



Raport Instytutu Sobieskiego

nr 39, marzec 2011 r.

Paweł Solocho

Uwagi do raportu BBN „Zasady i procedury bezpieczeństwa przewozu powietrznego osób zajmujących ważne stanowiska państwowe”



**INSTYTUT
SOBIESKIEGO**

Instytut Sobieskiego
ul. Nowy Świat 27, 00-029 Warszawa
tel./fax: 0 22 826 67 47
tel.: 0 22 211 12 75
fax: 0 22 211 12 76

e-mail: sobieski@sobieski.org.pl
<http://www.sobieski.org.pl>

Uwagi do raportu BBN „Zasady i procedury bezpieczeństwa przewozu powietrznego osób zajmujących ważne stanowiska państwowe.”

Raport został opracowany po analizie informacji oraz propozycji otrzymanych od instytucji państwowych i ekspertów zewnętrznych. Przy jego opracowaniu korzystano zarówno z materiałów nadesłanych i informacji uzyskanych podczas spotkań bezpośrednich: narad i spotkań z przedstawicielami instytucji odpowiedzialnych, ekspertami, a także wizyt w Dowództwie Sił Powietrznych oraz 36 spl. Ostateczny kształt raportu przybrał po uwzględnieniu wniosków z posiedzenia Rady Bezpieczeństwa Narodowego w dniu 29.09. 2010.¹ Raport został upubliczniony na stronach internetowych BBN 18 listopada ubiegłego roku i do tej pory pozostaje jedynym powszechnie dostępnym, stworzonym przez władze polskie dokumentem odnoszącym się do największej tragedii III RP, jaką była katastrofa smoleńska.

Jak we wstępie raportu stwierdza Szef BBN katastrofa ta „z jej dramatycznymi konsekwencjami postawiła na porządku dnia potrzebę przeanalizowania zasad i procedur zapewniania bezpieczeństwa transportu powietrznego osób zajmujących ważne (VIP) w tym najważniejsze (HEAD), stanowiska państwowe.”²

Ale katastrofa smoleńska, choć z pewnością najbardziej tragiczny moment w dziejach Polski niepodległej po 1989 roku, nie była pierwszym wydarzeniem tego rodzaju. Dlatego też obszary tematyczne jakie powinny zostać wskazane i poddane analizie przy omawianiu zasad bezpieczeństwa lotów, oraz hierarchia ich ważności podyktowane są wystąpieniem w ciągu ostatnich 6 lat trzech poważnych katastrof z udziałem statków powietrznych eksploatowanych przez Siły Powietrzne z VIP-ami na pokładzie (raport BBN nie wymienia innych zdarzeń poza katastrofą smoleńską).

Były to:

1. Katastrofa śmigłowca Mi-8 z 36 SPLT wiozącego premiera (**4 grudnia 2003**), któremu na pułapie przelotowym wyłączyły się oba silniki.
2. Katastrofa samolotu CASA 295M z 13 ELT w trakcie podejścia do lądowania w gęstej mgłę w Mierosławcu (**23 stycznia 2009**). Śmierć poniosło 16 najwyższych rangą i doświadczeniem oficerów Sił powietrznych RP i 4 członków załogi.
3. Katastrofa Tu154M z 36 SPLT w Smoleńsku (**10 kwiecień 2010**). Śmierć poniosło 96 osób, w tym 88 członków Państwowej Delegacji do Katynia z Prezydentem RP i 8 członków załogi.

Brak jest publicznie dostępnych informacji o wystąpieniu tzw. zdarzeń lotniczych w lotnictwie transportowym RP odpowiedzialnym za transporty VIP. Jednak zdaniem specjalistów należy uznać, że w wojskowym lotnictwie transportowym (szczególnie w 36

¹ Str.8 i 9 Raportu

² Raport BBN s.7

SPLT) dochodziło (oprócz wyżej wymienionych katastrof) do klasyfikowanych zdarzeń lotniczych noszących znamiona przesłanek do katastrofy.³

Powyższe pozwala stwierdzić, że podstawowym celem związanym z zapewnieniem bezpieczeństwa podczas wykonywania przewozów VIP-ów transportem powietrznym (podobnie jak w wypadku zwykłych lotów pasażerskich) jest przede wszystkim całkowite wykluczenie zarówno katastrofy jak i zdarzeń lotniczych noszących znamiona przesłanek do katastrofy.

