

**ZASADY I PROCEDURY
BEZPIECZEŃSTWA PRZEWOZU POWIETRZNEGO
OSÓB ZAJMUJĄCYCH WAŻNE STANOWISKA PAŃSTWOWE**

Raport

(z uwzględnieniem wniosków z posiedzenia RBN, 29.09.2010 r.)

Warszawa, październik 2010

SPIS TREŚCI

Synteza

Wstęp

- I. Zasady korzystania z transportu powietrznego przez osoby zajmujące ważne stanowiska państwowe (VIP)**
 1. Katalog ważnych (krytycznych) stanowisk państwowych (VIP-ów)
 2. Kryteria rozśrodkowania VIP-ów na potrzeby transportu powietrznego
 3. Obowiązki VIP-a na pokładzie
- II. Organizowanie transportu powietrznego osób zajmujących ważne stanowiska państwowe**
 1. Podstawowe uwarunkowania mobilności powietrznej krytycznych ogniw systemu kierowania państwem
 2. Organizowanie transportu z wykorzystaniem lotnictwa państwowego (lotnictwa wojskowego i służb publicznych)
 3. Organizowanie transportu z wykorzystaniem lotnictwa cywilnego (niepaństwowego)
- III. Wykonywanie zadań transportu powietrznego osób zajmujących ważne stanowiska państwowe**
 1. Państwowy główny wykonawca zadań transportu powietrznego VIP-ów
 2. Przygotowanie specjalnego lotnictwa wojskowego (36 splt) do realizacji zadań transportu VIP-ów
 3. Wykonywanie zadań transportu VIP-ów przez lotnictwo cywilne oraz w warunkach i przypadkach szczególnych

Zakończenie

Załączniki:

1. Procedura analizy problemu studyjnego „Bezpieczny VIP”
2. Katalog VIP-ów
3. Grupy („koszyki”) VIP-ów
4. Obowiązki VIP-a na pokładzie

5. Podstawowe uwarunkowania mobilności powietrznej systemu kierowania państwem
6. Projekt porozumienia w sprawie korzystania z polskich państwowych statków powietrznych przez Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Sejmu, Marszałka Senatu oraz Prezesa Rady Ministrów
7. Projekt porozumienia w sprawie zasad bezpieczeństwa lotów statkami powietrznymi lotnictwa cywilnego z najważniejszymi osobami w państwie
8. Sposób implementacji wniosków dotyczących zasad i procedur zapewnienia bezpieczeństwa osób zajmujących ważne (krytyczne) stanowiska państwowe podczas przelotu statkami powietrznymi

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 splt 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 VIP-ów 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 splt). 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 wniosek 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.

WSTĘP

Katastrofa smoleńska 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),¹ stanowiska państwowe. Jednocześnie zwróciła uwagę na istotny problem zapewnienia ciągłości funkcjonowania systemu kierowania państwem. Ważnym założeniem wyjściowym do podjęcia studiów nad tą problematyką musi być bardziej ogólna konstatacja, że bezpieczny transport lotniczy VIP-ów jest elementem szerszego problemu, jakim jest **mobilność powietrzna strategicznego systemu kierowania państwem w warunkach pokoju, kryzysu i wojny**.

Na bazie wstępnych refleksji po katastrofie smoleńskiej można sformułować generalny problem, wymagający pogłębionej analizy studialnej, w formie następującego głównego pytania: **Jakie należałoby wprowadzić zmiany i uzupełnienia w obowiązujących zasadach oraz procedurach organizacji i realizacji zadań powietrznego przemieszczania się osób zajmujących ważne stanowiska państwowe, aby zwiększyć ich bezpieczeństwo i zminimalizować ryzyko występowania krytycznych sytuacji zagrażających ciągłości i sprawności funkcjonowania strategicznych ogniw systemu kierowania państwem?**

Dla rozwiązania tego problemu konieczne okazało się zbadanie trzech problemów szczegółowych:

1. Jakie zasady korzystania przez ważne osoby w państwie z transportu powietrznego należałoby ustanowić, a które z istniejących zmodyfikować, aby zwiększyć bezpieczeństwo realizacji zadań transportowych z wykorzystaniem statków powietrznych? Oznacza to konieczność analizy takich kwestii szczegółowych, jak ustalenie katalogu VIP-ów, podział ich na grupy z punktu widzenia znaczenia dla bezpieczeństwa państwa oraz kryterium ryzyka, sformułowanie

¹ Skrót VIP w niniejszym raporcie oznacza osoby zajmujące ważne (krytyczne z punktu widzenia bezpieczeństwa i ciągłości funkcjonowania państwa) stanowiska państwowe. W ramach tej kategorii osób wyróżnia się grupę czterech najważniejszych osób w państwie (tzw. konstytucyjnych VIP-ów lub HEAD-ów): Prezydent RP, marszałkowie Sejmu i Senatu oraz Prezes Rady Ministrów, których obecność na pokładzie statku powietrznego nadaje mu specjalny status HEAD. W skrótowej terminologii niniejszego Raportu: z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kierowania państwem VIP oznacza osoby funkcyjne ważne (krytyczne), HEAD – osoby najważniejsze (kluczowe).

fundamentalnych obowiązków VIP-ów w czasie korzystania z transportu lotniczego.

2. Jakie korekty należałoby wprowadzić do obowiązujących zasad i procedur organizacji powietrznego transportu VIP-ów, aby zapewniały optymalne i bezpieczne wykorzystanie państwowych i niepaństwowych statków powietrznych oraz jednoznaczność odpowiedzialności za poszczególne przedsięwzięcia organizacyjne? Oznacza to w szczególności rozpatrzenie takich kwestii, jak: podstawowe uwarunkowania mobilności powietrznej krytycznych ogniw systemu kierowania państwem; procedury organizowania transportu z wykorzystaniem lotnictwa państwowego; procedury organizowania transportu z wykorzystaniem lotnictwa cywilnego (niepaństwowego).
3. Jakie warunki muszą być spełnione, aby można było zapewnić bezpieczne wykonywanie zadań transportu powietrznego VIP-ów stosownie do potrzeb politycznego i strategicznego kierowania państwem? W ramach tego problemu konieczna jest szczegółowa analiza takich kwestii, jak: zasadność utrzymania obecnego rozwiązania, w którym za transport VIP-ów odpowiada przede wszystkim specjalna, do tego celu przeznaczona, jednostka wojskowa (36 splt); wymagania wobec przygotowania wojskowego lotnictwa specjalnego do realizacji zadań transportu VIP-ów (organizacyjne, kadrowe, szkoleniowe, sprzętowe); zasady bezpiecznego wykonywania zadań transportu powietrznego VIP-ów przez lotnictwo cywilne oraz w warunkach i przypadkach szczególnych.

