



Prezentacja Informacji o wynikach kontroli

**Organizacji wyjazdów i zapewnienia bezpieczeństwa osobom
zajmującym kierownicze stanowiska w państwie, korzystającym
z lotnictwa transportowego Sił Zbrojnych RP w latach
2005-2010**



© airnews.pl

Departament Porządku i Bezpieczeństwa Wewnętrznego



Zakres kontroli:

Kontrola dotyczyła funkcjonowania instytucji państwa odpowiedzialnych za przygotowanie i realizację wizyt VIP. NIK chciała tą kontrolą odpowiedzieć na pytanie czy instytucje te zgodnie z prawem i rzetelnie przygotowywały i realizowały, zwłaszcza pod względem bezpieczeństwa, wizyty VIP.

Kontrola nie dotyczyła bezpośrednich przyczyn katastrofy, bo Izba nie ma narzędzi prawnych do prowadzenia kontroli na terenie innego państwa oraz ma ograniczone możliwości wyjaśniania technicznych aspektów katastrof. Zadaniem NIK było zbadanie systemu organizowania wizyt i wskazanie Sejmowi wniosków w tym zakresie.



- Okres objęty badaniem to lata 2005-2010 (w tym okresie loty VIP uregulowane były m.in. Porozumieniem podpisanym 15 grudnia 2004 roku);
- Wpływ wskazanych przez NIK nieprawidłowości na katastrofę smoleńską jest przedmiotem pracy dwóch prokuratur, którym Izba sukcesywnie przesyła materiały z kontroli do wszczętych wcześniej śledztw. Z tego powodu NIK nie formułowała odrębnych zawiadomień do prokuratury;
- Prezentowane w informacji ustalenia oraz nieprawidłowości Izba przedstawia w porządku odzwierciedlającym przebieg procesu organizacji wyjazdów, a nie w porządku wpływu na zdarzenia nadzwyczajne.



Kontrolą objęto:

- Kancelarię Prezesa Rady Ministrów (KPRM),
- Ministerstwo Obrony Narodowej (MON),
- Ministerstwo Spraw Zagranicznych (MSZ),
- Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA),
- Dowództwo Sił Powietrznych (DSP),
- 36 Specjalny Pułku Lotnictwa Transportowego (36 SPLT),
- Biuro Ochrony Rządu (BOR).



Ocena ogólna

Najwyższa Izba Kontroli ocenia negatywnie realizację przez organy państwa zadań w zakresie organizacji wyjazdów i zapewnienia bezpieczeństwa osobom zajmującym kierownicze stanowiska w państwie, korzystającym z lotnictwa transportowego Sił Zbrojnych RP w latach 2005-2010. We wszystkich kontrolowanych podmiotach stwierdzono istotne nieprawidłowości, które miały wpływ na niewłaściwe przygotowanie i realizację zadań w tym zakresie. Nieprawidłowości te miały charakter systemowy i zasadniczo występowały w całym okresie objętym kontrolą.

Wyjazdy osób korzystających w latach 2005-2010 z lotnictwa transportowego Sił Zbrojnych RP były organizowane w sposób nie gwarantujący należytego poziomu bezpieczeństwa.



Główne nieprawidłowości (1)

- Nieopracowanie przez organy państwa spójnego systemu procedur. Brak precyzyjnie nakreślonych: zadań, zasad współpracy i zakresów odpowiedzialności;
- Niewywiązywanie się przez kolejnych szefów KPRM z obowiązków w zakresie koordynacji wizyt;
- Nierealizowanie przez kolejnych szefów MSZ niektórych zadań w zakresie przygotowania wizyt;



Główne nieprawidłowości (2)

- Istotne problemy kadrowe, szkoleniowe i sprzętowe w 36 SPLT, które stwarzały możliwość wystąpienia zagrożenia dla życia i zdrowia;
- Istotne braki w realizacji zadań ochronnych przez BOR;
- Brak właściwego nadzoru nad realizacją zadań przez szefów MON i MSWiA.