Dla realizacji tego celu kluczowymi, według hierarchii ważności zadaniami są:

1. Zapewnienie sprawnych, bezpiecznych maszyn, pilotowanych przez odpowiednio przygotowane załogi czyli: zapewnienie właściwych rozwiązań systemowych organizacji i standardów wyszkolenia, zapewniających właściwy dobór pilotów i sprzętu obsługujących przewóz VIP-ów.

2. Zapewnienie bezpieczeństwa bezpośrednio podczas organizacji przewozów, które obejmują w pierwszym rzędzie sprawdzenie bezpośrednio przed przylotem VIP-a czy dane lotnisko rzeczywiście spełnia podane wcześniej parametry bezpieczeństwa, (procedura tzw. listy potwierdzeń stanu lotniska), w dalszej kolejności zapewnienie zapasowego miejsca lądowania wraz z dodatkowymi środkami transportu. Dla tego tematu kluczowym problemem jest kwestia koordynatora całokształtu przedsięwzięć realizowanych w związku z zabezpieczeniem danego lotu.

3. Dopiero kolejną w hierarchii ważności i w pewnym sensie odrębną kwestią jest ograniczenie skutków katastrofy pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa ciągłości funkcjonowania instytucji reprezentowanych przez VIP, oraz zminimalizowania strat związanych z groźbą przejęcia po katastrofie przez obce państwo danych poufnych i tzw. wrażliwych (związanych z prywatnym życiem VIP). Te kwestie winny określać : Zasady korzystania z transportu powietrznego przez osoby zajmujące najwyższe stanowiska państwowe.

I. Raport BBN: katalog VIP-ów i ich obowiązki na pokładzie statku powietrznego jako kluczowe kwestie związane z bezpieczeństwem przewozu lotniczego osób zajmujących ważne stanowiska państwowe.

Ostateczna wersja raportu⁴ BBN przyjmuje odwrotną od powyższej kolejność sugerując zarazem inną hierarchię ważności problemów związanych z bezpieczeństwem transportu VIP-ów. Jako pierwsze nie są bowiem rozpatrywane kwestie związane z uniknięciem katastrof lotniczych, ale problemy związane z ograniczeniem ich skutków.

1. W rozdziale pierwszym raportu rozpatruje się procedury rozśrodkowywania VIP-ów na czas podróży statkiem powietrznym pod kątem zabezpieczenia ciągłości

³ Świadectwem tego są chociażby publiczne wypowiedzi byłego Prezydenta RP Aleksandra Kwaśniewskiego (bezpośrednio po katastrofie w z 10 kwietnia), który chwaląc wyszkolenie pilotów 36 SPLT przypomniał, że pilot wiozący go pięć lat temu Tu154M, wylądował w Smoleńsku w skrajnie trudnych warunkach atmosferycznych, ledwo mieszcząc się na pasie, co zdaniem ekspertów należy uznać za jedno z klasyfikowanych zdarzeń lotniczych noszących znamiona przesłanek do katastrofy.

⁴ Skład zespołu redagującego działającego od kwietnia 2010 roku został w istotny sposób zmodyfikowany w lipcu 2010

funkcjonowania kluczowych instytucji państwa. Dokonana została analiza „takich kwestii szczegółowych, jak ustalenie katalogu VIP-ów, podział ich na grupy z punktu widzenia znaczenia dla bezpieczeństwa państwa oraz kryterium ryzyka, sformułowanie fundamentalnych obowiązków VIP-ów w czasie korzystania z transportu lotniczego.”⁵ Towarzyszący temu rozdziałowi załącznik nr.2 „Katalog VIP-ów (stanowiska państwowe krytyczne z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego)” wraz z załącznikiem nr.3 (Grupy „koszyki”) VIP-ów), za takie uznaje stanowiska: Prezydenta, Premiera, Marszałków Sejmu i Senatu, Wicepremiera i Ministrów: spraw zagranicznych, obrony i spraw wewnętrznych, oraz dowódców wojsk, służb specjalnych (wraz z członkami Kolegium Służb Specjalnych) i „służb mundurowych”.

