

Embraery w prokuraturze

#Lotnictwo cywilne #Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 27 czerwca 2010

Do prokuratury trafiło zawiadomienie o popełnieniu przestępstwa poprzez wyczarterowanie przez MON bez przetargu 2 brazylijskich samolotów Embraer 175. Nowe samoloty zdążyły się już skompromitować w czasie wylotu do Afganistanu p.o. prezydenta Bronisława Komorowskiego.



Zawiadomienie dotyczy ministra ON Bogdana Klicha i wiceministra Marcina Idzika. Ten pierwszy udzielił Idzikowi pełnomocnictw do podpisania umowy o wyczarterowaniu 2 brazylijskich samolotów Embraer 175. Umowę podpisano 8 czerwca ([Embraery bez przetargu](#)). W ten sposób Kich i Idzik złamali *Ustawę o zamówieniach publicznych* i dyrektywę 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego oraz narazili budżet państwa

na nieuzasadnione wysokie koszty transportu lotniczego VIP.

Marcin Idzik twierdzi, że na podpisanie umowy pozwolił art. 67 ust. 1 poz. 3 Ustawy o zamówieniach publicznych, który mówi, że: *Zamawiający może udzielić zamówienia z wolnej ręki, jeżeli zachodzi co najmniej jedna z następujących okoliczności: [...] 3. Ze względu na wyjątkową sytuację niewynikającą z przyczyn leżących po stronie zamawiającego, której nie mógł on przewidzieć, wymagane jest natychmiastowe wykonanie zamówienia, a nie można zachować terminów określonych dla innych trybów udzielania zamówienia.* Oznacza to cyniczne wykorzystanie katastrofy samolotu Tu-154M pod Smoleńskiem ([Rejestrator wskazuje na błąd pilotów](#)), a przecież sytuacja sprzętowa 36. splt jest znana od wielu lat. W komentarzu do cytowanego przepisu, były prezes UZP Tomasz Czajkowski stwierdza: *Wyjątkowość sytuacji, zawiniona przez zamawiającego, pozbawia go możliwości zastosowania trybu zamówienia z wolnej ręki.*

To że Klich i Idzik złamali przepisy Ustawy o zamówieniach publicznych potwierdzają też wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego. W wyroku z 11.09.2000 mówi on, że *przekonanie wnioskującego o zatwierdzeniu trybu zamówienia z wolnej ręki co do tego, że proponowany przez niego wykonawca jest jedynym nie stanowi dostatecznej podstawy do przyjęcia, iż jest to jedyny wykonawca w rozumieniu art. 67 Ustawy.* Okoliczności stanowiące podstawę takiej decyzji muszą mieć charakter obiektywny.

W końcu lutego 2008 pozostający ministrem ON Bogdan Klich otrzymał kompletną dokumentację przetargową na samolot do przewozu VIP (nr ref. postępowania 195/L/MON/ZIT/ZPU/ZO/2007). Od grudnia 2008 MON dysponowało ofertami dostaw na dogodnych warunkach terminowych i finansowych samolotów dla VIP, nadesłanych przez światowej klasy producentów ([Rozgrywki wokół samolotów dla VIP](#)). Przetargu nie ogłoszono, bo stawianych w wymaganiach warunków (szczególnie wymaganego zasięgu) nie spełniał faworyzowany przez Klicha i Idzika Embraer 175.

Klich nie skorzystał z żadnej z możliwości przeprowadzenia uczciwego przetargu, a decyzją nr 220/MON z 2 lipca 2009 powołał zespół do przygotowania umowy na długotrwałe przejście bez przetargu dwóch samolotów Embraer 175 użytkowanych przez PLL LOT. W tym samym czasie w Polsce i Szwajcarii przeszkalano 12 pilotów z 36. splt na te samoloty, w Polsce przeszkolono 30 członków personelu technicznego. Działania te były realizowane bez podstawy prawnej i na długo wyprzedzały katastrofę pod Smoleńskiem. Uzasadnienie towarzyszące umowie o czarterze Embraerów oznacza, że Klich i Idzik musieli przewidzieć tę katastrofę już rok wcześniej... W przypadku Klicha uzasadnione jest twierdzenie, że to on się do niej przyczynił ([121 ofiar MON Bogdana Klicha](#)).