Procedura analizy i rozwiązywania powyższych problemów obejmowała następujące przedsięwzięcia:

1. Własne oceny i analizy BBN, w tym rozeznanie w rozwiązaniach w istniejących w innych krajach;
2. Zebranie, analiza i ocena informacji oraz propozycji od innych instytucji państwowych;
3. Wizyty studyjne w Dowództwie Sił Powietrznych oraz 36 splt;
4. Narada z przedstawicielami cywilnych instytucji lotniczych;
5. Trzy narady z przedstawicielami instytucji odpowiedzialnych za organizowanie, koordynowanie i zabezpieczanie transportu powietrznego VIP;
6. Okrągły stół ekspertów lotniczych;

7. Narada z cywilnymi dysponentami środków powietrznych oraz Ministerstwem Infrastruktury;
8. Narada z Zarządem Krajowej Rady Lotnictwa;
9. Indywidualne konsultacje z praktykami lotniczymi, ekspertami i niezależnymi analitykami zajmującymi się sprawami bezpieczeństwa i lotnictwa;
10. Rozpatrzenie projektu Raportu przez Radę Bezpieczeństwa Narodowego.

Syntetyczne zestawienie kolejnych kroków procedury analitycznej przedstawia załącznik nr 1.

Całość problematyki niniejszego raportu ujęta została w trzech rozdziałach merytorycznych, odpowiadających kolejno wymienionym wyżej trzem problemom szczegółowym. Ważniejsze kwestie przedstawione zostały dodatkowo w załącznikach 2-7.

Sposób implementacji zaproponowanych wniosków ujęto w załączniku nr 8.

Wszystkie materiały sporządzone, zebrane i wykorzystywane w ramach analizy studyjnej ujęte zostały w zbiorze (aneksie) dokumentów, przechowywanym w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego.

I. ZASADY KORZYSTANIA Z TRANSPORTU POWIETRZNEGO PRZEZ OSOBY ZAJMUJĄCE WAŻNE STANOWISKA PAŃSTWOWE

W niniejszym rozdziale przedstawione są rezultaty poszukiwania odpowiedzi na następujące pytanie: Jakie zasady korzystania przez ważne osoby w państwie z transportu powietrznego należałoby ustanowić, a które z istniejących zmodyfikować, aby zwiększyć bezpieczeństwo realizacji zadań transportowych z wykorzystaniem statków powietrznych? Obejmuje to analizę 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.

1. Katalog ważnych (krytycznych) stanowisk państwowych (VIP-ów)

Dotychczas obowiązująca w lotnictwie Sił Zbrojnych RP „Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD” odnosi się tylko do czterech konstytucyjnych organów władzy: Prezydenta RP, marszałków Sejmu i Senatu oraz Prezesa Rady Ministrów. Ale nie ulega wątpliwości, że z punktu widzenia zapewnienia ciągłości funkcjonowania państwa nie jest to wystarczające. Dlatego w niniejszym Raporcie, choć wszystkie analizy i ustalenia dotyczą przede wszystkim owych czterech konstytucyjnych organów, uznaje się za zasadne odpowiednie poszerzenie rygorów bezpieczeństwa tak, aby objąć nimi także inne osoby funkcyjne reprezentujące ważne (krytyczne) funkcje państwa w sytuacjach, kiedy towarzyszą (mogą lub muszą towarzyszyć) konstytucyjnym VIP-om w lotach statkami powietrznymi. W związku z tym stosownymi rygorami procedur bezpieczeństwa należy objąć wszystkie podmioty uznane za ważne dla bezpiecznego funkcjonowania państwa (tzw. krytyczne ogniwa systemu kierowania państwem), a to oznacza w praktyce dodatkowe objęcie tymi rygorami:²

- a) Pozostałych – poza czterema najważniejszymi osobami w państwie – członków Rady Bezpieczeństwa Narodowego pełniących funkcje w strukturach systemu kierowania państwem: wicepremier, minister spraw zagranicznych, minister

² Szczegółowy wykaz VIP-ów (Katalog VIP-ów) – zał. nr 2

obrony narodowej, minister spraw wewnętrznych i administracji, szef BBN;

- b) Pozostałych – poza osobami wymienionymi w pkt a) – członków Kolegium Służb Specjalnych: sekretarz Kolegium Służb Specjalnych, szefowie – ABW, AW, CBA, SWW, SKW;
- c) Strategicznych dowódców wojskowych: szef SGWP, dowódcy rodzajów sił zbrojnych, dowódca operacyjny SZ, szef IWSZ;
- d) Komendantów i szefów służb i straży ochrony („służb mundurowych”): Policji Państwowej, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Służby Celnej.

2. Kryteria rozśrodkowania VIP-ów na potrzeby transportu powietrznego

Przyjmując za kryterium zapewnienie bezpieczeństwa systemu kierowania państwem, a w tym konieczność redukcji ryzyka związanego z wykorzystaniem w tym systemie środków transportu powietrznego, należy ustanowić w miarę uniwersalny model takiego organizacyjnego rozśrodkowania VIP-ów, aby jednoczesna obecność na pokładzie tego samego statku powietrznego grupy tego typu osób (istotnych dla systemu kierowania państwem) nie powodowała przekroczenia poziomu racjonalnie dopuszczalnego ryzyka dla utrzymania gwarantowanej ciągłości kierowania podstawowymi funkcjami państwa. Z analizy rozwiązań stosowanych w innych państwach wynika, że problem ten jest różnie rozstrzygany: rzadko przy pomocy konkretnych regulacji prawnych, częściej na zasadzie mniej lub bardziej sformalizowanych zaleceń lub po prostu „utartej praktyki”.