Tak skonstruowany „katalog” odzwierciedla wąską i przestarzałą „wojskowo-mundurową” perspektywę dla spraw związanych z bezpieczeństwem narodowym. W „katalogu” nie uwzględniono, żadnych innych (poza wymienionymi powyżej) stanowisk „cywilnych” takich jak chociażby Prezesa Narodowego Banku Polskiego, czy Prokuratora Generalnego, uznając najwidoczniej, że ich znaczenie dla bezpieczeństwa narodowego jest mniejsze niż np. wysoko wyeksponowanego w „katalogu” Szefa BBN⁶. Znaczenie tego ostatniego dla zapewnienia ciągłości funkcjonowania systemu bezpieczeństwa państwa jest w istocie niewielkie, jego faktyczna rola sprowadza się wyłącznie do bycia doradcą i reprezentowania Prezydenta RP, a poza obrębem swojego biura jest on pozbawiony jakichkolwiek władczych prerogatyw, takich jakie posiadają np. dowódcy rodzajów wojsk, lub będący organami władzy państwowej ministrowie, kierownicy (niewymienionych w katalogu) urzędów centralnych, wojewodowie, czy komendanci służb.

Kwestii stworzenia „katalogu” VIP-ów, podziału ich na grupy („koszyki”), poświęcono w raporcie BBN bardzo dużo uwagi (w porównaniu z ważniejszymi dla bezpieczeństwa lotu sprawami), proponując przy tym anachroniczny, przypominający lata osiemdziesiąte, „wojenny” sposób ujęcia tematu.⁷ Tymczasem problem sprowadza się do wprowadzenia i egzekwowania kategorycznego zakazu wspólnego podróżowania osób ze względu na bezpieczeństwo zachowania ciągłości funkcjonowania konstytucyjnych organów państwa i istotnych instytucji na jednym statku powietrznym, lub na kilku statkach, ale będących jednocześnie w powietrzu. To z kolei *winno* być przedmiotem regulacji i procedur wewnętrznych poszczególnych instytucji, podobnie jak to się dzieje

⁵ Raport BBN, I Zasady korzystania z transportu powietrznego przez osoby zajmujące najwyższe stanowiska państwowe, s.7-8

⁶ Stanowisko Szefa BBN w „katalogu”, zostało umieszczone w grupie („koszyku”) VIP-ów obejmującej wicepremiera i ministrów: SZ, ON i SWiA.

⁷ Zgodnie z załącznikiem nr.8 (s.56-57) wykazu krytycznych stanowisk państwowych winien być stworzony przez MON we współdziałaniu z BBN, uwzględniony w Polityczno-Strategicznej Dyrektywie Obronnej w części dotyczącej organizacji i transformacji systemu kierowania bezpieczeństwem narodowym, następnie wykazywany w wyciągach zadaniowych do planowania operacyjnego dla podstawowych ogniw systemu bezpieczeństwa narodowego, a w końcu weryfikowany w ramach Strategicznego Przeglądu Bezpieczeństwa Narodowego.

w prywatnych firmach i korporacjach. W celu umożliwienia rządowi kontroli poszczególnych instytucji, przyjęte przez nie procedury i regulacje powinny być wprowadzone – w formie uzupełnienia o „*Procedurę zw. Zabezpieczeniem Przewozu osób zajmujących najwyższe stanowiska państwowe*” - w przygotowywanym Krajowym Planie Zarządzania Kryzysowego⁸, stanowić załącznik do porozumień dotyczących korzystania z państwowych i komercyjnych statków powietrznych, oraz podlegać zewnętrznej kontroli.

