząd głosy, iż maszynę zestrzelono celowo. Była to jednak jedna z hipotez, dlatego potrzebne było dogłębne śledztwo oparte na faktach, a nie na domniemaniach. Pierwszym krokiem w tego typu dochodzeniu powinno być zabezpieczenie miejsca zdarzenia, jednak ze względu na działania zbrojne prowadzone na terenie katastrofy, nie było to możliwe. W takiej sytuacji prowadzenie śledztwa bez dostępu do wraku wydaje się być niewykonalne, a ryzyko utraty cennych śladów rośnie z upływem czasu.

Holenderska Rada Bezpieczeństwa, mająca siedzibę w Hadze, utworzyła tymczasowe biuro w Kijowie mające wspierać śledczych ukraińskich. Ostatecznie to Holendrzy stanęli na czele powołanej komisji śledczej. Skoro nie było możliwości zbadania wraku i posta-

<sup>57</sup> Holenderska Rada Bezpieczeństwa, *Crash of Malaysia Airlines...*, dz. cyt., s. 15.

<sup>58</sup> Tamże, s. 16.

wienia żadnej konkretnej tezy, eksperci skupili się na eliminowaniu ewentualnych przyczyn katastrofy.

Wykluczono uderzenia pioruna, ponieważ mimo iż trasa samolotu wiodła przez sam środek burzy, załoga ominęła niebezpieczeństwo. Było to postępowaniem zwyczajnym w tego typu sytuacjach. Po przeanalizowaniu tła ultradźwiękowego z dnia katastrofy, śledczy wykluczyli również uderzenie meteorytu.

Ustalono między innymi, że członkowie załogi samolotu posiadali aktualną licencję i wszystkie niezbędne dokumenty (np. orzeczenie lekarskie), a także duże doświadczenie, co pozwoliło wyeliminować ewentualny błąd załogi mający wpływ w przebiegu lotu<sup>59</sup>.

Następnie przeanalizowano raporty dotyczące stanu technicznego samolotu, aby mieć pewność, iż przyczyną katastrofy nie była usterka maszyny. Okazało się, iż w ostatnim czasie samolot nie przechodził napraw mogących mieć wpływ na jego stan techniczny. Śledząc wpisy w dzienniku technicznym samolotu, eksperci natknęli się na reklamację dotyczącą drzwi kabiny i okna kokpitu, które wydawały „syczące” dźwięki po kontroli z listopada 2013 r. Jednak szybko ustalono, że usterka nie mogła przyczynić się do katastrofy, gdyż niezwłocznie po reklamacji została wyeliminowana. Nie było też żadnych skarg zgłoszonych przy opuszczaniu Amsterdamu, ani przeciwwskazań dotyczących lotu powrotnego. Podczas oględzin wraku w pierwszych trzech miejscach nie znaleziono tylnej grodzi ciśnieniowej samolotu ani przyległych części kadłuba. Dotarto do nich dopiero w miejscu nr 4. (patrz Mapa 2.), co wskazywało, iż awaria tylnej grodzi miała charakter drugorzędny. Dane z raportów nie ujawniły żadnych wcześniejszych uszkodzeń grodzi, co więcej, pęknięcia wskazywały na natychmiastowe przeciążenie skutkujące awarią konstrukcji, a nie na przykład awarię spowodowaną korozją czy ewentualną usterką<sup>60</sup>.

Jeśli chodzi o stan silników, nie odnotowano żadnych nieprawidłowości oraz zgłoszeń dotyczących ich pracy<sup>61</sup>. Na podstawie analizy danych rejestratora lotu stwierdzono, że ilość paliwa podczas lotu była odpowiednia, a masa i wyważenie samolotu wskazywały, iż nie załadowano na pokład żadnych materiałów niebezpiecznych<sup>62</sup>. W rejestratorze danych nie zostały zapisane żadne ostrzeżenia ani błędy, parametry silnika były prawidłowe do czasu zakończenia rejestru, które nastąpiło o 13:20:03 (15:20:03 CET)<sup>63</sup>. Natychmiastowe zakończenie pracy rejestratora danych oraz rejestratora dźwięków wskazywało, iż wszystko wydarzyło się błyskawicznie.