Klich i Idzik narazili budżet państwa na poważne straty. MON twierdzi, że umowa będzie kosztować MON ok. 25 mln zł rocznie. Według nieoficjalnych informacji, ta kwota jest znacznie wyższa i wynosi aż 152,6 mln zł za cały okres umowy (do 2013), nie obejmując wszystkich kosztów, w tym doposażenia i przebudowy wnętrza samolotów, by dostosować je do sensownego standardu wymaganego do przewozu VIP. Trzeba dodać, że w grudniu 2009 minister Skarbu Państwa dokapitalizował EuroLOT (spółka-córka PLL LOT) kwotą ponad 200 mln zł na zakup 2 Embraerów 175. Decyzja Klicha i Idzika oznacza, że podatnicy płacą za te samoloty po raz kolejny. Za te pieniądze i inne marnowane przez MON ([Karmienie nowotworu, Polski C-130E na złom?](#)) można by kupić samoloty spełniające wymagania przewozu VIP.

Tzw. rządowy Embraer skompromitował się już w pierwszym poważniejszym locie, 20 czerwca do Afganistanu, pokazując swe najgorsze cechy. Planowany oblot samolotu trwał nie godzinę, a półtorej. Z kolei rutynowy przegląd po oblocie zamiast godziny potrwał... aż 5 godzin. Problemy techniczne spowodowały, że planowany rejs z p.o. prezydenta RP Bronisławem Komorowskim został opóźniony o 2 godziny 18 minut

(według umowy, samolot powinien być gotowy do lotu w ciągu 2 godzin od zgłoszenia zapotrzebowania, to miała być - zdaniem Idzika - jedna z zalet skorzystania z floty PLL LOT...). Zamiast o 20:00 Embraer 175 SP-LIG wystartował z Warszawy dopiero o 22:18. Po 3 h 20 min. samolot wylądował w Erewaniu w Armenii, skąd po zatankowaniu paliwa, o 2:20 odleciał do Termezu w Uzbekistanie, gdzie wylądował o 5:07. Odległość z Warszawy do Erewania wynosi 2233 km, a z Erewania do Termezu 2012 km. Tylko takie odległości Embraer 175 zdołał pokonać z zaledwie 25 osobami na pokładzie... B. Komorowskiemu towarzyszyli ministrowie Radosław Sikorski i Bogdan Klich, oraz szef BBN Stanisław Koziej, ochrona i dziennikarze.

Dalej, w rejon działań wojennych cywilny, LOT-owski Embraer 175 nie mógł już w ogóle lecieć. Z Termezu do Kabulu delegacja miała dotrzeć niemieckim Transallem, jednak ostatecznie kontynuowała podróż polskim C295M. Do tego samolotu nie zmieścili się wszyscy. Dziennikarze musieli przeprowadzić losowanie. Dwóch pechowców zostało w Termezie... C295M zawiózł wybrańców do Kabulu, skąd do bazy Ghazni członkowie delegacji dotarli amerykańskimi śmigłowcami.

Powrót był jeszcze ciekawszy. Z Ghazni do Kabulu znowu delegacja poleciała amerykańskimi śmigłowcami, stamtąd zaś udostępnionym przez Szwedów Herculesem. Ale tylko do Mazer-e-Shariff, skąd Polaków do Termezu wiózł niemiecki Transall. Dopiero tam delegacja przesiadła się do Embraera 175. Samolot miał wystartować o 16:20, ale z powodu opóźnienia przylotu z Warszawy, dokąd w międzyczasie pusty poleciał, udało się odlecieć do Erewania o 19:30. W stolicy Armenii wylądował dopiero o 22:41. Postój na uzupełnienie paliwa potrwał 42 minuty. Do Warszawy delegacja wróciła późną nocą, o 2:25, po trwającym 3 godziny i 2 min. ostatnim przelocie.

Embraery 175 poza daleką wyprawą, do której zupełnie się nie nadają, latają też na krótszych trasach. W tych lotach zazwyczaj są prawie puste. 18 czerwca ponad 70-miejscowy samolot przewiózł z Warszawy do Krakowa 5 osób, stamtąd do Gdańska 4, a do Warszawy znowu 5. 23 czerwca poleciał z Warszawy do Paryża z 11 pasażerami, a wrócił z 13. Średni stopień wypełnienia w tych lotach - uwzględniając puste przeloty - to kilka procent. Za wożenie powietrza płacą oczywiście podatnicy.