Również u nas nie wydaje się konieczne wprowadzanie rygorystycznych przepisów prawnych regulujących tę problematykę. Potrzebne jest jednak i jednocześnie powinno wystarczyć opracowanie i sformułowanie w postaci zaleceń lub wytycznych ujętych w odpowiednich dokumentach doktrynalnych z dziedziny bezpieczeństwa narodowego (np. w Polityczno-Strategicznej Dyrektywie Obronnej, Planie Zarządzania Kryzysowego) ogólnych zasad

rozsrodkowania podstawowych (krytycznych) elementów tego systemu w czasie transportu powietrznego. Zasadami tymi powinni każdorazowo kierować się organizatorzy lotów VIP-ów, którzy powinni te zasady dodatkowo skonkretyzować (rozwinąć) w swoich wewnętrznych dokumentach organizacyjnych (statutach, regulaminach, instrukcjach, wytycznych itp.).

W trakcie ustalania grupy (składu delegacji) VIP-ów należy przestrzegać, aby razem na pokładzie jednego statku powietrznego nie podróżowali:³

- 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.

3. Obowiązki VIP-a na pokładzie

Istnieje niewątpliwie potrzeba jednoznacznego zdefiniowania, uświadomienia i konsekwentnego egzekwowania bardziej rygorystycznego przestrzegania przez VIP-ów wszystkich wymagań bezpieczeństwa w czasie przelotu. W katalogu takich wymagań⁴ należy podkreślić szczególnie:

- Konieczność rygorystycznego przestrzegania terminowości realizacji zaplanowanych przedsięwzięć. Każda zmiana w ostatniej chwili listy pasażerów lub czasu startu wprowadza dodatkowe ryzyko, a także wiąże się z dodatkowymi kosztami i obciążeniami załóg lotniczych;
- Na pokładzie statku powietrznego jedynym dowódcą jest dowódca załogi. VIP nie ma prawa wydawania mu jakichkolwiek poleceń, a ma obowiązek wykonywania wszelkich poleceń dowódcy statku powietrznego;

³ Załącznik nr 3

⁴ Załącznik nr 4

- Obowiązuje zakaz wchodzenia do kabiny pilotów w newralgicznych fazach lotu (w czasie startu i lądowania). Drzwi do kabiny pilotów powinny być wtedy zamknięte;
- Każdy VIP na pokładzie musi podporządkować się ogólnym przepisom (np. stosowne zakazy korzystania ze środków elektronicznych) oraz poleceniom służb bezpieczeństwa.

Wskazane byłoby ujęcie tej problematyki w ramach dokumentów organizacyjnych, administracyjnych i porządkowych podpisywanych przez każdą osobę funkcyjną w czasie obejmowania stanowiska (podobnie jak to jest w przypadku przyjmowania do wiadomości regulacji dotyczących np. ochrony tajemnicy lub BHP).

* * *

Wdrożenie tych zaleceń powinno być zapewnione przez ujęcie ich w porozumieniach między organizatorami i wykonawcami zadań transportu VIP-ów. Każda instytucja z katalogu ogniw krytycznych w systemie kierowania państwem powinna we własnych regulacjach wewnętrznych (statuty, regulaminy, instrukcje itp.) ustalić zasady wspólnego podróżowania transportem powietrznym osób kierowniczych. Problematyka ta powinna także znaleźć swoje odzwierciedlenie w Polityczno-Strategicznej Dyrektywie Obronnej i Krajowym Planie Zarządzania Kryzysowego oraz zostać przeniesiona odpowiednio do operacyjnych dokumentów (planów) wykonawczych tych instytucji centralnych, które zakwalifikowane zostały do grupy krytycznych ogniw systemu kierowania państwem.

II. ORGANIZOWANIE TRANSPORTU POWIETRZNEGO OSÓB ZAJMUJĄCYCH WAŻNE STANOWISKA PAŃSTWOWE

Treścią niniejszego rozdziału jest poszukiwanie odpowiedzi na pytanie: Jakie korekty należałoby wprowadzić do obowiązujących zasad i procedur organizacji powietrznego transportu VIP-ów, aby zapewniały optymalne i bezpieczne wykorzystanie państwowych i niepaństwowych statków powietrznych oraz jednoznaczność odpowiedzialności za poszczególne przedsięwzięcia organizacyjne? Oznacza to w szczególności rozpatrzenie takich kwestii, jak: podstawowe uwarunkowania mobilności powietrznej krytycznych ogniw systemu kierowania państwem; procedury organizowania transportu z wykorzystaniem lotnictwa państwowego; procedury organizowania transportu z wykorzystaniem lotnictwa cywilnego (niepaństwowego).

1. Podstawowe uwarunkowania mobilności powietrznej krytycznych ogniw systemu kierowania państwem

Rozważając tę problematykę warto zauważyć, że w dużej mierze można ją sprowadzić do dylematu uzyskania stosownego balansu między trzema czynnikami:⁵

- ambicje polityczne – czyli, oczekiwania i potrzeby sprawnego, skutecznego, szybkiego i elastycznego funkcjonowania państwa, w tym władz państwowych, szczególnie na arenie międzynarodowej, ale także w kraju. Im większa mobilność i swoboda przemieszczania się organów władzy i administracji publicznej (transport powietrzny daje największe w tym zakresie możliwości), tym można formułować i osiągać ambitniejsze cele oraz realizować ambitniejsze programy polityczne;
- koszty ekonomiczne, w tym finansowe – czyli uwarunkowania, możliwości i ograniczenia w dysponowaniu odpowiednimi zasobami finansowymi, sprzętem lotniczym, należycie przygotowanymi kadrami oraz możliwościami realizacji wszelkich przedsięwzięć zabezpieczających;

⁵ Załącznik nr 4

- rygory bezpieczeństwa – czyli kryteria i wymagania formułowane z punktu widzenia potrzeb bezpieczeństwa wobec zasobów kadrowych i sprzętowych oraz procedur organizacyjnych i wykonawczych podczas realizacji zadań transportu powietrznego VIP-ów.