2. Drugą w kolejności kwestią podnoszoną raport BBN jest „**sformułowanie fundamentalnych obowiązków VIP-ów**”⁹ w czasie lotu. Zostały one omówione w pierwszej części raportu, poświęcono im odrębny załącznik¹⁰, a ponadto w sugerowanym projekcie ustawy o lotnictwie państwowym został wysunięty postulat uwzględnienia „wprowadzenia prawnej ochrony dowódcy statku powietrznego przed presją i naciskami innych osób na pokładzie.”¹¹ Takie ujęcie sugeruje, że jedną z podstawowych przyczyn powodujących katastrofy, lub zdarzenia lotnicze noszących znamiona przesłanek do katastrofy, jest wywieranie presji przez VIP-ów na pilota podczas lotu. Dla tego rodzaju wniosków brak jest konkretnych przesłanek (w kontekście katastrof i zdarzeń lotniczych na przestrzeni ostatnich sześciu lat), takich jakie możemy stwierdzić w odniesieniu do kwestii standardów szkolenia pilotów, stanu statków powietrznych, czy organizacji zapewnienia bezpieczeństwa przewozu (zwłaszcza procedury sprawdzania miejsca lądowania). Kwestia nacisku na pilota wywieranego przez VIP-a jako bezpośredniej przyczyny któregośkolwiek z wypadków lotniczych, lub zdarzenia noszącego znamię przesłanki do katastrofy lotniczej do tej pory nie znalazła potwierdzenia w faktach i jest jedynie przedmiotem medialnych spekulacji czynionych na użytek bieżącej walki politycznej.

W sferze polityczno-medialnej równoległe do problemu nacisku jest podnoszona **kwestia zagrożenia jakie dla organizacji transportu powietrznego stanowią próby administracyjnego blokowania wizyty VIP-a w połączeniu z jej politycznym dezawuowaniem** (również przy politycznej współpracy z przedstawicielami obcych państw). Takie sytuacje spowodowane wewnętrzną walką polityczną mogą sprzyjać dezorganizacji bezpieczeństwa lotu, zwłaszcza jeśli logika rozgrywki politycznej powoduje uwikłanie w nią funkcjonariuszy państwowych bezpośrednio odpowiedzialnych za kwestie bezpieczeństwa osób pełniących najwyższe stanowiska w państwie. Jeżeli zdarzenia tego typu powtarzają się wielokrotnie to pojawienie się formalnie uzasadnianych przeszkód w realizowaniu misji przez najważniejsze osoby w państwie, może być przez nie traktowane jako administracyjna szykana podyktowana

⁸ Opierając się na *Ustawie o zarządzaniu kryzysowym* rząd przyjął 4 grudnia 2009 r. Krajowy Plan Reagowania Kryzysowego. W jego jawnej części - siatce bezpieczeństwa – podane są różne procedury reagowania kryzysowego przy zdarzeniach, m.in. procedura 20.10 reagowania kryzysowego przy zdarzeniach związanych z zamachami na osoby lub obiekty ochraniane przez BOR. Nie ma natomiast procedury związanej z zabezpieczeniem przewozu ważnych osób w państwie.

⁹ Sformułowanie ze wstępu do Raportu BBN s.7-8

¹⁰ Raport BBN I.3, zał.4

¹¹ Raport BBN, II.2, s.18; Zał.8, pkt.2, s.61

względnymi politycznymi. To z kolei rodzi nieufność (potwierdzoną przez wcześniejszą praktykę) w bezstronność argumentów uniemożliwiających VIP-owi realizację założonej misji i prowadzić może do prób wywierania presji na osoby odpowiedzialne za jej wykonanie.

Raport BBN powyższe całkowicie ignoruje. Tymczasem rozpatrywanie zagrożeń, jakie dla organizacji transportu powietrznego stanowią próby administracyjnego blokowania wizyty VIP-a w połączeniu z jej politycznym dezawuowaniem, jest równie uzasadnione jak rozpatrywanie zagrożeń, jakie mogą wynikać z zachowania się VIP-a podczas przelotu. Tym bardziej, że to drugie może być konsekwencją pierwszej pomijanej przez raport sytuacji.

Ekspozycja wyłącznie problemu presji wywieranej przez VIP-a z pominięciem kwestii zagrożenia wynikających z politycznych przesłaniających sprawy bezpieczeństwa przesłanek politycznych, jakimi może się kierować koordynator organizacji lotu, osłabia znaczenie raportu BBN jako dokumentu całkowicie bezstronnego, służącemu wyłącznie usprawnieniu procedur bezpieczeństwa.

II Raport BBN: przedstawienie zagrożeń wynikających z zaniedbań systemowych: problem listy potwierdzeń i koordynatora lotu.

1. Katastrofa smoleńska, w związku z zarzutami związanymi z niewłaściwym przygotowaniem lotniska (zwłaszcza organizacji systemu naprowadzania) jako fundamentalne zadanie stawia obowiązek weryfikację warunków lotniska pod kątem zapewnienia bezpieczeństwa lądowania VIP-a.