Według Idzika, *umowa z LOT została zrealizowana zgodnie z zasadami transparentności. Komisja ds. czarteru składała się z osób wydelegowanych przez DZSZ, Dep. Budżetowy, była nadzorowana przez Biuro ds. Procedur Antykorupcyjnych, nadzorowały ją Żandarmeria Wojskowa oraz SKW. Problem w tym, że Biuro ds. Procedur Antykorupcyjnych od początku istnienia zajmuje się głównie osłanianiem bezprawnych działań w MON (jego pierwszym szefem był Maciej Wnuk, [Rozstrzelowanie Rosomaka](#), [Odpowiedź na reakcję](#), [Urzędnik MON lobuje za przemysłem USA](#)), a po przejściu kontroli nad Centralnym Biurem Antykorupcyjnym, rządząca koalicja*

kontroluje wszelkie działania służb specjalnych ([Śledztwa SKW](#)). Obecnie tylko prokuratura dysponuje pewną niezależnością, i to ona może podjąć kroki zmierzające do likwidacji patologii w MON.



Zawiadomienie dotyczy ministra ON Bogdana Klicha i wiceministra Marcina Idzika. Ten pierwszy udzielił Idzikowi pełnomocnictw do podpisania umowy o wyczarterowaniu 2 brazylijskich samolotów Embraer 175. Umowę podpisano 8 czerwca ([Embraery bez przetargu](#)). W ten sposób Kich i Idzik złamali *Ustawę o zamówieniach publicznych* i dyrektywę 2004/18/WE Parlamentu Europejskiego oraz narazili budżet państwa na nieuzasadnione wysokie koszty transportu lotniczego VIP.

Marcin Idzik twierdzi, że na podpisanie umowy pozwolił art. 67 ust. 1 poz. 3 Ustawy o zamówieniach publicznych, który mówi, że: *Zamawiający może udzielić zamówienia z wolnej ręki, jeżeli zachodzi co najmniej jedna z następujących okoliczności: [...] 3. Ze względu na wyjątkową sytuację niewynikającą z przyczyn leżących po stronie zamawiającego, której nie mógł on przewidzieć, wymagane jest natychmiastowe wykonanie zamówienia, a nie można zachować terminów określonych dla innych trybów udzielania zamówienia.* Oznacza to cyniczne wykorzystanie katastrofy samolotu Tu-154M pod Smoleńskiem ([Rejestrator wskazuje na błąd pilotów](#)), a przecież sytuacja sprzętowa 36. splt jest znana od wielu lat. W komentarzu do cytowanego przepisu, były prezes UZP Tomasz Czajkowski stwierdza: *Wyjątkowość sytuacji, zawiniona przez zamawiającego, pozbawia go możliwości zastosowania trybu zamówienia z wolnej ręki.*

To że Klich i Idzik złamali przepisy Ustawy o zamówieniach publicznych potwierdzają też wyroki Naczelnego Sądu Administracyjnego. W wyroku z 11.09.2000 mówi on, że *przekonanie wnioskującego o zatwierdzeniu trybu zamówienia z wolnej ręki co do tego, że proponowany przez niego wykonawca jest jedynym nie stanowi dostatecznej podstawy do przyjęcia, iż jest to jedyny wykonawca w rozumieniu art. 67 Ustawy.* Okoliczności stanowiące podstawę takiej decyzji muszą mieć charakter obiektywny.

W końcu lutego 2008 pozostający ministrem ON Bogdan Klich otrzymał kompletną dokumentację przetargową na samolot do przewozu VIP (nr ref. postępowania 195/L/MON/ZIT/ZPU/ZO/2007). Od grudnia 2008 MON dysponowało ofertami dostaw na dogodnych warunkach terminowych i finansowych samolotów dla VIP, nadesłanych przez światowej klasy producentów ([Rozgrywki wokół samolotów dla VIP](#)). Przetargu nie ogłoszono, bo stawianych w wymaganiach warunków (szczególnie wymaganego zasięgu) nie spełniał faworyzowany przez Klicha i Idzika Embraer 175.

Klich nie skorzystał z żadnej z możliwości przeprowadzenia uczciwego przetargu, a decyzją nr 220/MON z 2 lipca 2009 powołał zespół do przygotowania umowy na długotrwałe przejęcie bez przetargu dwóch samolotów Embraer 175 użytkowanych przez PLL LOT. W tym samym czasie w Polsce i Szwajcarii przeszkalano 12 pilotów z 36. spłt na te samoloty, w Polsce przeszkolono 30 członków personelu technicznego. Działania te były realizowane bez podstawy prawnej i na długo wyprzedzały katastrofę pod Smoleńskiem. Uzasadnienie towarzyszące umowie o czarterze Embraerów oznacza, że Klich i Idzik musieli przewidzieć tę katastrofę już rok wcześniej... W przypadku Klicha uzasadnione jest twierdzenie, że to on się do niej przyczynił ([121 ofiar MON Bogdana Klicha](#)).