Należy jednoznacznie stwierdzić, że w poszukiwaniu balansu między tymi trzema czynnikami **swoboda manewru decyzyjnego istnieje tylko między ambicjami politycznymi i kosztami ekonomicznymi. Rygory bezpieczeństwa muszą być constans. Nie można za cenę bezpieczeństwa maksymalizować ambicji, ani też minimalizować kosztów ekonomicznych (oszczędzać na bezpieczeństwie).**

Oznacza to, że wraz ze wzrostem naszych ambicji politycznych, a są one naturalnym następstwem choćby naszego członkostwa w NATO i UE, muszą rosnąć także nakłady na konieczne środki do realizacji zadań mobilności powietrznej podstawowych organów władzy i administracji publicznej. Należy to obowiązkowo uwzględnić w ustalaniu budżetu MON, a być może najwłaściwszym rozwiązaniem byłoby ustanowienie oddzielnej pozycji w budżecie państwa na ten cel.

2. Organizowanie transportu z wykorzystaniem lotnictwa państwowego (lotnictwa wojskowego i lotnictwa służb publicznych)

Podstawowymi dokumentami regulującymi obecnie zasady i procedury planowania i koordynowania zadań transportu powietrznego najważniejszych osób w państwie są: *decyzja nr 359/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 29 lipca 2008 roku w sprawie trybu wykorzystania wojskowych transportowych statków powietrznych na potrzeby Sił Zbrojnych; Porozumienie w sprawie wojskowego specjalnego transportu lotniczego zawarte 15 grudnia 2004 roku pomiędzy kancelariami Prezydenta RP, Sejmu, Senatu, Prezesa Rady Ministrów i Ministrem Obrony Narodowej, Instrukcja organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD (wprowadzona decyzją MON nr 184 z 9.06.2009); Porozumienie zawarte w dniu 18 marca 2008 roku pomiędzy Biurem Ochrony Rządu a Siłami Powietrznymi, określające zasady współpracy podczas organizacji i wykonywania zadań lotniczych z osobami uprawnionymi do korzystania z ochrony BOR.*

Generalnie ocenia się, że regulacje zawarte w przywołanych dokumentach są prawidłowe. Wymagają jednakże uzupełnienia w co najmniej trzech istotnych obszarach, które powinny być uwzględnione w nowym (znowelizowanym) porozumieniu między koordynatorem, organizatorami i wykonawcami zadań transportu powietrznego VIP-ów:⁶

- Pierwszy – to doprecyzowanie odpowiedzialności poszczególnych organizatorów i wykonawców w ramach ich współdziałania, a zwłaszcza ustanowienie jednoznacznych kompetencji i obowiązków koordynatora, którym jest Kancelaria Prezesa Rady Ministrów. Do jej zadań dotychczasowych, ograniczających się w zasadzie do koordynacji dysponowania limitem, należy dodać m.in. zadanie ostatecznej kontroli przygotowań (organizacji) każdej operacji o statusie HEAD z punktu widzenia bezpieczeństwa (wg tzw. „check-listy”, czyli listy sprawdzeń lub potwierdzeń, obejmującej m.in. sprawdzenie przestrzegania ustalonych zasad rozśrodkowania VIP-ów, potwierdzenie stanu lotniska docelowego, obowiązkowego wyznaczania i zabezpieczenia lotnisk zapasowych – do tej pory takie potwierdzenia realizuje się tylko incydentalnie: wizyty Papieża lub prezydenta USA). Wymaga to utworzenia w KPRM specjalnej, kompetentnej komórki bezpieczeństwa lotniczego. Ponieważ szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów zgłasza zastrzeżenia co do tego kompetencyjnie i organizacyjnie optymalnego w dzisiejszych realiach rozwiązania, to w razie uwzględnienia tych zastrzeżeń alternatywną opcją mogłoby być utworzenie takiej komórki w Rządowym Centrum Bezpieczeństwa – o ile podjęta byłaby jednocześnie decyzja o (rzeczywiście koniecznej z innych, bardziej generalnych powodów) systemowej reformie kompetencyjnej, organizacyjnej i funkcjonalnej tej ponadresortowej instytucji. Jeszcze innym, ale systemowo wyraźnie najslabszym rozwiązaniem mogłoby być powierzenie takiego zadania Biuru Ochrony Rządu i tym samym utworzenie w BOR dodatkowej komórki bezpieczeństwa lotniczego VIP.⁷ Niezależnie od swej lokalizacji nowa komórka bezpieczeństwa

⁶ Projekt nowego, poszerzonego porozumienia między kancelariami Prezydenta, Sejmu, Senatu i Prezesa Rady Ministrów oraz MON i MSWiA – zał. nr 6 (*po uwzględnieniu wniosków z posiedzenia RBN*).

⁷ KPRM, nie zgadzając się na to rozwiązanie, zgłosiła alternatywną propozycję, aby kontrolę przygotowań wylotu powierzyć Siłom Powietrznym i BOR w ramach ich właściwości. Słabością takiego wariantu jest to, że wykonawcy zadania w sferze lotniczej i w sferze bezpieczeństwa sami kontrolowaliby swoje czynności.

lotniczego VIP winna ostatecznie wyrażać zgodę na realizację danego przedsięwzięcia (w szczególnych sytuacjach poprzedzoną przeprowadzeniem gry decyzyjnej dla sprawdzenia jakości przygotowania operacji). W realizacji swoich zadań powinna ona stosować procedury zarządzania ryzykiem (wyprzedzające oceny zagrożeń w ramach planowania operacji i oceny poziomu ryzyka w stosunku do ryzyka akceptowalnego);