Mimo przeanalizowania wielu możliwych przyczyn katastrofy, żadna nie odpowiadała uszkodzeniom, jakie zaobserwowano w częściach wraku. Główne miejsce uszkodzenia obiektami wysokoenergetycznymi znajdowało się po lewej i górnej części kokpitu. Prawa strona natomiast, nie zawierała żadnych śladów uszkodzeń obiektem o wysokim stopniu zagrożenia. Istotna była wyraźna granica pomiędzy częściami wraku, na które oddziaływały obiekty o wysokiej energii, a częściami nienaruszonymi<sup>64</sup>. Ze względu na charak-

<sup>59</sup> Tamże, s. 104.

<sup>60</sup> Tamże, s. 105.

<sup>61</sup> Tamże, s. 106.

<sup>62</sup> Tamże, s. 107.

<sup>63</sup> Tamże, s. 109.

<sup>64</sup> Tamże, s. 119–120.



terystyczny kształt uszkodzeń we wraku, odrzucono możliwość oddziaływania pocisku powietrze-powietrze, gdyż żaden z tego typu pocisków obecnych w regionie nie zawierał w swojej głowce fragmentów o charakterystycznym kształcie muszki do garniture<sup>65</sup>. Dalsze badania wykazały, iż obserwowane we wraku uszkodzenia mógł spowodować pocisk ziemia-powietrze. W analizach uwzględniono dwa typy tego rodzaju pocisków: przenośne pociski wystrzeliwane z ramienia (jako przenośny system rozpraszania powietrza) oraz większe systemy, które mogą być instalacjami stałymi bądź ruchomymi. Wykluczono pierwszą opcję (MANPADS), ponieważ zdaniem specjalistów, pocisk ten nie mógłby osiągnąć wysokości lotu MH17<sup>66</sup>.

Eksperci zaczęli więc sprawdzać inne systemy, które mogłyby zaatakować samolot o wielkości i wysokości samolotu Boeing 777-200. Okazało się, iż w regionie istnieje około dwudziestu pocisków ziemia-powietrze, mogących prowadzić do ataku na wysokości FL330 (10,05 km). Wszystkie te systemy wykorzystują czujność radarową i są wyposażone w głowicę odłamkową. Jednak tylko jeden z nich – system Buk – jest bronią, której pociski mają głowicę zawierającą m.in. wstępnie uformowane fragmenty w kształcie muszki. Buk jest mobilnym systemem uzbrojenia o średnim zasięgu, wyposażonym w półaktywne, kierowane radarem pociski. Jego ogólne oznaczenie w Federacji Rosyjskiej to 9K37, a oznaczenie NATO – SA-11. Sam system został zaprojektowany w byłym Związku Radzieckim, jako kontynuacja zestawu raketowego 2K12 Kub (oznaczenie NATO – SA-6). Buk zaczął działać w 1979 r. i od tego czasu przeszedł wiele udoskonaleń<sup>67</sup>.

Kombinacja zarejestrowanej fali ciśnienia, wzór, kształt i rozmiar uszkodzeń spowodowanych przez podmuch oraz uderzenie odłamków o wyraźnym kształcie muszki znalezionych zarówno w kokpicie, jak i w ciele jednego z członków załogi, obrażenia pozostałych członków załogi, a także analiza pozostałości i materiałów wybuchowych nie pozostawiały Holenderskiej Radzie Bezpieczeństwa wątpliwości. Stwierdzono, iż samolot został trafiony głowicą 9N314M przenoszoną przez pociski raketowe serii 9M38, wystrzelony przez system pocisków ziemia-powietrze Buk<sup>68</sup>. Ponadto przeprowadzone symulacje potwierdziły przewidywania, iż detonacja została dokonana za pomocą głowicy bojowej o masie 70 kg oraz wykazały, iż obszar, z którego mogłyby odbyć się możliwe tory lotu głowicy 9N314M przenoszonej na pocisku z serii 9M38, to około 320 km<sup>2</sup> na terenie wschodniej Ukrainy<sup>69</sup>.

## Wnioski

Analizując katastrofę lotu MH17, należy zwrócić uwagę na kilka czynników związanych z lotnictwem cywilnym i sytuacją polityczną we wschodniej Ukrainie w 2014 r. Głównym problemem wydaje się być sam fakt udostępniania przestrzeni powietrznej nad terenem, na którym toczą się działania zbrojne, dla samolotów cywilnych. Wszelkie nakazy

<sup>65</sup> Tamże, s. 128.

<sup>66</sup> Tamże, s. 129.

<sup>67</sup> Tamże, s. 131–132.

<sup>68</sup> Tamże, s. 137.

