

## Synteza Raportu BBN o bezpiecznym transporcie VIP-ów

---

**W związku z powtarzającymi się w doniesieniach medialnych nieprecyzyjnymi informacjami o treści niektórych zaleceń Raportu Biura Bezpieczeństwa Narodowego nt. zasad i procedur bezpieczeństwa przewozu powietrznego osób zajmujących ważne stanowiska państwowe, poniżej zamieszczamy tekst syntezy Raportu w jego ostatecznej wersji, uwzględniającej konkluzje z dyskusji nad nim na posiedzeniu Rady Bezpieczeństwa Narodowego w dniu 29 września 2010 roku.**

### SYNTEZA RAPORTU

Raport wychodzi z założenia, że bezpieczny transport lotniczy ważnych osób w państwie (VIP-ów) jest elementem szerszego problemu, jakim jest mobilność powietrzna strategicznego systemu kierowania państwem w warunkach pokoju, kryzysu i wojny. Zapewnienie jej wymaga w pierwszej kolejności zidentyfikowania ważnych (krytycznych) z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego kierowniczych stanowisk państwowych) i objęcie ich stosownymi rygorami bezpieczeństwa. Oprócz czterech konstytucyjnie najważniejszych osób funkcyjnych, których obecność na pokładzie nadaje statkowi powietrznemu status HEAD (Prezydent, marszałkowie Sejmu i Senatu, Premier), należą do nich także: członkowie dwóch najważniejszych kolegialnych organów bezpieczeństwa, tj. Rady Bezpieczeństwa Narodowego i Kolegium Służb Specjalnych; strategiczni dowódcy wojskowi oraz komendanci i szefowie służb i straży ochrony państwowej (tzw. „służb mundurowych”).

Z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kierowania państwem konieczne jest ustanowienie generalnych zasad takiego rozśrodkowania VIP-ów w czasie ich przemieszczania się, aby jednoczesna obecność na pokładzie statku powietrznego grupy tego typu osób nie powodowała przekroczenia poziomu racjonalnie dopuszczalnego ryzyka dla utrzymania gwarantowanej ciągłości kierowania podstawowymi funkcjami państwa. Oznacza to, że na pokładzie jednego statku powietrznego nie powinni podróżować: a) Prezydent i Prezes Rady Ministrów; b) Prezydent, Marszałek Sejmu i Marszałek Senatu; c) VIP-owie i ich zastępcy (przewidziani do przejęcia kierowania w sytuacjach nagłej konieczności); d) więcej niż połowa członków RBN, Kolegium Służb Specjalnych, strategicznych dowódców wojskowych oraz komendantów i szefów służb i straży ochrony. Konieczne jest określenie i następnie konsekwentne przestrzeganie w praktyce przez VIP-ów na pokładzie podstawowych wymagań bezpieczeństwa (terminowość, dyscyplina „pokładowa”, zakaz wchodzenia do kokpitu w czasie startu i lądowania itp.).

Doprecyzowania wymagają obecne zasady i procedury organizacji powietrznego transportu VIP-ów. Spośród trzech podstawowych czynników determinujących realizację tych zadań – potrzeby (ambicje) polityczne, możliwości ekonomiczne (finansowe), wymagania bezpieczeństwa – ten ostatni czynnik musi być traktowany jako stały; niedopuszczalne jest realizowanie ambicji politycznych lub szukanie oszczędności finansowych kosztem bezpieczeństwa („security first”).

Konieczne jest doprecyzowanie odpowiedzialności koordynatora, poszczególnych organizatorów i wykonawców

zadań transportu VIP-ów poprzez uzupełnienie obecnego porozumienia między nimi o wymienione w poprzednich akapitach zasady dotyczące VIP-ów, a także o dodatkowe sprawy koordynacji organizacyjnej i wykonawczej. Niezbędne jest zwłaszcza wprowadzenie dodatkowego obowiązku przeddecyzyjnej kontroli przygotowań operacji z punktu widzenia bezpieczeństwa i wyrażania ostatecznej zgody na jej przeprowadzenie. Kompetencję i odpowiedzialność taką powinien mieć koordynator, którym jest Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, co oznacza konieczność utworzenia w niej specjalnej komórki bezpieczeństwa lotniczego VIP.