- Drugi – to ustalenie i zapewnienie sprawnego współdziałania między koordynatorem (KPRM), organizatorem (konkretna w danym przypadku kancelaria VIP-a o statusie HEAD) i wykonawcą zadań lotniczych (państwowym lub cywilnym), a BOR odpowiedzialnym za bezpieczeństwo najważniejszych osób w państwie. Konieczne 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. Wymagania bezpieczeństwa formułowane przez BOR powinny być usankcjonowane w stosownym porozumieniu między koordynatorem, organizatorami i wykonawcami lotów z najważniejszymi osobami w państwie;
- Trzeci – formalne usankcjonowanie i jednoczesne uregulowanie z odpowiednimi rygorami praktyki wykorzystywania przez najważniejsze osoby w państwie (HEAD) innych niż należące do 36 splt (i mające odpowiednie dopuszczenia do tego rodzaju lotów) statków powietrznych lotnictwa państwowego. Idzie tu np. o statki powietrzne należące do innych formacji Sił Powietrznych oraz pozostałych rodzajów Sił Zbrojnych (Wojska Lądowe, Marynarka Wojenna), a także statki powietrzne lotnictwa służb publicznych (Straży Granicznej i Policji Państwowej). Wykorzystywanie tego typu środków przez najważniejsze osoby w państwie powinno być ograniczone tylko i wyłącznie do sytuacji nadzwyczajnej potrzeby (pilnej konieczności) – gdy istnieje nagła, niespodziewana i ważna konieczność lotu, a żaden ze środków 36 splt nie jest dostępny w potrzebnym czasie. Należy jednak wprowadzić zasadę i zapewnić jej rygorystyczne przestrzeganie, że także spośród pozostałych (poza 36 splt) statków powietrznych lotnictwa wojskowego oraz lotnictwa służb publicznych do przewozu najważniejszych osób w państwie mogą być wykorzystywane tylko te, które wcześniej uzyskają stosowne dopuszczenia do ewentualnej realizacji tego typu zadań o statusie HEAD. Takich dopuszczeń

(certyfikatów) udzielać powinny odpowiednio MON i MSWiA. W tym kontekście należałoby także rozważyć opracowanie ustawy o lotnictwie państwowym (MON i MSWiA). W ramach nowych regulacji ustawowych zasadne wydaje się m.in. wprowadzenie ochrony prawnej dowódcy załogi przed naciskami i presją innych osób będących na pokładzie statku powietrznego.

3. Organizowanie transportu w razie korzystania z lotnictwa cywilnego (niepaństwowego)

VIP-y coraz częściej korzystają z przelotów samolotami cywilnymi, w tym czarterowanymi lub rejsowymi, a nawet prywatnymi statkami powietrznymi. Tymczasem brak jest procedur regulujących postępowanie w tym względzie w podobny sposób, jak to jest w stosunku do lotów z wykorzystaniem państwowych specjalnych statków powietrznych. Ten brak generuje ryzyko zagrożeń dla samych VIP-ów oraz powoduje perturbacje w podróżowaniu pozostałych osób. Istnieje zatem niewątpliwie pilna konieczność opracowania zasad i procedur organizacji i zabezpieczenia przewozu VIP-ów cywilnymi statkami powietrznymi. Dotyczy to w szczególności czterech najważniejszych osób w państwie (HEAD), a w przypadku lotów czarterowych – odpowiednio także innych VIP-ów (w podobnym zakresie jak w przypadku lotnictwa państwowego).

W zestawie takich zasad należałoby ująć przede wszystkim określone przez BOR jednoznaczne wymagania i procedury, od których spełnienia zależy możliwość korzystania przez HEAD-ów z cywilnych (niepaństwowych) środków transportu powietrznego. Dotyczyć one mogłyby np. zasady preferowania lotów czarterowych przed rejsowymi; wymagań wobec pilotów, tj. ich doświadczenia zawodowego; rodzaju samolotów i śmigłowców oraz ich dodatkowego wyposażenia; sposobów finansowania dodatkowych przedsięwzięć związanych z bezpieczeństwem VIP-ów w czasie takiego lotu itp. W przypadku lotów czarterowanych należy również wprowadzić zasadę sprawdzania przez BOR niepaństwowych statków powietrznych oraz ich ochrony po wykonanym oblocie komisyjnym na lotniskach i lądowiskach, a także zakaz korzystania przez VIP-ów kategorii HEAD z prywatnych statków powietrznych należących do właściciela, który nie jest przewoźnikiem lotniczym.

W sumie szczegółowe warunki i zasady korzystania z lotnictwa cywilnego z uwzględnieniem wymagań i rygorów bezpieczeństwa powinny być ustalone formalnie w specjalnym porozumieniu między koordynatorem, organizatorami, Ministerstwem Infrastruktury i BOR oraz uwzględniane przez organizatorów lotów w negocjacjach z odpowiednimi podmiotami (przewoźnikami) cywilnymi. 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.⁸ Szczególnie ważne jest zapewnienie we wszystkich przypadkach możliwości pełnego egzekwowania przez BOR ustalonych reguł bezpieczeństwa.

* * *

Wdrożenie tych zaleceń powinno nastąpić poprzez ujęcie ich w dwóch porozumieniach: a) znowelizowanym porozumieniu między kancelariami konstytucyjnych VIP-ów oraz MON i MSWiA – w odniesieniu do lotnictwa państwowego; b) w nowym porozumieniu między tymi kancelariami oraz Ministerstwem Infrastruktury i BOR – w odniesieniu do lotnictwa cywilnego.

⁸ Projekt porozumienia w sprawie bezpieczeństwa lotów statkami powietrznymi lotnictwa cywilnego z najważniejszymi osobami w państwie – zał. nr 7 (po uwzględnieniu wniosków z posiedzenia RBN)

III. WYKONYWANIE ZADAŃ TRANSPORTU POWIETRZNEGO OSÓB ZAJMUJĄCYCH WAŻNE STANOWISKA PAŃSTWOWE

Treścią niniejszego rozdziału jest poszukiwanie odpowiedzi na pytanie: Jakie warunki muszą być spełnione, aby można było zapewnić bezpieczne wykonywanie zadań transportu powietrznego VIP-ów stosownie do potrzeb politycznego i strategicznego kierowania państwem? W ramach tego problemu konieczna jest szczegółowa analiza takich kwestii, jak: zasadność utrzymania obecnego rozwiązania, w którym za transport VIP-ów odpowiada przede wszystkim specjalna, do tego celu przeznaczona, jednostka wojskowa (36 splt); wymagania wobec przygotowania wojskowego lotnictwa specjalnego do realizacji zadań transportu VIP-ów (organizacyjne, kadrowe, szkoleniowe, sprzętowe); zasady bezpiecznego wykonywania zadań transportu powietrznego VIP-ów przez lotnictwo cywilne oraz w warunkach i przypadkach szczególnych.