<sup>69</sup> Tamże, s. 150.

zwiększania wysokości lotów, jak się później przekonano, okazały się niewystarczające. Współpraca pomiędzy ukraińską a rosyjską kontrolą lotów, choć na pozór wydawać się mogła zjawiskiem korzystnym, nie była w stanie zagwarantować pełnego bezpieczeństwa. Ze względu na duże ryzyko, ruch lotniczy w tym rejonie powinien zostać zawieszony. Niezależnie od stanowiska rosyjskiej i ukraińskiej kontroli lotów, sam przewoźnik, czyli Malaysia Airlines powinien zmienić trasę lotów. Zwiększenie wysokości lotu to jedynie półśrodek, który nie pozwala na wyeliminowanie zagrożenia.

Problemem pozostaje również brak reakcji ze strony wywiadu ukraińskiego. Zaraz po uzyskaniu informacji o tym, jakim systemem rakietowym mogą dysponować separatyści, powinien on przekazać ją odpowiednim służbom, w celu zawieszenia lotów nad tym obszarem.

W październiku 2015 strona holenderska opublikowała prawie trzystustronicowy dokument, na którym w dużej mierze opiera się analiza katastrofy przedstawiona w niniejszym artykule. W pierwszych słowach raportu końcowego można przeczytać, że linie lotnicze powinny zrobić wszystko, aby lot odbył się w bezpiecznych warunkach, a pasażer mógł polegać na przewoźniku. Holenderska Rada Bezpieczeństwa w końcowych wnioskach podkreśliła konieczność poprawy bezpieczeństwa lotów na trzech płaszczyznach. Przede wszystkim wskazano na rolę państwa w zapewnianiu bezpieczeństwa strefy powietrznej oraz obowiązku linii lotniczych w zakresie analizy zagrożeń i ich aktualizacji. Bezpieczeństwo załogi, pasażerów oraz statku powietrznego to wspólny wysiłek państw i przewoźników<sup>70</sup>. Pierwszy poziom dotyczy poprawy zarządzania strefami w regionach objętych konfliktami. Rada przytacza zasadę zapisaną w „Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym” (pot. Konwencja Chicagowska)<sup>71</sup>, która mówi o zasadzie, że każde państwo jest odpowiedzialne za swoją własną strefę powietrzną i to ono niezależnie decyduje: jak, na jakich zasadach oraz przez kogo dana strefa będzie używana. Jednakże Rada zwraca uwagę na sytuację, w której to państwo w momencie toczenia konfliktu zbrojnego nie jest w stanie zapewnić pełni bezpieczeństwa<sup>72</sup>.

W końcowym raporcie dokumentu z jednej strony Holenderska Rada Bezpieczeństwa zaleca surowszą redefinicję odpowiedzialności państw we własnej przestrzeni powietrznej, z drugiej można przeczytać o istocie proaktywnej roli Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

Zdaniem Rady Bezpieczeństwa, ICAO powinno skupić się na tematach takich jak:

- czasowe zamknięcie lub ograniczenie lotów w przestrzeni powietrznej,
- jak najszybsze dostarczenie liniom lotniczym niezbędnych informacji na temat konfliktu zbrojnego, który jest zagrożeniem dla lotnictwa cywilnego,
- współpracę cywilnej oraz wojskowej kontroli lotniczej w trakcie trwania konfliktu zbrojnego.

Raport zwraca również uwagę na poprawki Konwencji Chicagowskiej, które należy wprowadzić w celu zwiększenia bezpieczeństwa.

<sup>70</sup> Tamże, s. 263.

<sup>71</sup> Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. – Konwencja chicagowska (Dz.U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.), <https://www.ulc.gov.pl/pl/prawo/prawo-miedzynarodowe/206-konwencje> [25.09.2021 r.].

<sup>72</sup> Holenderska Rada Bezpieczeństwa, dz. cyt., s. 264.

„Poziom” drugi dotyczy oceny ryzyka, jakie jest oczekiwane względem linii lotniczych oraz państw, gdzie toczy się konflikt. Przewoźnicy powinni we własnym zakresie dokonywać oceny ryzyka w celu zapewnienia bezpiecznego przebiegu lotu oraz w bardziej aktywny sposób interesować się konfliktem na terenie państwa, z którego/do którego przeprowadzane są loty<sup>73</sup>.

Bezpieczeństwo załóg, pasażerów i samolotu może się zwiększyć, jeśli państwa będą w stanie informować o zagrożeniach wewnętrznych nie tylko linie lotnicze, które są od nich zależne (np. linie narodowe).

