

Drogi i niebezpieczny transport VIP

#Lotnictwo wojskowe #Strategia i polityka 7 listopada 2012

Prezydent RP latając samolotami rejsowymi naraża się na niebezpieczeństwa, a kraj na kompromitację. MON zaś płaci ogromne kwoty za czarter nie nadających się do transportu VIP Embraerów.



21 kwietnia 2010. Strażacy wypychają z błota samolot Beechcraft King Air, którym marszałek Senatu, Bogdan Borusewicz (jeden z 4 polskich VIP przewidzianych przepisami, obok prezydenta, premiera i marszałka Sejmu) z dwoma zastępcami przyleciał do Sierakowa, by uczestniczyć w pogrzebie jednej z ofiar katastrofy smoleńskiej. 11 dni po katastrofie i żadnych wniosków - przypadkowy samolot, przypadkowe lotnisko, a właściwie łąka, fatalne warunki atmosferyczne. Po wyciągnięciu z błota samolotu nie poddano szczegółowemu przeglądowi

struktury. Po prostu poleciał dalej, na kolejny pogrzeb. Wtedy się udało i do kolejnej katastrofy nie doszło... Czy polscy politycy to samobójcy? / Zdjęcie: to.com

Po blisko 2,5 roku od katastrofy pod Smoleńskiem rządowego samolotu Tu-154M, w której zginęło 96 osób, w tym prezydent RP i wiele ważnych osobistości życia publicznego, polskie władze nie rozwiązały problemu bezpiecznego transportu lotniczego VIP ([Kolejna awaria Embraera](#), 2010-12-22; [Seria awarii Embraerów](#), 2010-07-22). Pod koniec września do Nowego Jorku, na 67. sesję Zgromadzenia Ogólnego ONZ i z powrotem prezydent Bronisław Komorowski poleciał samolotami rejsowymi. W radiu ZET tak opisywał te podróże: - *Jest to źródło doświadczeń przedziwnych. No bo ja chodzę po tych kabinach. Przesiadając się od jednego ministra do drugiego. Widzę zdziwione, zdumione oczy współpasażerów, którzy też nic z tego nie rozumieją. Im się wydaje, że jakieś ważne sprawy się dzieją w sposób mało poważny. Rzecznik prasowa kuca, żeby porozmawiać o tym, co będzie przedmiotem naszych wypowiedzi. Tłumaczka siedzi między rzędami na podłodze.* Wcześniej media relacjonowały podróże ministrów i premiera czarterowanymi od EuroLOT Embraerami ERJ 170-200LR, na przykład do Afganistanu, z wielokrotnymi międzylądowaniami i opóźnieniami, spowodowanymi bardzo małym zasięgiem tych samolotów ([Embraery w prokuraturze](#), 2010-06-27), małym komfortem i dużą awaryjnością.

Analizy dotyczące zakupu nowych samolotów do przewozu VIP prowadzono w MON od połowy lat 1990. ([Samoloty VIP: Do krwi ostatniej?](#)). Żaden kolejny rząd nie zdecydował się jednak na rozpisanie odpowiedniego przetargu. Głównie pod naciskiem lobbystów brazylijskiego Embraera, którzy od lat usiłowali dostarczyć MON jego samoloty bez przetargu – początkowo ERJ 145, a później ERJ 175.

Ostatecznie o jego pominięciu zdecydowała Rada Ministrów 2 lutego 2010, zalecając podjęcie odpowiednich działań ministrowi ON i szefowi Kancelarii Prezesa RM. Już następnego dnia pozostający wówczas ministrem ON Bogdan Klich ([121 ofiar MON Bogdana Klicha](#), 2010-04-21) zdecydował o podjęciu bez przetargu rozmów z PLL LOT na temat wynajęcia dwóch samolotów Embraer do 2013, a 17 lutego 2010 powołał w tym celu specjalną komisję. Tydzień później Klich zatwierdził formalny wniosek o przeprowadzenie procedury w trybie negocjacji z jednym wykonawcą. Na wyłączenie *Prawa zamówień publicznych* nie zgodził się jednak Prezes Urzędu Zamówień Publicznych, udzielając MON negatywnych i wymijających odpowiedzi. Zamiast podać się dymisji, Klich wykorzystał wówczas katastrofę z 10 kwietnia 2010 i zamknął postępowanie, by 27 kwietnia uruchomić kolejne, z wolnej ręki, uzasadniając je *...utrata zdolności transportu lotniczego najważniejszych osób w państwie przez 36. splt*, do której sam wcześniej doprowadził. Już 8 czerwca MON podpisało umowę z EuroLOT na czarter 2 samolotów Embraer ([Embraery bez przetargu](#), 2010-06-09), w której 36. splt był już tylko płatnikiem.