1. Państwowy główny wykonawca zadań transportu powietrznego VIP-ów

Pierwszy problem, jaki należy rozstrzygnąć, to określenie rodzaju podmiotu odpowiedzialnego za transport powietrzny VIP-ów: czy to ma być nadal specjalna jednostka wojskowa, czy może podmiot cywilny? Przeprowadzone analizy zdecydowanie wykazują, że powinna to nadal być jednostka wojskowa. W zasadzie wszystkie konsultowane instytucje i zdecydowana większość ekspertów opowiada się za takim wariantem.

Przyjmując takie rozwiązanie należy zatem pozostawić 36 splt. Wynika to z konieczności zapewnienia potrzebnej na co dzień, ale przede wszystkim nieodzownej w sytuacjach szczególnych zagrożeń (w razie kryzysu i wojny), mobilności powietrznej i stabilności systemu kierowania państwem. Wnioski z katastrofy smoleńskiej, ale także szersze analizy wskazują jednakże na konieczność istotnych zmian w zasadach, warunkach i sposobach utrzymywania oraz wykorzystywania tego pułku zgodnie z jego podstawowym przeznaczeniem.

Przede wszystkim zasadne wydaje się rozważenie wprowadzenia wymogu certyfikacji 36 splt oraz wprowadzenie obowiązku uzyskiwania licencji cywilnych dla pilotów tego pułku wraz z wymogiem systematycznego szkolenia i weryfikacji na symulatorach lotu klasy D.

Powinno się wykorzystać okres czarterowania EMBRAERÓW na wdrożenie zaleceń organizacyjno-technicznych i sprawnościowych (operacyjnych) oraz przygotowanie 36 splt do realizacji zadań bezpiecznego transportu VIP-ów w warunkach pokoju, kryzysu i wojny.

Równolegle z utrzymywaniem pułku specjalnego w szerszym zakresie należałoby odpowiednio przygotowywać do realizacji zadań na rzecz mobilności powietrznej systemu kierowania państwem, zwłaszcza w sytuacjach szczególnych, także inne zasoby transportu powietrznego w Polsce: pozostałe lotnictwo wojskowe, lotnictwo służb publicznych oraz – np. w ramach programów przygotowań obronnych – lotnictwo cywilne (firmy komercyjne, prywatnych właścicieli).

2. Przygotowanie specjalnego lotnictwa wojskowego (36 splt) do realizacji zadań transportu VIP-ów

Dla zapewnienia potrzebnych warunków skutecznej realizacji zadań przez 36 splt konieczne jest wprowadzenie szeregu zmian do dotychczasowej praktyki jego utrzymywania i funkcjonowania. Do najważniejszych i najpilniejszych należy zaliczyć:

- ***W sferze organizacyjno-operacyjnej (procedury przygotowywania i wykonywania zadań)***
 - Zmodyfikować procedury wykonywania lotów z VIP-ami zbliżając je do procedur cywilnych lub po prostu wdrażając w pełni procedury cywilne;
 - Zwiększyć dyscyplinę organizacyjną i wykonawczą (rygorystyczne przestrzeganie terminów i przepisów instrukcyjnych dotyczących przygotowania i wykonania lotów);
 - Rozważyć wprowadzenie wymagania, aby pułk posiadał Certyfikat Przewoźnika Lotniczego (tzw. AOC) zgodny z europejskim prawem lotniczym;
 - W razie lotów na „niepewne” lotniska – zawsze poprzedzać je uzyskaniem szczegółowych danych o nim oraz rekonesansem i konsekwentnie realizować przedsięwzięcia wymagane tzw. listą potwierdzeń. Obejmować one powinny

m.in. sprawdzanie przed przylotem VIP-ów, czy dane lotnisko rzeczywiście spełnia podane wcześniej parametry bezpieczeństwa, a w razie jakichkolwiek zastrzeżeń dokonać wnikliwej oceny ryzyka, jakie stwarzają one dla lądowania tam najważniejszych osób w państwie i następnie wprowadzanie procedur redukcji tego ryzyka: np. obowiązkowo wysłać kontrolera lotów (wieżowego) i organizować podsystem kierowania samolotem od startu do lądowania, a ponadto korzystać z opcji „lidera”, kierowania własnych grup zabezpieczenia na lotnisko, stosować zwiększone wymagania wobec pilotów wyznaczonych do danego zadania itp.;

- Przeanalizować, zweryfikować i dokonać syntezy ocen przyczyn dotychczasowych wypadków i katastrof w lotnictwie wojskowym korzystając z zasad obowiązujących w lotnictwie cywilnym (*Zasada dobrych praktyk*) i udoskonalić system wykorzystywania wniosków z tych analiz.

- ***W sferze kadrowej i szkoleniowej:***

- Służba w 36 splt musi być najbardziej atrakcyjną służbą lotniczą w ramach lotnictwa transportowego w Polsce (nie tylko wśród pilotów wojskowych, ale powinna być atrakcyjna także dla pilotów cywilnych). Oznacza to przede wszystkim zapewnienie możliwości rozwoju i awansu zawodowego (wyższe etaty wojskowe, niejako wymuszające służbę w 36 splt doświadczonych, o dłuższym stażu pilotów lotnictwa transportowego) oraz wprowadzenie preferencyjnych warunków finansowych (specjalne **dotatki rządowe** do uposażenia), które zapewniłyby możliwość selekcji najlepszych do tej służby na podstawie naturalnej konkurencji wśród wszystkich zainteresowanych tym pilotów w Polsce: zarówno wojskowych, jak i cywilnych (na specjalnych kontraktach). To nie może być tylko zwykłe kierowanie tam do służby chętnych;
- Zapewnić lepszą niż w innych jednostkach lotniczych proporcję liczby pilotów w stosunku do sprzętu (wymagają

tego względy szczególnej stałej dyspozycyjności oraz specyfiki realizacji zadań już w warunkach pokojowych – np. niepewność czasowa rozpoczęcia zadania);