Rada Bezpieczeństwa zachęca państwa oraz linie lotnicze do dzielenia się istotnymi informacjami w celu zniwelowania potencjalnego zagrożenia.

Trzecim i ostatnim „poziomem” jest odpowiedzialność linii lotniczej. Zdaniem Rady nie jest jasne, które loty przelatują nad jakim rejonem konfliktu zbrojnego. W najlepszym przypadku, linie powinny aktywnie dostarczać informacje innym użytkownikom przestrzeni powietrznej, na temat wybranych przez siebie w przeszłości i przyszłości tras lotniczych – tym samym każdy mógłby wyrazić swoją opinię, i wyrobić swój własny osąd, zwiększając przy tym świadomość społeczną. Rada w swoich końcowych wnioskach podkreśla istotę publikowania dla potencjalnych pasażerów zrozumiałych informacji na temat lotu odbywającego się nad terenem objętym konfliktem, a linie lotnicze zmusić do odpowiedzialności za takie informacje<sup>74</sup>.

Katastrofa lotu MH17 to nie tylko nieszczęśliwy wypadek ale zdarzenie, któremu można było zapobiec. Po przeanalizowaniu okoliczności sprzed tragedii, oraz uwzględnieniu licznych niejasności, słowo „wypadek” może wydawać się nieadekwatne do zaistniałej sytuacji. Zapędy imperialistyczne objawiające się w działaniach Federacji Rosyjskiej były dostrzegalne już w roku 2003 podczas kryzysu w Cieśninie Kerczeńskiej. Sam atak na Ukrainę został zapowiedziany przez Władimira Putina w rozmowie z prezydentem USA George’em W. Bushem. Przewodniczący komisji śledczej Rady Najwyższej Ukrainy twierdzi, iż z zeznań świadków wynika, że Putin postawił Janukowyczowi ultimatum, którego odrzucenie skutkowało zajęciem Krymu i okręgów, gdzie później rozpoczęły się działania wojenne. Koncepcja o tym, że atak na Ukrainę był skrupulatnie przygotowanym planem, zdaje się mieć potwierdzenie w tempie działań, jakie miały miejsce po zmianie władzy na Ukrainie. Wszelkie zdarzenia na Krymie oraz w obwodach Donieckim, Charkowskim i Ługańskim były wspierane lub co najmniej inspirowane przez Federację Rosyjską. Na tych terenach, zwłaszcza na Krymie, od lat działała rosyjska agentura szykująca się do przejęcia władzy<sup>75</sup>.

Federacja Rosyjska prowadziła wojnę hybrydową na terenie Ukrainy oraz czynnie wspierała oddziały separatystów zarówno pod względem uzbrojenia, jak i kadry. Umundurowani członkowie rosyjskich sił zbrojnych bez dystynkcji państwowych prowadzili czynne działania zbrojne. Rosyjskie media siały dezinformację, w sieci działały tzw. „trolle” rozpowszechniające fałszywe informacje i zwiększające ogólne zamieszanie. Na obszarze

<sup>73</sup> Tamże, s. 265.

<sup>74</sup> Tamże, s. 266.

<sup>75</sup> V. Trofymowych, „Wojna hybrydowa” jako instrument kluczowy rosyjskiej geostrategii rewanżu, „Ante-Portas – Studia nad Bezpieczeństwem” 2016, nr 1(6), s. 175–186.

działań zbrojnych aresztowano oficerów rosyjskiego wywiadu wojskowego oraz odnotowano obecność rosyjskiej armii. Oprócz tego nierzadko dowódcami oddziałów separatystycznych kierowały osoby bezpośrednio związane z wojskami i służbami specjalnymi Federacji Rosyjskiej. Władze na Kremlu wypierały się jakichkolwiek powiązań ze wspomnianymi działaczami, stosując niejednokrotnie niedorzeczne wymówki<sup>76</sup>.