**Uwaga: W związku z zastrzeżeniami KPRM wobec powyższego rozwiązania alternatywną opcją mogłoby być utworzenie takiej komórki w Rządowym Centrum Bezpieczeństwa - o ile podjęta byłaby jednocześnie decyzja o systemowej reformie kompetencyjnej, organizacyjnej i funkcjonalnej tej ponadresortowej instytucji - albo w Biurze Ochrony Rządu.**

We wszystkich wariantach potrzebne jest wzmocnienie roli BOR w organizowaniu operacji. Nie może być ono pomijane, nie wystarczy tylko informowanie go, ani też wyłącznie konsultowanie przed ostatecznym zaplanowaniem misji.

Konieczne jest formalne usankcjonowanie i jednocześnie uregulowanie z odpowiednimi rygorami praktyki wykorzystywania przez najważniejsze osoby w państwie innych statków powietrznych niż celowo do tego dostosowane środki 36. Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego (statki powietrzne innych rodzajów sił zbrojnych oraz lotnictwa służb publicznych - SG, PP). Przypadki takie muszą być ograniczone tylko do sytuacji nadzwyczajnej potrzeby (pilnej konieczności). Statki powietrzne spoza 36 spłt powinny także mieć odpowiednie dopuszczenie do przewozu najważniejszych osób w państwie. W tym kontekście pilna staje się potrzeba przygotowania przez MON i MSWiA projektu ustawy o lotnictwie państwowym (z uwzględnieniem m.in. wprowadzenia prawnej ochrony dowódcy statku powietrznego przed presją i naciskami innych osób na pokładzie).

Odrębną sprawą wymagającą kompleksowej regulacji jest organizowanie przelotów VIPów przy wykorzystaniu lotnictwa cywilnego. Zakazane powinno być korzystanie przez czterech konstytucyjnych VIP-ów ze statków powietrznych prywatnego właściciela nie mającego statusu przewoźnika lotniczego. Szczegółowe warunki i zasady bezpieczeństwa w czasie korzystania z lotnictwa cywilnego powinny być ustalone formalnie w specjalnym porozumieniu między organizatorami (cztery kancelarie konstytucyjnych VIP-ów), BOR i Ministerstwem Infrastruktury oraz uwzględniane w negocjacjach z zamawianymi przewoźnikami. Zakres ustaleń powinien obejmować wszelkie możliwe formy lotów: rejsowe według rozkładu lotów, czartery długookresowe, czartery jednorazowe, a także loty okazjonalne, w tym przy wykorzystaniu śmigłowców. Szczególnie ważne jest zapewnienie we wszystkich przypadkach możliwości pełnego egzekwowania przez BOR ustalonych reguł bezpieczeństwa.

Podstawowym i głównym wykonawcą zadań transportu VIP-ów powinna pozostać formacja wojskowa (36 spłt). Brak uzasadnienia dla przekazania ich wykonawcy cywilnemu. Wynika to z konieczności zapewnienia mobilności powietrznej i stabilności systemu kierowania państwem nie tylko w czasie pokoju, ale także w warunkach szczególnych zagrożeń (kryzysu i wojny). Konieczne są jednakże istotne zmiany w utrzymywaniu i funkcjonowaniu tego pułku. Dotyczyć one powinny doskonalenia w trzech podstawowych obszarach: organizacja lotów (uaktualnienie i poprawa procedur działania); przygotowanie kadr (dobór i szkolenie personelu); wyposażenie w potrzebny sprzęt (samoloty, trenażery, sprzęt wspomagający dowodzenie i szeroko rozumianą logistykę). Procedury realizacji zadań transportu VIP-ów przy pomocy lotnictwa specjalnego w warunkach pokojowych należy maksymalnie zbliżyć do procedur obowiązujących w lotnictwie cywilnym oraz zdecydowanie zwiększyć dyscyplinę organizacyjną i wykonawczą. Szczególne procedury, zbliżone do właściwych dla warunków kryzysowych i wojennych, powinny być stosowane wyjątkowo tylko w przypadkach wystąpienia

pilnej konieczności. W razie lotów na „niepewne” lotniska zawsze należy zadbać o szczegółowe dane o nich oraz poprzedzić lot rekonesansem w celu zredukowania ryzyka do racjonalnie dopuszczalnego poziomu (wysyłanie własnego kontrolera lotów, organizowanie dodatkowego podsystemu kierowania, korzystanie z opcji „lidera”, wysyłanie własnych grup zabezpieczenia, itp.)