Jeszcze na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych stosowano zasadę wysyłania przed przylotem VIP-a grupy operacyjnej dokonującej odpowiednich weryfikacji (w jej składzie byli między innymi nawigator i operator systemów lądowania). Później z tego zrezygnowano i obecnie w rutynowej praktyce zabezpieczania przelotu VIP zarówno w stosunku do lotniska docelowego jak i w stosunku do wskazywanych pilotowi lotnisk zapasowych **nie stosuje się automatycznie procedur związanych z tzw. listą potwierdzeń stanu lotniska** (procedury bezpośredniego sprawdzenia przed przylotem VIP, czy dane lotnisko rzeczywiście spełnia podane wcześniej parametry bezpieczeństwa). Ponadto na lotniskach zapasowych rutynowo nie zabezpiecza się dodatkowych środków transportu.

Porzucenie zasady automatycznej realizacji listy potwierdzeń lotniska docelowego i pełnego zabezpieczenia lotnisk zapasowych tłumaczone jest brakiem wystarczających środków. W ostatnich latach procedury takie były realizowane tylko w wyjątkowych sytuacjach, np. podczas wizyty Papieża Benedykta XVI w Polsce w 2006 roku, czy Prezydenta USA G. Busha w roku 2007. Wobec najwyższych przedstawicieli władz polskich zastosowano je w związku z uczestnictwem Prezydenta Kaczyńskiego na Szczycie NATO w Rydze w 2006 roku.

Zasadniczy dla organizacji bezpieczeństwa transportu powietrznego problem wykonywania listy potwierdzeń raport BBN enumeratywnie wymienia (jako kolejny po sprawdzeniu przestrzegania szczegółowo opisywanej zasady rozśrodkowania VIP-ów) przy okazji omawiania zadań jakie powinien wykonywać koordynator lotu.¹² W załączniku nr 8 przedstawiającym sposoby implementacji wniosków zawartych w raporcie przy okazji omawiania kwestii „doprecyzowania odpowiedzialności koordynatora lotu” w dość zawiłym języku mówi się o niezbędności wprowadzenia „dodatkowego obowiązku przeddecyzyjnej kontroli przygotowań operacji z punktu widzenia bezpieczeństwa i wyrażenia ostatecznej zgody na jej przeprowadzenie.”¹³ Zdaniem autorów raportu ten tak niejasno opisany obowiązek winien zostać wprowadzony poprzez nowelizację dotychczasowego porozumienia w sprawie trybu wykorzystania wojskowych statków powietrznych zawartego między kancelariami prezydenta, premiera, marszałków Sejmu i Senatu, oraz MON.¹⁴

Wobec podstawowego znaczenia procedur związanych z tzw. listą potwierdzeń (co tragiczny sposób uzmysławia katastrofa w Smoleńsku), ich zastosowanie ze względu na wagę nie powinno być przedmiotem umowy (tak jak chce BBN), ale raczej zostać wprowadzone w trybie nakazowym. Tryb nakazowy dla procedur związanych z listą potwierdzeń umożliwiłby precyzyjne wskazanie odpowiedzialnych za ich wykonanie wraz określeniem konsekwencji w przypadku zaniedbań.

Kwestia listy potwierdzeń została dobrze i rzetelnie rozwinięta w paragrafie omawiającym zadania specjalnego lotnictwa wojskowego (36 splt)¹⁵. Autorzy proponują obowiązkowe realizowanie przedsięwzięć w wypadku lotu na „niepewne” lotniska. Chodziłoby tu zwłaszcza o weryfikację przed przylotem VIP-a spełniania przez lotnisko podanych wcześniej parametrów i uwzględnienia procedur redukcji ryzyka poprzez np. obowiązkowe wysyłanie kontrolera lotów (wieżowego), organizacji podsystemu kierowania samolotem od startu do lądowania, kierowania własnych grup zabezpieczenia na lotnisko itp.

2. Z powyższym związane jest odpowiednio formalnie umocowanie **koordynatora całokształtu przedsięwzięć realizowanym w związku z zabezpieczeniem danego lotu**. Powinien on odpowiadać za wykonanie listy potwierdzeń całokształtu przedsięwzięć (zwłaszcza listy potwierdzeń stanu lotniska, oraz zabezpieczenia lotniska zapasowego). Przy czym standardy bezpieczeństwa w tym zakresie stosowane przez polskie służby wobec najwyższych przedstawicieli naszego państwa, nie mogą być niższe od standardów wobec najwyższych przedstawicieli państw obcych.