Wszystkie działania Federacji Rosyjskiej można sklasyfikować jako formę terroryzmu państwowego. Zdaniem Autorów Rosja inspirowała działalność ugrupowań pozostających w strukturach państwa ukraińskiego i wzbierała ich przedsięwzięcia. Wskazuje to na wspomniany we wstępie *states operating terrorism* – państwa kierujące bądź kontrolujące działalność ugrupowań pozostających poza strukturami danego państwa, ale realizujące konkretne przedsięwzięcia. Rosjanie prowadzili działania militarne na terenie innego państwa, utrzymując pozory niezaangażowania. Dostarczali broń, dowódców, a także czynnie walczących żołnierzy. Ze śledztw wynika, iż system wyrzutni rakiet i rakiety ziemia-powietrze należały do armii rosyjskiej, a za ich obsługę odpowiadali m.in. Rosjanie. Strona ukraińska dobitnie nazwała wszelkie działania ze strony separatystów działaniami terrorystycznymi, a organy quasi państwowe organizacjami terrorystycznymi. Bazując na tych informacjach, można zaryzykować stwierdzenie, że dostarczenie tam broni i oddanie z niej strzału, w celu unicestwienia jednostki latającej, było aktem terroryzmu.

### Tytuł w języku angielskim:

### CRASH OF MALAYSIA AIRLINES FLIGHT MH17

## Bibliografia

### Akty prawne

Holenderska Rada Bezpieczeństwa, *Crash of Malaysia Airlines flight MH17*, Haga 2015.

Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym z dn. 07.12.1944 r. (Konwencja Chicagowska).

### Monografie i artykuły naukowe

Aleksandrowicz T.R., *Terroryzm międzynarodowy*, Warszawa 2015.

Kornacki P., Wilk-Woś Z. (red.), *Bezpieczeństwo i zarządzanie kryzysowe – bezpieczeństwo i obronność państwa*, Warszawa 2016.

Kubicki R., Saletra W. (red.), *Studia humanistyczno-społeczne*, Wydawnictwo Uniwersytetu Jana Kochanowskiego, Kielce 2013.

Trofymowych V., „Wojna hybrydowa” jako element rosyjskiej geostrategii rewanżu, „AntePortas. Studia nad bezpieczeństwem” 2016, 1 (6), s. 175–186.

Zięba R. (red.), *Bezpieczeństwo międzynarodowe XXI wieku*, Warszawa 2018.

<sup>76</sup> *Działania Rosji przy granicy z Ukrainą a dezinformacja. Kreml kształtuje opinie społeczne*, 2021, <https://www.cyberdefence24.pl/rosyjskie-dzialania-przy-granicy-z-ukraina-a-dezinformacja-kszaltowanie-opinii-spoecznej> [2.05.2021 r.].