- Zweryfikować system szkolenia pilotów. Wprowadzić konieczność uzyskiwania i potwierdzania przez pilotów i techników licencji cywilnych z odpowiednimi uprawnieniami. Rozważyć zawarcie umowy z przewoźnikami cywilnymi w sprawie lotów pilotów 36 splł w cywilnych liniach lotniczych (powrócić do takowej praktyki sprzed lat);
- Wprowadzić systematyczne treningi na symulatorach, zwłaszcza z uwzględnieniem sytuacji awaryjnych. Bezwzględnie przestrzegać zasady wykorzystywania symulatorów o parametrach technicznych odpowiadających typom sprzętu użytkowanego w 36 splł (konieczność uniknięcia efektu tzw. „treningu negatywnego”);
- Wprowadzić i konsekwentnie realizować praktykę organizowania specjalnych treningów (gier zadaniowych) współdziałania koordynatora, organizatorów i wykonawców zadań transportu VIP-ów. Metodykę takich ćwiczeń, na wzór innych gier strategicznych, mogłoby opracować MON, podobnie jak zorganizować w Dęblinie stosowne, wojskowo-cywilne centrum prowadzenia tego typu szkoleń.

- *W sferze technicznej (sprzętowej)*

- Konieczny jest pilny zakup i wprowadzenie na wyposażenie pułku nowoczesnych samolotów (2 o długim zasięgu i 6 o zasięgu średnim) oraz śmigłowców. Spośród nich co najmniej dwa samoloty i dwa śmigłowce powinny być specjalnie wyposażone jako **powietrzne stanowiska (punkty) kierowania państwem (PSKP)**, z uwzględnieniem wymagań sytuacji krytycznych (kryzysowych i wojennych);
- W wymaganiach technicznych wobec nowych samolotów dla VIP-ów należy uwzględnić, że wdrożenie zasady rozśrodkowania VIP-ów wskazuje na preferowanie samolotów raczej o stosunkowo mniejszej pojemności;

- Systematycznie redukować nadzwyczaj niekorzystną dzisiaj różnorodność rodzajów i typów sprzętu lotniczego, pozbywając się zwłaszcza pojedynczych egzemplarzy (np. śmigłowiec BELL);
- Usprawnić i przyspieszyć obsługę serwisową sprzętu pułku. Procedury w tym względzie powinny mieć specjalny charakter, z uwagi na właśnie specjalny charakter zadań tego pułku związany ze świadczeniem usług dla VIP-ów;
- Zapewnić budżet pułku stosowny do jego misji i potrzeb zabezpieczenia pełnozakresowego utrzymania sprzętu i szkolenia pilotów.

3. Wykonywanie zadań transportu VIP-ów przez lotnictwo cywilne oraz w warunkach i przypadkach szczególnych

Konieczna jest rozbudowa dotychczasowych zasad i procedur bezpieczeństwa podczas przewozu VIP-ów poprzez uzupełnienie ich co najmniej w dwóch obszarach: a) w razie wykorzystywania do tego celu lotnictwa cywilnego oraz b) w razie wykonywania zadań w przypadkach szczególnych w czasie pokoju, ale przede wszystkim w nadzwyczajnych warunkach kryzysowych i wojennych.

W pierwszym obszarze, tj. w odniesieniu do lotów VIP-ów cywilnymi statkami powietrznymi, należy przede wszystkim w pełni stosować się do obowiązujących powszechnie procedur cywilnych, które każda linia lotnicza musi bezwzględnie przestrzegać. Jest to ograniczenie, któremu każdy VIP musi bezdyskusyjnie się podporządkować, a każdy organizator podróży VIP-a rygorystycznie uwzględnić w planie przedsięwzięcia. Oczywiście transport VIP-ów musi nakładać także dodatkowe obowiązki na wykonawcę – w tym wypadku linię lotniczą. Dotyczy to w szczególności przypadków czarterowania samolotów.

W drugim obszarze (bezpieczeństwo w przypadkach i warunkach szczególnych) należy uwzględnić konieczność kierowania się w takich sytuacjach zasadami i procedurami odpowiednimi do tych obowiązujących w warunkach kryzysu i wojny. Procedury cywilne muszą wówczas schodzić na dalszy plan. Dla koordynatora, organizatorów i wykonawców oznacza to zwłaszcza:

- W razie lotu z VIP-em na nie w pełni przygotowane lotnisko lub w przewidywaniu nadzwyczaj trudnych warunków atmosferycznych bezwzględnie konieczne jest przeprowadzenie dodatkowych czynności organizacyjnych i zabezpieczających (rekonesans, dodatkowa ochrona, dodatkowe środki łączności, środki ratownicze itp.);
- W razie sytuacji kryzysowej potrzebne będzie wykorzystywanie w większym zakresie państwowych statków powietrznych spoza 36 splt (lotnictwa wojskowego i lotnictwa służb publicznych). Wymagać to może doraźnego doprecyzowania zasad współdziałania, a także uruchomienia u koordynatora i organizatorów odpowiednich struktur (centrum) zarządzania kryzysowego;
- W razie wykonywania zadań w obliczu zagrożeń militarnych lub celowych zakłóceń elektronicznych należało będzie wzmocnić dodatkowo osłonę i obronę statku powietrznego. 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.

* * *

Wdrożenie powyższych zaleceń można zapewnić poprzez uwzględnienie ich w całym systemie planowania i programowania, w tym budżetowania, rozwoju sił powietrznych oraz ich bieżącego funkcjonowania, w szczególności w odniesieniu do 36 splt.

Dotyczy to także stosownych planów i programów rozwoju i działania BOR.

ZAKOŃCZENIE

Wnioski z analiz systemowych i doświadczenia z reagowania na skutki katastrofy smoleńskiej oraz tegorocznej powodzi wskazują na potrzebę uzupełnienia i skorygowania zasad i procedur zapewniania bezpieczeństwa oraz ciągłości funkcjonowania systemu kierowania państwem w czasie pokoju, kryzysu i wojny. Służyć temu powinno wdrożenie wniosków zawartych w poszczególnych rozdziałach niniejszego raportu⁹. W procesie tym można wyróżnić trzy fazy:

- zmianę niektórych regulacji prawnych i rozwiązań organizacyjnych: od stosownych inicjatyw ustawowych, poprzez modyfikację aktów wykonawczych do nich, aż do korekt w dokumentach organizacyjnych poszczególnych instytucji państwa;
- zapewnienie środków budżetowych i innych zasobów na zrealizowanie zadań wynikających z nowych i zmodyfikowanych koncepcji, planów i programów;
- zorganizowanie szkolenia i zgrywania (treningów) wszystkich podmiotów uczestniczących w realizacji zadań transportu VIP-ów (koordynator, organizatorzy, wykonawcy), zapewniające doskonalenie kadr i struktur oraz weryfikowanie przyjmowanych rozwiązań organizacyjnych i funkcjonalnych.