Nowy minister ON, Tomasz Siemoniak tuż po objęciu funkcji zdecydował o rozwiązaniu 36. splt z dniem 31 grudnia 2011. Zadbął przy tym o zmianę płatnika, którym jest obecnie 1. Baza Lotnictwa Transportowego na Okęciu. I na tym zaprzestano w MON starań o zapewnienie polskim VIP normalnych warunków podróżowania samolotami. Obecnie obowiązująca umowa czarterowa kończy się 31 grudnia 2013 nikt nie podjął dotąd żadnych realnych kroków, by kupić w uczciwym przetargu potrzebne samoloty. A przecież jest jeszcze bardziej jasne niż w 2010, że nie ma i nie będzie podstaw prawnych do kolejnego zakupu bez przetargu. Chyba, że MON nadal nie będzie przejmować się przepisami, czego nie można wykluczyć na bazie najnowszych doświadczeń (m.in. [MON 4-krotnie przepłaciło za silniki RD-33](#), 2012-02-24).

Koszty realizacji umowy MON z EuroLOT są ogromne i niczym nieuzasadnione. Przewiduje ona, że same tylko opłaty stałe mają wynieść 103,9 mln zł (od kwietnia 2011 należy uwzględnić podatek VAT w wysokości 8%). Tylko za 2011 MON zapłaciło z tego tytułu 27,6 mln zł (w 2010 blisko połowę mniej).

Na opłaty zmienne (paliwo, opłaty lotniskowe, catering, obsługa handlingowa) MON przewidziało 48,6 mln zł (plus od kwietnia 2011 8% VAT). W ramach tej opłaty miały wylatywać 1200 godzin rocznie. Embraery latają jednak znacznie mniej – w 2010 wylatały niecałe 24%, a w 2011 ok. 58% planowanych godzin.

Embraera 175 w konfiguracji zbliżonej do czarterowanej przez MON można kupić za 28 mln USD (cena katalogowa jest oczywiście wyższa). To znaczy, że 2 takie samoloty są warte nie więcej niż 180 mln zł. Tymczasem MON za zaledwie 3,5 roku czarteru takich samolotów ma zapłacić prawie 160 mln zł.

Sprawą wyprowadzenia z MON co najmniej kilkudziesięciu milionów złotych w związku z czarterem Embraerów zainteresowała się SKW, prokuratura i CBA. Podobnie jak w innych przypadkach, np. wspomnianego zakupu za blisko 4-krotnie zawyżoną cenę 4 silników RD-33 do MiG-29, czy zakupu 4 kolejnych samolotów transportowych CASA C295M za co najmniej dwukrotnie zawyżoną cenę ([Kolejne 5 C295 bez offsetu](#), 2012-07-02), nie zauważyły jednak niczego podejrzanego. W sąsiednich Czechach policja w takich sytuacjach przynajmniej stara się postawić zarzuty, by sądy mogły je ocenić ([Akt oskarżenia za C295M](#), 2012-08-19).

Dziś, według porozumienia z 1 marca 2012, zawartego przez Kancelarie Prezydenta RP, Sejmu, Senatu i Prezesa Rady Ministrów oraz MON, MSW, BOR i ULC, najważniejsze osoby w państwie mogą latać dowolnymi dwusilnikowymi samolotami, byle realizator lotu miał zwykle koncesje i nie był objęty zakazem przewozów lotniczych przez Unie Europejską. Wystarczy, że samolot zostanie podstawiony na 2 godziny przed planowanym lotem, by mogli go sprawdzić funkcjonariusze Biura Ochrony Rządu. Zarówno w przypadku Embraerów, jak i samolotów rejsowych, a tym bardziej samolotów przypadkowych przewoźników, nie ma żadnych możliwości zagwarantowania bezpieczeństwa osobowego. Prezydenta, premiera i innych ważnych polityków wożą bowiem przypadkowi piloci, a samoloty obsługują przypadkowi technicy. Porozumienie przewiduje jedynie, że wystarczy podanie ich danych BOR zaledwie na 3 dni przed lotem.

W obecnej sytuacji polskie VIP są mniej bezpieczne, przynajmniej pod względem formalnym, niż przed katastrofą z 10 kwietnia 2010. Tym bardziej, że nawet złagodzone przepisy nie są przestrzegane. Nawet te o informowaniu z odpowiednim wyprzedzeniem o terminie planowanego lotu przez uprawnionych dysponentów. Tymczasem tylko od połowy marca 2011 do końca maja tego roku na 34 loty krajowe zaledwie kilka (a jeśli uwzględnić wnoszone po terminie korekty, to właściwie ani jeden) zostało zgłoszonych zgodnie z przepisami (w lotach krajowych wyprzedzenie powinno wynosić 3 dni, a w zagranicznych 15). W 3 przypadkach loty odbyły się w dniu zgłoszenia. I żaden z nich nie kwalifikował się do kategorii stanu wyższej konieczności lub nagłego wypadku, co uzasadniałoby łamanie podstawowych procedur.