Proces organizacji wizyty

Strona rządowa (KPRM, MSZ, MON, MSWiA) była gospodarzem procesu organizacji wizyt w zakresie zapewnienia im bezpiecznego przebiegu (w stosunku do Kancelarii Prezydenta, Kancelarii Sejmu, Kancelarii Senatu) ponieważ dysponowała podległymi sobie niezbędnymi siłami i środkami (m.in. BOR, 36 SPLT, służby dyplomatyczne).



KPRM

- **Nierzetelność w koordynowaniu zamówień na loty**

Kolejni szefowie KPRM zamiast, tak jak się do tego zobowiązali w Porozumieniu (od 2009 roku również w sposób opisany w instrukcji HEAD), przesyłać zamówienie do wykonawców lotu (36 SPLT), ograniczali się często do przesyłania wykonawcom kopii zawiadomień (zapotrzebowań) nadesłanych od dysponentów (Kancelarii Prezydenta, Kancelarii Sejmu, Kancelarii Senatu) nawet w sytuacji, gdy były one niekompletne. Koordynator (szef KPRM) nie podejmował prób uzyskania danych wymaganych Porozumieniem, w celu sporządzenia kompletnego zamówienia. Niekompletne lub przesyłane nieterminowo zamówienia utrudniały właściwe przygotowanie się do wizyty przez 36 SPLT i BOR.



KPRM

- **Nieustalanie limitów lotów dla dysponentów**

Kolejni szefowie KPRM nie wywiązywali się z obowiązku ustalania limitów dysponowania samolotami przez strony Porozumienia. Niewłaściwe określenie limitów oraz ich przekraczanie w trakcie roku miało negatywny wpływ na realizację zadań przez 36 SPLT (czas przeznaczony na realizację zadań szkoleniowych pilotów i nawigatorów był systematycznie ograniczany na rzecz wykonywania lotów dyspozycyjnych).



KPRM

- **Udostępnianie samolotów osobom niewskazanym przez dysponentów**
- **Bezzasadna odmowa udostępnienia samolotu Prezydentowi RP na wykonanie lotu do Brukseli w dniu 15 października 2008 roku**

KPRM w zastrzeżeniach odsuwała od siebie odpowiedzialność za udział w procesie organizowania wizyt innych podmiotów niż Premiera. Jednak decyzje dotyczące udostępniania samolotów świadczą o pełnieniu przez kolejnych szefów KPRM roli koordynatora w procesie organizacji wizyt.



MSZ

Nierzetelność w sporządzaniu i przestrzeganiu wewnętrznych procedur MSZ

- Niemonitorowanie procesu uzyskiwania zgód dyplomatycznych;
- Nieprzeprowadzanie spotkań koordynacyjnych przed wizytą;
- Braki w procedurach dotyczących rekonesansów przed wizytami. czego efektem było sporadyczne organizowanie rekonesansów (zdaniem NIK to MSZ powinna inicjować rekonesanse, ponieważ posiada wiedzę na temat aktualnej sytuacji w danym kraju oraz siły i środki do zorganizowania rekonesansu); rekonesans przed wizytami 7 i 10 kwietnia 2010 roku został przez MSZ zorganizowany;
- NIK oceniła pozytywnie przygotowanie MSZ do reagowania kryzysowego.



36 SPLT

- braki kadrowe (brak niezbędnej do prawidłowego funkcjonowania liczby doświadczonych załóg);
- brak w szkoleniu na symulatorach (zaprzestanie tego typu szkoleń);
- braki w szkoleniu w załodze wieloosobowej (brak procedur);
- braki szkoleniowe w lotach w trudnych warunkach atmosferycznych (fałszowanie dokumentacji);
- przedkładanie obsługi lotów VIP nad zadania szkoleniowe;
- rezygnowanie z rosyjskich liderów mimo słabej znajomości języka rosyjskiego;
- szkolenie w oparciu o przestarzały system z lat 70. z wykorzystaniem instrukcji w części nieprzetłumaczonych z języka rosyjskiego;
- braki w realizacji obowiązkowego nalotu szkoleniowego.