**Źródła internetowe**

- „Bohater Noworosji» rezygnuje. Strielkow już nie jest szefem obrony Donbasu, „TVN24 BiS”, z dn. 14.08.2014, źródło: <https://tvn24.pl/swiat/bohater-noworosji-rezygnuje-strielkow-juz-nie-jest-szefem-obrony-donbasu-ra459093-3408478>.
- „Wracajcie do Rosji!”, „Putin ch\*\*”. Separatyści cudem uniknęli samosądu, „TVN24 BiS” (online), z dn. 13.04.2014.
- Boeing 777 Specs, what makes this giant twin work?, „Modern Airliners”, źródło: <https://modernairliners.com/boeing-777/boeing-777-specs/>.
- Część opozycji nie akceptuje porozumienia, zapowiada protesty, „Wirtualna Polska”, z dn. 21.02.2014, <https://wiadomosci.wp.pl/czesc-opozycji-nie-akceptuje-porozumienia-zapowiada-protesty-6031325497865345a>.
- Gliwa S., Działania Rosji przy granicy z Ukrainą a dezinformacja. Kreml kształtuje opinie społeczne, „Defender24”, z dn. 09.04.2021, źródło: <https://www.cyberdefence24.pl/rosyjskie-dzialania-przy-granicy-z-ukraina-a-dezinformacja-ksztaltowanie-opinii-spoecznej>.
- Krym: Uzbrojeni napastnicy okupują parlament. Nad budynkiem powiewa flaga Rosji, „Wprost” (online), z dn. 27.02.2014.
- Live: Russian MoD reveals new findings in MH-17 investigation, „You Tube”, z dn. 17.09.2018, źródło: <https://www.youtube.com/watch?v=wLBpLVwa-IM>.
- Luhn A., Three pro-Russia rebel leaders at the centre of suspicions over downed MH17, „The Guardian” (online), z dn. 20.07.2014.
- Malaysian passenger plane 'shot down' in Ukraine, „Channel 4 News” (online), z dn. 17.07.2014.
- Metzner I.D., Separatyści proklamowali „Doniecką Republikę Ludową”. UE zaalarmowana, „Deutsche Welle Polska” (online), z dn. 08.04.2014.
- Pawłowski J., Ukraiński samolot transportowy Il-76 zestrzelony. Nie żyje 49 osób, „Defence24”, z dn. 04.06.2014, źródło: <https://www.defence24.pl/ukraiński-samolot-transportowy-il-76-zestrzelony-nie-żyje-49-osob>.
- Plane destroyed 2014-07-17 Malaysia Airlines flight 17 Hrabove Ukraine, „Air Fleets.net”, źródło: <https://www.airfleets.net/ficheapp/plane-b777-28411.htm#>.
- Przechwycone rozmowy separatystów ws. zestrzelenia samolotu, „Onet”, z dn. 18.07.2014, źródło: <https://archive.is/20140718042011/wiadomosci.onet.pl/swiat/przechwycone-rozmowy-separatystow-ws-zestrzelenia-samolotu/1stg9>.
- Putin chce wysłać wojska na Ukrainę [RELACJA], „Newsweek” (online), z dn. 01.03.2014.
- Rosja zrywa „współpracę” z Holandią w sprawie MH17, „Defence24”, z dn. 16.10.2020, źródło: <https://www.defence24.pl/rosja-zrywa-wspolprace-z-holandia-w-sprawie-mh17>.
- Szturm na ukraińską bazę wojskową w Mariupolu. Co najmniej 12 rannych, „TVN24” (online) z dn. 16.04.2014.
- Teslova E., Russia says MH17 missile was in Ukrainian hands, „Anadolu Agency”, z dn. 17.09.2018, źródło: <https://www.aa.com.tr/en/world/russia-says-mh17-missile-was-inukrainianhands/1256970>.
- Tharoor I., The evidence that may prove pro-Russian separatists shot down MH17, „The Washington Post” (online), z dn. 20.07.2014 [2.05.2021 r.].
- The Lost Digit: Buk 3x2, „Bellingcat”, z dn. 03.05.2016, źródło: [https://www.bellingcat.com/news/uk-and-europe/2016/05/03/the\\_lost\\_digit/](https://www.bellingcat.com/news/uk-and-europe/2016/05/03/the_lost_digit/).
- Zginęło 298 osób. Oskarżony „nie wie, co się stało”, „TVN24 BiS”, z dn. 28.09.2020, źródło: <https://tvn24.pl/swiat/zestrzelenie-mh17-oleg-pulатов-twierdzi-ze-jest-niewinny-4704737>.
- На сессии городского Совета утверждены результаты общекрымского референдума 16 марта 2014 года, z dn. 17.03.2014, „Sev.Sovet” źródło: <https://web.archive.org/web/20140722133147/http://sevsovnet.com.ua/index.php/2011-06-30-23-44-03/12395-na-sessii-gorodskogo-soveta-utverzhdeny-rezultaty-obshchekrymskogo-referenduma-16-marta-2014-goda>.

Президент России, Договор между Российской Федерацией и Республикой Крым о принятии в Российскую Федерацию Республики Крым и образовании в составе Российской Федерации новых субъектов, „Президент России”, z dn. 19.03.2014, źródło: <http://kremlin.ru/events/president/news/20605>.

Про кількість та склад населення України за підсумками Всеукраїнського перепису населення 2001 року. Мовний склад населення України (*Derzhawnyi komitet statystyky Ukrainy, Pro kilkisttaskladnaseleennia Ukrainy zapidsumkamy Vseukrainskohoperepysunaseleennia 2001 roku. Movnyiskladnaseleennia Ukrainy*), „Державний комітет статистики України”, źródło: <http://2001.ukrcensus.gov.ua/results/general/language/>.

Про кількість та склад населення України за підсумками Всеукраїнського перепису населення 2001 року. Національний склад (*Derzhawnyy komitet statystyky Ukrainy, Pro kilkist ta skladnaseleennia Ukrainy za pid-sumkamy, Vseukrainskohoperepysunaseleennia 2001 roku. Nacionalnyysklad*), „Державний комітетстатистикиУкраїни”, źródło: <http://2001.ukrcensus.gov.ua/results/general/nationality/>.

Сводки от Стрелкова Игоря Ивановича, vk.com, zdn. 17.07.2014, źródło: [https://web.archive.org/web/20140717155720/https://vk.com/wall-57424472\\_7256](https://web.archive.org/web/20140717155720/https://vk.com/wall-57424472_7256).

Службабезпеки України, 2 minuty przed zestrzeleniem Boeinga-777, „YouTube”, z dn. 25.07.2014, źródło: <https://www.youtube.com/watch?v=MEifT0c1LT0&t=44s>.