Służba w 36 splt musi być najbardziej atrakcyjną służbą lotniczą w lotnictwie transportowym w Polsce. Oznacza to konieczność zwiększenia liczby pilotów w stosunku do liczby statków powietrznych, podwyższenia etatów wojskowych (w pułku powinni służyć piloci o długim stażu, a nie początkujący) oraz ustanowienia preferencyjnych warunków finansowych (specjalne dodatki rządowe do uposażenia, jako że jest to pułk realizujący głównie zadania ponadresortowe). Jednocześnie należy zwiększyć wymagania wobec personelu przez wymóg uzyskiwania i utrzymywania licencji cywilnych.

Zweryfikować system szkolenia pilotów, zwłaszcza ustanowić obowiązek szkolenia symulatorowego sytuacji awaryjnych w locie. Wprowadzić systematyczne gry i treningi z udziałem koordynatora, organizatorów i wykonawców zadań. Warto wreszcie rozważyć wnioski o szerszym, systemowym charakterze dotyczący ustanowienia i zorganizowania w Polsce zintegrowanego cywilno-wojskowego systemu szkolenia lotniczego.

Wykorzystać najbliższe lata na zakup i wprowadzenie na wyposażenie pułku 6 samolotów średniego zasięgu i 2 samolotów dużego zasięgu oraz śmigłowców, z bezwzględnym wyeliminowaniem obecnej, wyjątkowo niekorzystnej, różnorodności typów sprzętu. Dwa samoloty i dwa śmigłowce powinny być wyposażone jako powietrzne stanowiska (punkty) kierowania państwem, z uwzględnieniem wymagań sytuacji krytycznych (kryzysu i wojny).

Konieczna jest rozbudowa dotychczasowych zasad i procedur bezpieczeństwa podczas przewozu VIP-ów poprzez uzupełnienie ich o specjalne wymagania w razie wykonywania zadań w przypadkach szczególnych w czasie pokoju, ale także w nadzwyczajnych warunkach kryzysowych i wojennych. Oznacza to zwłaszcza bezwzględną konieczność dodatkowych czynności organizacyjnych i zabezpieczających (rekonesans, dodatkowa ochrona, dodatkowe środki łączności, środki ratownicze itp.) w razie lotu z VIP-em na nie w pełni przygotowane lotnisko lub w przewidywaniu trudnych warunków atmosferycznych, jak również dodatkową osłonę i obronę w razie wykonywania zadań w obliczu zagrożeń militarnych lub celowych zakłóceń elektronicznych. W warunkach wojennych najważniejsze osoby w państwie korzystać powinny przede wszystkim z Powietrznego Punktu Kierowania, czyli jednego ze specjalnie zawczasu przygotowanych do tego celu statków powietrznych 36 splt.

Na kanwie wniosków dotyczących bezpośrednio transportu powietrznego VIP-ów nasuwają się trzy dodatkowe wnioski o szerszym, systemowym charakterze. Pierwszy dotyczy propozycji uruchomienia prac nad programem budowy zintegrowanego, cywilno-wojskowego systemu funkcjonowania lotnictwa państwowego i cywilnego (zwłaszcza w zakresie szkolenia i infrastruktury lotniskowej). Drugi związany jest z koniecznością zapewnienia lotniska zapasowego dla VIP-ów w Warszawie, w kontekście mobilności powietrznej strategicznego systemu kierowania państwem, zwłaszcza w sytuacjach szczególnych (kryzysu i wojny). Trzeci wniosek mówi o zasadności rozważenia zorganizowania zintegrowanej, ponadresortowej komisji badania wypadków komunikacyjnych (nie tylko lotniczych).

Konkretne propozycje sposobu implementacji wniosków ujęte zostały w załączniku nr 8. Wdrażanie ich przez odpowiednie instytucje państwa powinno nastąpić po uprzednim ich rozpatrzeniu przez Radę Bezpieczeństwa Narodowego. Zadanie monitorowania realizacji wniosków i w razie potrzeby przedkładania raportów dla Rady Bezpieczeństwa Narodowego o stanie ich implementacji należałoby powierzyć Biuru Bezpieczeństwa Narodowego.

---

Cały Raport dostępny jest [na stronie BBN](#).

Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego  
Stanisław Koziej

---

[Tweetnij](#)