MON i DSP

- **Brak właściwego nadzoru i niewystarczające reagowanie na nieprawidłowości występujące w 36 SPLT**

Kolejni ministrowie obrony i dowódcy sił powietrznych, mimo że wiedzieli od dowódców 36 SPLT o bardzo poważnych problemach kadrowych i szkoleniowych w pułku, to jednak nie podejmowali wystarczających działań, aby sytuację radykalnie zmienić.

Zdaniem NIK nieprawidłowości występujące w 36 SPLT były na tyle poważne, że zagrażały bezpiecznej realizacji wizyt VIP.



BOR

- niespójne procedury, które nie gwarantowały właściwej organizacji ochrony;
 - niedostosowanie procedur do przepisów resortowych;
 - istotne dla bezpieczeństwa ochranianych osób braki w analizach zagrożenia;
 - braki w systemie nadzoru nad wykonywaniem zadań, które utrudniały poprawne zarządzanie;
-
- NIK oceniła pozytywnie przygotowanie kadrowe, szkoleniowe i sprzętowe BOR do wykonywanych zadań.



MSWiA

- **Nierzetelny nadzór nad BOR**

Kolejni ministrowie SWiA nie nadzorowali prawidłowo BOR w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa ochranianym osobom. Np. nie wiedzieli o występujących w BOR nieprawidłowościach, m.in. związanych ze sporządzaniem analiz zagrożenia ochranianych osób oraz planowaniem ich ochrony, a także z niedostosowaniem procedur wewnętrznych BOR do przepisów resortowych.



Podsumowanie: błędy w procesie organizacji wizyt (1)

- Brak spójnego systemu procedur. Brak precyzyjnie nakreślonych: zadań, zasad współpracy i zakresów odpowiedzialności;
- Porządkowanie ważnej dziedziny – bezpieczeństwa najważniejszych osób w państwie – nieadekwatnymi rangą aktami prawnymi (Porozumienie między kancelariami oraz decyzja ministra obrony, tzw. instrukcja HEAD);



Podsumowanie: błędy w procesie organizacji wizyt (2)

- Naruszenie obowiązujących procedur (najjaskrawszym przejawem było wykonanie 7 i 10 kwietnia 2010 r. lotów na lotnisko w Smoleńsku, które nie figurowało w rejestrach i tym samym w świetle polskiego prawa było nieczynne);
- Brak podmiotu, który miałyby uprawnienia do uzgadniania i weryfikowania szczegółów technicznych wizyty, zwłaszcza w aspekcie jej bezpieczeństwa i poświadczenia, że wszystkie zadania w tym zakresie zostały wykonane.



WNIOSKI (1)

- Opracowanie docelowej koncepcji sprawnego i bezpiecznego transportu lotniczego dla VIP, w której zostanie rozstrzygnięte: kto i czym realizuje loty; kto nadzoruje dobór pilotów; kto odpowiada za właściwą jakość sprzętu; kto organizuje rekonesans; kto odpowiada za skoordynowanie współpracy między różnymi instytucjami; kto odpowiada za szczegóły techniczne wizyty, a kto za jej bezpieczeństwo; czy robi to w części, czy też w całości; czy ma w tym zakresie uprawnienia do korygowania innych uczestników procesu organizacji.
- Uchwalenie ustawy w oparciu o przyjętą koncepcję z precyzyjnym wskazaniem zadań oraz zakresów odpowiedzialności;



WNIOSKI (2)

- Wskazanie w ustawie podmiotu, który miałyby uprawnienia do uzgadniania i weryfikowania szczegółów technicznych wizyty, zwłaszcza w aspekcie jej bezpieczeństwa, monitorowania przygotowań oraz egzekwowania, korygowania i poświadczania, że wszystkie zadania niezbędne do bezpiecznego przebiegu wizyty zostały zrealizowane;
- Opisanie w ustawie zasad ochrony VIP z uwzględnieniem reguł postępowania w stosunku do osób, które nie chcą korzystać z przysługującej ochrony;



NAJWYŻSZA IZBA KONTROLI