

Katastrofa azerbejdżańskiego samolotu: Moskwa pod presją Baku

Miłosz Bartosiewicz, Wojciech Górecki

25 grudnia samolot Embraer E190 azerbejdżańskich linii lotniczych (AZAL) lecący z Baku (Azerbejdżan) do Groznego rozbił się w pobliżu Aktau (Kazachstan), dokąd został przekierowany z nad Rosji. W wyniku wypadku śmierć poniosło 38 z 67 osób znajdujących się na pokładzie (maszyną lecieli obywatele Azerbejdżanu, Rosji, Kazachstanu i Kirgistanu). Według pierwszych przekazów przyczyną katastrofy mogło być zderzenie samolotu ze stadem ptaków. Informacje, które napłynęły później, wskazują jednak, że maszynę prawdopodobnie omyłkowo uszkodziła rosyjska obrona przeciwlotnicza. Po katastrofie główne linie lotnicze Azerbejdżanu, Kazachstanu i Izraela wstrzymały (częściowo lub całkowicie) loty do Rosji.

W oficjalnych komunikatach wszystkie strony (azerbejdżańska, kazachstańska, rosyjska) wykazują wstrzeźliwość w ocenie sytuacji. Baku wywiera jednak medialną presję na Moskwę, faktycznie domagając się od niej przyznania się do strącenia samolotu. Koszty polityczne incydentu dla Kremla będą uzależnione głównie od asertywności Azerbejdżanu, który naciski na Rosję w tej kwestii może starać się wykorzystać jako instrument do uzyskania z jej strony konkretnych ustępstw.

Komentarz

- **Liczne poszlaki świadczą na korzyść wersji o uszkodzeniu samolotu AZAL przez rosyjską obronę przeciwlotniczą.** Zdarzenie zbiegło się w czasie z ukraińskimi atakami powietrznymi na Czeczenię, Inguszetię i Osetię Północną, a sygnał GPS maszyny AZAL miał być zagłuszany. Samolot podchodzić miał trzykrotnie do lądowania w Groznym. Oprócz awarii układów sterowania doszło również do uszkodzenia poszycia maszyny, a także tylnej części owiewki silnika, co wskazuje na możliwe użycie przez stronę rosyjską środków obrony przeciwlotniczej. Nie odpowiada to wersji, zgodnie z którą maszyna zderzyła się ze stadem ptaków, co według informacji medialnych miała zgłosić załoga samolotu w komunikacji radiowej. Ocalali z katastrofy w swoich relacjach mówią o głośniejszej eksplozji podczas próby lądowania w Groznym (wcześniej minister transportu Kazachstanu Marat Karabajew, powołując się na doniesienia rosyjskiego kontrolera lotów z Rostowa nad Donem, sugerował, że rozerwaniu uległa butla z tlenem). Maszynę skierowano na lotnisko zapasowe w Machaczkałe (Dagestan) z uwagi na złe warunki atmosferyczne (mgła) w Groznym oraz aktywność ukraińskich dronów (według szefa rosyjskiej Federalnej Agencji Transportu Lotniczego niebo nad stolicą Czeczenii było wówczas zamknięte). Z przyczyn pogodowych samolot ostatecznie został jednak

przekierowany do Aktau.

- **Rosja unika zajęcia stanowiska, co sugeruje polityczną grę na czas.** Rzecznik Kremla Dmitrij Pieskow odmówił oceny sytuacji do czasu zakończenia śledztwa (przedstawiciele Rosji mają wchodzić w skład komisji). Rosyjskie media prorządowe relacjonują katastrofę zdawkowo, pomijając wszelkie informacje wskazujące na sprawstwo Moskwy, zaś prokremlowscy blogerzy mieli kolportować różne wersje wydarzenia, w tym obarczające odpowiedzialnością Ukrainę. Można się spodziewać nasilonych rosyjskich działań dezinformacyjnych i propagandowych, obliczonych na dyskredytację wersji o uszkodzeniu samolotu przez obronę przeciwlotniczą.
- **Władze azerbejdżańskie już kilka godzin po katastrofie sygnalizowały, że odpowiada za nią strona rosyjska.** Może sugerować to prawdziwość wersji o winie rosyjskiej obrony przeciwlotniczej i świadczy o rosnącej asertywności Baku. Jednocześnie Azerbejdżan nie wskazywał, że było to działanie celowe. Według wstępnych danych AZAL-u przyczyną katastrofy była „zewnętrzna ingerencja fizyczna i techniczna”. Na wieść o wypadku prezydent Ilham Alijew, który leciał na szczyt WNP do Petersburga, zawrócił do kraju. Baku domaga się przyznania się Rosji do winy oraz oczekuje przeprosin i kompensacji. Azerbejdżan nie utajni też swojego śledztwa w sprawie katastrofy (czego miały domagać się Moskwa i Grozny). Nie można wykluczyć, że ostry ton azerbejdżańskich wypowiedzi i presja na Moskwę (pojawiały się aluzje podjęcia przez Baku działań prawnych przeciwko niej) to forma swoistej licytacji. Jej stawką i celem byłoby wymuszenie na Rosji korzystnych dla siebie posunięć, np. w kwestii szlaków komunikacyjnych w regionie (skłonienie Armenii do zgody na eksterytorialny korytarz do Nachiczewanu).
- **Kazachstan zareagował na katastrofę w sposób stonowany i powściągliwy.** Przedstawiciele władz unikają wypowiedzi na temat możliwych przyczyn, podkreślają natomiast mistrzostwo i poświęcenie załogi, której udało się zminimalizować liczbę ofiar dzięki wyprowadzeniu maszyny nad tereny niezamieszkane. Astana powołała komisję rządową ds. wyjaśnienia okoliczności wypadku, na jej czele stanął wicepremier kraju. Do Kazachstanu zostali też zaproszeni przedstawiciele firmy Embraer. Ponadto na miejscu katastrofy działa sztab operacyjny, którego zadaniem jest likwidacja jej skutków. Zwraca uwagę to, że nie wprowadzono pełnego informacyjnego embarga – dziennikarze mieli m.in. dostęp do ocalałych z katastrofy pasażerów – zatrzymano jednak blogera, który jako pierwszy opublikował zdjęcia rozbitej maszyny ze śladami uszkodzeń (zasądzono mu 10 dni aresztu).
- **Katastrofa oznacza dla Kremla poważny problem wizerunkowy i wyzwanie w stosunkach z Azerbejdżanem,** z którym relacje mogą ulec ochłodzeniu. Konsekwencje zdarzenia zależą będą od asertywności Baku i postawy Moskwy. Praktyczne negatywne skutki dla Rosji obejmują także przynajmniej tymczasowe trudności w międzynarodowej komunikacji lotniczej (połączenia do Rosji oprócz AZAL wstrzymały częściowo również izraelski El Al i kazachstański Qazaq Air, zaś Air Astana zawiesiła je całkowicie).