Klich i Idzik narazili budżet państwa na poważne straty. MON twierdzi, że umowa będzie kosztować MON ok. 25 mln zł rocznie. Według nieoficjalnych informacji, ta kwota jest znacznie wyższa i wynosi aż 152,6 mln zł za cały okres umowy (do 2013), nie obejmując wszystkich kosztów, w tym doposażenia i przebudowy wnętrza samolotów, by dostosować je do sensownego standardu wymaganego do przewozu VIP. Trzeba dodać, że w grudniu 2009 minister Skarbu Państwa dokapitalizował EuroLOT (spółka-córka PLL LOT) kwotą ponad 200 mln zł na zakup 2 Embraerów 175. Decyzja Klicha i Idzika oznacza, że podatnicy płacą za te samoloty po raz kolejny. Za te pieniądze i inne marnowane przez MON ([Karmienie nowotworu, Polski C-130E na złom?](#)) można by kupić samoloty spełniające wymagania przewozu VIP.

Tzw. rządowy Embraer skompromitował się już w pierwszym poważniejszym locie, 20 czerwca do Afganistanu, pokazując swe najgorsze cechy. Planowany oblot samolotu trwał nie godzinę, a półtorej. Z kolei rutynowy przegląd po oblocie zamiast godziny potrwał... aż 5 godzin. Problemy techniczne spowodowały, że planowany rejs z p.o. prezydenta RP Bronisławem Komorowskim został opóźniony o 2 godziny 18 minut (według umowy, samolot powinien być gotowy do lotu w ciągu 2 godzin od zgłoszenia zapotrzebowania, to miała być - zdaniem Idzika - jedna z zalet skorzystania z floty PLL LOT...). Zamiast o 20:00 Embraer 175 SP-LIG wystartował z Warszawy dopiero o 22:18. Po 3 h 20 min. samolot wylądował w Erewaniu w Armenii, skąd po zatankowaniu paliwa, o 2:20 odleciał do Termezu w Uzbekistanie, gdzie wylądował o 5:07. Odległość z Warszawy do Erewania wynosi 2233 km, a z Erewania do Termezu 2012 km. Tylko

takie odległości Embraer 175 zdołał pokonać z zaledwie 25 osobami na pokładzie... B. Komorowskiemu towarzyszyli ministrowie Radosław Sikorski i Bogdan Klich, oraz szef BBN Stanisław Koziej, ochrona i dziennikarze.

Dalej, w rejon działań wojennych cywilny, LOT-owski Embraer 175 nie mógł już w ogóle lecieć. Z Termezu do Kabulu delegacja miała dotrzeć niemieckim Transallem, jednak ostatecznie kontynuowała podróż polskim C295M. Do tego samolotu nie zmieścili się wszyscy. Dziennikarze musieli przeprowadzić losowanie. Dwóch pechowców zostało w Termezie... C295M zawiózł wybrańców do Kabulu, skąd do bazy Ghazni członkowie delegacji dotarli amerykańskimi śmigłowcami.

Powrót był jeszcze ciekawszy. Z Ghazni do Kabulu znowu delegacja poleciała amerykańskimi śmigłowcami, stamtąd zaś udostępnionym przez Szwedów Herculesem. Ale tylko do Mazer-e-Shariff, skąd Polaków do Termezu wiózł niemiecki Transall. Dopiero tam delegacja przesiadła się do Embraera 175. Samolot miał wystartować o 16:20, ale z powodu opóźnienia przylotu z Warszawy, dokąd w międzyczasie pusty poleciał, udało się odlecieć do Erewania o 19:30. W stolicy Armenii wylądował dopiero o 22:41. Postój na uzupełnienie paliwa potrwał 42 minuty. Do Warszawy delegacja wróciła późną nocą, o 2:25, po trwającym 3 godziny i 2 min. ostatnim przelocie.