W raporcie jako koordynatora jednoznacznie wskazano Kancelarię Prezesa Rady Ministrów stwierdzając równocześnie, że jego kompetencje i odpowiedzialność

¹² Raport BBN, II.2, s.16

¹³ Raport BBN, zał.8, s.60

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Raport BBN, III.2, s.21-22, zał.8,s.63

powinny być doprecyzowane. W tym kontekście postulowane jest utworzenie w KPRM specjalnej komórki bezpieczeństwa lotniczego VIP.¹⁶ Zarazem autorzy raportu szczerze przyznają, że te rozwiązanie uznane przez nich za „kompetencyjnie i organizacyjnie optymalne w dzisiejszych realiach”, zostało odrzucone przez szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów. Ten ostatni zaproponował, aby kontrolę przygotowań wylotu powierzyć Siłom Powietrznym i BOR.¹⁷ Autorzy raportu wskazują, że słabością takiego rozwiązania jest to, że wykonawcy zadania sami kontrolowaliby swoje czynności. W związku ze sprzeciwem szefa KPRM sprawa wskazania koordynatora i określenia jego kompetencji pozostała nierozstrzygnięta. Jako alternatywę w raporcie proponuje przeniesienie funkcji koordynatora do Rządowego Centrum Bezpieczeństwa, co należy uznać za rozwiązanie właściwe, zdecydowanie lepsze od proponowanego przez KPRM.

3. W odniesieniu do problemu standardów dotyczących kwestii organizacji i wykszolenia, zapewniających właściwy dobór pilotów i sprzętu, raport koncentruje się na problemach związanych z funkcjonowaniem 36 splt. Kwestia ta jest dobrze i szczegółowo ujęta.¹⁸ Raport wskazuje na chroniczny stan niedoinwestowania 36 SPLT (zwłaszcza blokada wymiany parku samolotowego), silną fluktuację kadry, brak stabilizacji zatrudnienia, a także brak motywacji i ograniczenia szkoleniowe. Autorzy raportu postulują analizę obecnego stanu szkolenia lotniczego. Wzywają również do dokonania analizy wszystkich katastrof i zdarzeń lotniczych noszących znamiona przesłanek do katastrofy do jakich doszło w lotnictwie wojskowym na przestrzeni ostatnich lat. Analiza taka powinna zostać przeprowadzona z uwzględnieniem procesu dokumentowania tych zdarzeń i wykonywania zaleceń powypadkowych. Autorzy raportu słusznie wskazują na wciąż niewystarczające wykorzystanie wniosków z poprzednich wypadków lotniczych. W tym kontekście wskazują na konieczność wzmocnienia kompetencji i zmodyfikowania funkcjonowania komisji badania wypadków lotniczych.¹⁹ Celem winno być, korzystając z zasad wypracowanych w lotnictwie cywilnym, przygotowanie zbioru przepisów określających kwalifikacje pilotów zajmujących się transportem VIP (w tym dotyczących utrzymywania i podwyższania kwalifikacji pilotów i mechaników), procedur i tzw. „dobrych praktyk”.²⁰ Zbiór ten obok gwarancji wysokich umiejętności pilota winien gwarantować podejmowanie optymalnych decyzji z punktu widzenia bezpieczeństwa i brak nagród za podejmowanie zbędnego ryzyka.

Raport nie odnosi się do **sprawy wypracowania procedur służących regulacji sposobu działania władz polskich w wypadku, gdy wypadek lotniczy ma miejsce poza granicami kraju** wraz z procedurami zabezpieczającymi możliwość uzyskania pełnej dokumentacji zdarzenia. Znaczenie tego problemu jest oczywiste w związku

¹⁶ Raport BBN, zał.8, s.60

¹⁷ Raport BBN, I.2, s.16

¹⁸ Raport BBN, III.2, s.21-24

¹⁹ Raport BBN; wnioski końcowe, s.27

²⁰ Raport BBN; s.22

z kontrowersjami wokół przebiegu współpracy polsko-rosyjskiej po katastrofie w Smoleńsku. W tym zakresie raport BBN wymaga uzupełnienia.