Powiązane wiadomości

[Drogi i niebezpieczny transport VIP \(2012-11-07\)](#)

[121 ofiar MON Bogdana Klicha \(2010-04-21\)](#)

[Pożeganie lotników \(2008-02-18\)](#)

F-16 – loty tylko powyżej 2 km (2009-02-26)
Większość F-16I 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)
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)
Embraery w prokuraturze (2010-06-27)
Rozgrywki wokół samolotów dla VIP (2008-12-19)
Samoloty dla VIP bez przetargu? (2008-12-08)
Karmienie nowotworu (2009-02-05)
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)
Polski C-130E na złom? (2010-02-10)
ORP Pułaski – pływający złom (2009-02-25)
Przedostatnie pożegnanie (2009-11-03)
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)
Rejestrator wskazuje na błąd pilotów (2010-06-02)
Dymisja gen. Załęskiego (2010-05-18)

18 sekund (2010-05-19)
Embraery bez przetargu (2010-06-09)
Karmienie nowotworu (2009-02-05)
Tu-154M poleciał do Samary (2009-05-24)
Śledztwa SKW (2010-01-14)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
Seria awarii Embraerów (2010-07-22)
Embraery bez przetargu (2010-06-09)
Karmienie nowotworu (2009-02-05)
Tu-154M poleciał do Samary (2009-05-24)
Śledztwa SKW (2010-01-14)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
Kolejna awaria Embraera (2010-12-22)
Embraery bez przetargu (2010-06-09)
Karmienie nowotworu (2009-02-05)
Tu-154M poleciał do Samary (2009-05-24)
Śledztwa SKW (2010-01-14)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
Embraery w prokuraturze (2010-06-27)
Rozgrywki wokół samolotów dla VIP (2008-12-19)
Karmienie nowotworu (2009-02-05)
Śledztwa SKW (2010-01-14)
Polski C-130E na złom? (2010-02-10)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
Rejestrator wskazuje na błąd pilotów (2010-06-02)
Embraery bez przetargu (2010-06-09)
Seria awarii Embraerów (2010-07-22)
Embraery bez przetargu (2010-06-09)
MON 4-krotnie przepłaciło za silniki RD-33 (2012-02-24)
Rosyjskie silniki do irańskich samolotów (2007-10-16)
Saegheh - nowy irański myśliwiec (2007-09-20)
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)
UMPO na czele dywizji (2012-02-22)
Spór o remont silników do MiG-29 (2008-04-20)
Początek budowy wytwórni pod Moskwą (2009-04-26)
Początek produkcji Su-35S (2009-11-24)
Kompromitacja RSK MiG w Peru (2012-02-22)
RSK MiG zmodernizuje myśliwce Indii (2008-03-08)
Rosja zmodernizuje peruwiańskie MiGi-29 (2008-08-14)
Opóźnienie wejścia RSK MiG do OAK (2008-11-24)
Rosyjskie WWS odkupiły MiGi-29SMT odrzucone przez Algierię (2009-01-13)
MiGi-29K dla Indii za 1,2 mld USD (2010-01-18)

Katastrofa MiG-29KUB (2011-06-27)
MAKS 2011: awaria MiG-29 (2011-08-18)
MAKS 2011: WMF rezygnuje z MiG-29K? (2011-08-20)
Kolejne 5 C295 bez offsetu (2012-07-02)
MON kupuje kolejne C295M (2007-10-31)
Przyczyny katastrofy w Mirosławcu (2008-04-02)
C295 dla Omanu (2012-05-21)
Akt oskarżenia za C295M (2012-08-19)
MON kupuje kolejne C295M (2007-10-31)
MON finansuje amerykański offset (2009-05-29)
MON finansuje amerykańską spółkę (2008-12-22)
MON nadal chce przepłacać za Bryzy (2009-05-29)
Embraery bez przetargu (2010-06-09)
Karmienie nowotworu (2009-02-05)
Tu-154M poleciał do Samary (2009-05-24)
Śledztwa SKW (2010-01-14)
121 ofiar MON Bogdana Klicha (2010-04-21)
Kolejne afery w Czechach (2011-04-14)
Czesi zamówili kolejne LMV (2009-12-29)
Czesi zwracają C-295M producentowi (2011-04-06)
Łapówka za Pandury? (2011-05-12)
Pandur nie spełnia czeskich wymagań (2007-11-09)
Czechy wypowiedziały umowę na dostawę Pandurów (2007-12-12)
Zakup czeskich Pandurów (2009-03-17)
Śledztwo ws. czeskich Pandurów (2010-02-24)
Kolejne afery w Czechach (2011-04-14)
Czeskie CASA C295M znowu uziemione (2011-11-01)
Spadająca CASA (2011-02-09)
Czesi zwracają C-295M producentowi (2011-04-06)
Kolejne afery w Czechach (2011-04-14)
Kolejne 5 C295 bez offsetu (2012-07-02)
MON kupuje kolejne C295M (2007-10-31)
Przyczyny katastrofy w Mirosławcu (2008-04-02)
C295 dla Omanu (2012-05-21)
Czeskie C295 jednak niesprawne (2012-07-04)
Czeskie C295M są sprawne? (2012-06-08)