Embraery 175 poza daleką wyprawą, do której zupełnie się nie nadają, latają też na krótszych trasach. W tych lotach zazwyczaj są prawie puste. 18 czerwca ponad 70-miejscowy samolot przewiózł z Warszawy do Krakowa 5 osób, stamtąd do Gdańska 4, a do Warszawy znowu 5. 23 czerwca poleciał z Warszawy do Paryża z 11 pasażerami, a wrócił z 13. Średni stopień wypełnienia w tych lotach - uwzględniając puste przeloty - to kilka procent. Za wożenie powietrza płacą oczywiście podatnicy.

Według Idzika, *umowa z LOT została zrealizowana zgodnie z zasadami transparentności. Komisja ds. czarteru składała się z osób wydelegowanych przez DZSZ, Dep. Budżetowy, była nadzorowana przez Biuro ds. Procedur Antykorupcyjnych, nadzorowały ją Żandarmeria Wojskowa oraz SKW. Problem w tym, że Biuro ds. Procedur Antykorupcyjnych od początku istnienia zajmuje się głównie osłanianiem bezprawnych działań w MON (jego pierwszym szefem był Maciej Wnuk, [Rozstrzelanie Rosomaka](#), [Odpowiedź na reakcję](#), [Urzędnik MON lobuje za przemysłem USA](#)), a po przejęciu kontroli nad Centralnym Biurem Antykorupcyjnym, rządząca koalicja kontroluje wszelkie działania służb specjalnych ([Śledztwa SKW](#)). Obecnie tylko prokuratura dysponuje pewną niezależnością, i to ona może podjąć kroki zmierzające do likwidacji patologii w MON.*

Powiązane wiadomości

[Embraery w prokuraturze \(2010-06-27\)](#)

Rozgrywki wokół samolotów dla VIP (2008-12-19)
Samoloty dla VIP bez przetargu? (2008-12-08)
Tu-154M w Japonii (2008-12-04)
Karmienie nowotworu (2009-02-05)
Śledztwa SKW (2010-01-14)
NDR z NSM zamówiony (2008-12-30)
Cięcia made in Poland (2009-02-11)
NDR z NSM zamówiony (2008-12-30)
Karmienie nowotworu (2009-02-05)
Cięcia made in USA (2009-02-10)
Kredyty zamiast zamówień (2009-03-20)
MON nadal chce przepłacać za Bryzy (2009-05-29)
Polski C-130E na złom? (2010-02-10)
ORP Pułaski - pływający złom (2009-02-25)
Bez Marynarki Wojennej po 2018? (2008-09-22)
Stare fregaty USA dla Ukrainy (2008-11-28)
Przedostatnie pożegnanie (2009-11-03)
Zastępczy Hercules (2009-11-02)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
Pożegnanie lotników (2008-02-18)
F-16 - loty tylko powyżej 2 km (2009-02-26)
Większość F-16l wraca do służby (2008-04-28)
3 wywiady Bogdana Klicha (2009-09-28)
Załoga Herculesa o krok od śmierci (2010-02-18)
ORP Pułaski - pływający złom (2009-02-25)
Przedostatnie pożegnanie (2009-11-03)
Polski C-130E na złom? (2010-02-10)
Ostatni kilometr (2010-04-14)
Rejestrator wskazuje na błąd pilotów (2010-06-02)
Dymisja gen. Załęskiego (2010-05-18)
18 sekund (2010-05-19)
Ostatni kilometr (2010-04-14)
Embraery bez przetargu (2010-06-09)
Karmienie nowotworu (2009-02-05)
Tu-154M poleciał do Samary (2009-05-24)
Komisarz z PiS odchodzi z MON (2008-01-11)
Samoloty dla VIP bez przetargu? (2008-12-08)
Rozgrywki wokół samolotów dla VIP (2008-12-19)
Karmienie nowotworu (2009-02-05)
Embraery bez przetargu (2009-05-14)
Śledztwa SKW (2010-01-14)
NDR z NSM zamówiony (2008-12-30)
Cięcia made in Poland (2009-02-11)
Kredyty zamiast zamówień (2009-03-20)
MON nadal chce przepłacać za Bryzy (2009-05-29)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
Pożegnanie lotników (2008-02-18)

F-16 - loty tylko powyżej 2 km (2009-02-26)
3 wywiady Bogdana Klicha (2009-09-28)
Załoga Herculesa o krok od śmierci (2010-02-18)
Ostatni kilometr (2010-04-14)

© Wszelkie prawa zastrzeżone, 2007-2026 Altair Agencja Lotnicza Sp. z o. o