Pewnym mankamentem pozostaje brak pogłębionego (szerszego niż perspektywa 36 splt.) ujęcia systemowych wad organizacji i wyszkolenia w Siłach Zbrojnych RP. W opinii osób nie związanych bezpośrednio z Siłami Powietrznymi RP (ekspertów i osób merytorycznie zajmujących się zagadnieniem)²¹, to właśnie wady systemowe są przyczyną katastrof i zdarzeń lotniczych noszących znamiona przesłanek do katastrofy do jakich doszło na przestrzeni ostatnich lat.

Uwagi końcowe

Podstawową słabością raportu BBN jest brak jednoznacznego zhierarchizowania ważności problemów związanych z zapewnieniem bezpiecznego transportu najważniejszych osób w państwie, czemu towarzyszy przesadne eksponowaniem spraw o mniejszym znaczeniu. W raporcie znalazły się całe wyodrębnione paragrafy, wraz z odrębnymi załącznikami na problemy drugorzędne takie jak rozpatrywana jako pierwsza kwestia „katalogu” VIP-ów i ich rozśrodkowania, czy organizacja ich transportu przez lotnictwo niewojskowe (włącznie z załączonym projektem formularza do wypełniania w związku z lotem). Osobny paragraf wraz załącznikiem poświęcono na poły teoretycznym rozważaniom na temat „Podstawowych uwarunkowań mobilności powietrznej krytycznych ogniw systemu kierowania państwem.”

W zestawieniu ze sposobem prezentacji tych drugorzędnych tematów, kluczowe kwestie związane z brakiem właściwej koordynacji bezpieczeństwa lotu, czy systemowymi wadami w organizacji i wyszkoleniu w Siłach Zbrojnych RP, wskutek ich prezentacji w dalszej kolejności, ulegają w raporcie pewnemu „rozpuszczeniu”. Tym niemniej należy zwrócić uwagę na rzetelne i systemowe ujęcie, problemu koordynacji lotu i wyodrębnienie kwestii przygotowania specjalnego lotnictwa wojskowego (36 splt) do przewozu VIP-ów.

Za ważne uznać należy otwarte przedstawienie różnicy poglądów między BBN a Kancelarią Premiera w podstawowej sprawie określenia kompetencji i umiejscowienia koordynatora bezpieczeństwa organizacji lotów, przy jednoznacznym uznaniu przez BBN iż koordynatorem na dzień dzisiejszy jest KPRM.

Dobrze zostały przeanalizowane tematy: listy potwierdzeń i udoskonalenia (czy raczej reformy) systemu analiz i wykorzystywania wniosków powypadkowych. Jednak w odniesieniu do tego drugiego raport powinien być uzupełniony o procedury określające sposób postępowania władz polskich w wypadku katastrofy lotniczej poza granicami kraju i umożliwiające im dostęp do wszelkich materiałów i informacji.

Za najbardziej kontrowersyjną część dokumentu należy uznać wprowadzenie i sposób przedstawienia problemu presji jaką VIP może wywierać na załogę podczas lotu. Skoro autorzy raportu zdecydowali się na analizowanie tej tezy bazującej raczej na spekulacjach

²¹ W mediach takie opinie wygaszali między innymi, były minister infrastruktury Jerzy Polaczek i członek Sejmowej Komisji Obrony Ludwik Dorn

o politycznym zabarwieniu, to dla zachowania obiektywizmu powinni uzupełnić raport o rozważenie (opartej na podobnych przesłankach) ważniejszej tezy dotyczącej zagrożenia jakie dla bezpieczeństwa lotu stanowią próby administracyjnego blokowania wizyty VIP-a w połączeniu z jej politycznym dezawuowaniem. Pominięcie w dokumencie tego drugiego tematu (bezpośrednio związanego z podnoszonym problemem „obowiązków VIP-a”) budzi wątpliwości, co do intencji autorów raportu.

Paweł Solocho

autor, jako doradca Szefa BBN w okresie od kwietnia do lipca 2010 roku koordynował pracę zespołu przygotowującego raport BBN o zapewnieniu bezpieczeństwa przewozu powietrznego osób zajmujących ważne stanowiska państwowe