Niejako dodatkowo, na kanwie wniosków dotyczących poprawy bezpieczeństwa transportu powietrznego ważnych osób w państwie, dadzą się sformułować trzy bardziej ogólne, systemowe propozycje.

Pierwsza wynika z sygnalizowanej w Raporcie potrzeby zbliżenia procedur i wymagań wobec pilotów wojskowych w zakresie transportu VIP-ów do procedur cywilnych. Otóż warto byłoby spojrzeć na ten problem szerzej i podjąć próbę ogólnokrajowej integracji podstawowych obszarów działalności lotnictwa państwowego i cywilnego (niepaństwowego) w jeden spójny system w myśl zasady. Wspólne działania i korzyści z nich mogłyby dotyczyć:

– zintegrowanego, cywilno-wojskowego systemu szkolenia personelu latającego oraz organizacji ruchu lotniczego (wdrożenie procedur ICAO, NATO);

⁹ Zestawienie potrzebnych działań w tym zakresie przedstawia załącznik nr 8.

- szeroko pojętej infrastruktury (wyposażanie lotnisk cywilnych i wojskowych w jednorodny sprzęt, jednolity system obsługi urządzeń na lotniskach cywilnych i wojskowych);
- struktur organizacyjnych (tworzenie organów cywilno-wojskowych);
- nowelizacji przepisów prawa (dotychczasowe przepisy stanowią barierę dla procesów integracyjnych – np. brak możliwości przepływu środków finansowych między resortami).

Wydaje się zasadne uruchomienie prac nad takim programem.

Druga propozycja wiąże się z problemem lotnisk zapasowych, które mają istotne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa. Dlatego za zasadne należy uznać przygotowanie i utrzymywanie w Warszawie zapasowego lotniska dla VIP-ów, które powinno zapewniać mobilność powietrzną najwyższych władz państwa nawet w razie wyłączenia z użytku lotniska podstawowego. Wydaje się, że rolę taką mogłoby spełniać lotnisko w Modlinie oraz dodatkowo lotnisko Babice-Bemowo. Warto przeprowadzić szerszą analizę tego problemu.

Trzecia propozycja nawiązuje do wciąż niewystarczającego wykorzystywania wniosków z badania uprzednich wypadków lotniczych. Należałoby więc zastanowić się nad wzmocnieniem kompetencji i zmodyfikowaniem funkcjonowania komisji badania wypadków. Jednym z założeń takiej reformy mogłaby być integracja komisji wypadkowych zmierzająca do ustanowienia jednego, zintegrowanego (ponadresortowego) systemu badania wypadków komunikacyjnych (w tym lotniczych, kolejowych, samochodowych na dużą skalę), czyli powołania rządowej, zintegrowanej komisji wypadkowej.

Wdrażanie wniosków i propozycji zawartych w niniejszym raporcie 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.

Stanisław Koziej

SZEF BIURA BEZPIECZEŃSTWA NARODOWEGO

**Procedura
analizy problemu studyjnego 'BEZPIECZNY VIP'**

Etap analizy	Przedsięwzięcie	Rezultaty
1. Przygotowanie analizy	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Własne analizy i oceny BBN</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Koncepcja analizy: problematyka i plan przeprowadzenia analizy</div>
2. Sformułowanie hipotez	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Zebranie, analiza i ocena informacji i propozycji pozyskanych z innych instytucji państwowych</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Robocza hipoteza ogólna i wstępne hipotezy cząstkowe</div>
3. Weryfikowanie hipotez	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>Narady eksperckie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Narada z przedstawicielami cywilnych instytucji lotniczych 2. Trzy narady z przedstawicielami instytucji odpowiedzialnych za koordynowanie, organizowanie i realizację transportu powietrznego VIP-ów 3. Okrągły stół ekspertów lotniczych 4. Narada z cywilnymi dysponentami środków powietrznych oraz Ministerstwem Infrastruktury 5. Narada z Zarządem Krajowej Rady Lotnictwa <p>Wizyty:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. W Dowództwie Sił Powietrznych 2. W 36 spt </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Rozwinięte hipotezy cząstkowe</div>
4. Synteza wyników	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">Indywidualne konsultacje z doświadczonymi praktykami i ekspertami lotniczymi</div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; text-align: center;">RAPORT KOŃCOWY</div>

KATALOG VIP-ów
(stanowiska państwowe krytyczne z punktu widzenia
bezpieczeństwa narodowego)

a) Cztery najważniejsze organy władzy państwowej: Prezydent, Prezes Rady Ministrów, Marszałek Sejmu, Marszałek Senatu;

b) Pozostali – poza osobami wymienionymi w ppkt a) – członkowie Rady Bezpieczeństwa Narodowego pełniący funkcje w strukturach systemu kierowania państwem: wicepremier, minister spraw zagranicznych, minister obrony narodowej, minister spraw wewnętrznych i administracji, szef BBN;

c) Pozostali – poza osobami wymienionymi w pkt a) i b) – członkowie Kolegium Służb Specjalnych: sekretarz Kolegium Służb Specjalnych, szefowie – ABW, AW, CBA, SWW, SKW;

d) Strategiczni dowódcy wojskowi: szef SGWP, dowódcy rodzajów sił zbrojnych, dowódca operacyjny SZ, szef IWSZ;

e) Komendanci i szefowie służb i straży ochrony („służb mundurowych”): Policji Państwowej, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Służby Celnej.

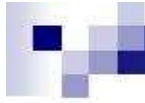
**Zasady rozśrodkowania VIP-ów podczas
transportu powietrznego**

Razem na pokładzie jednego statku powietrznego nie powinni podróżować:

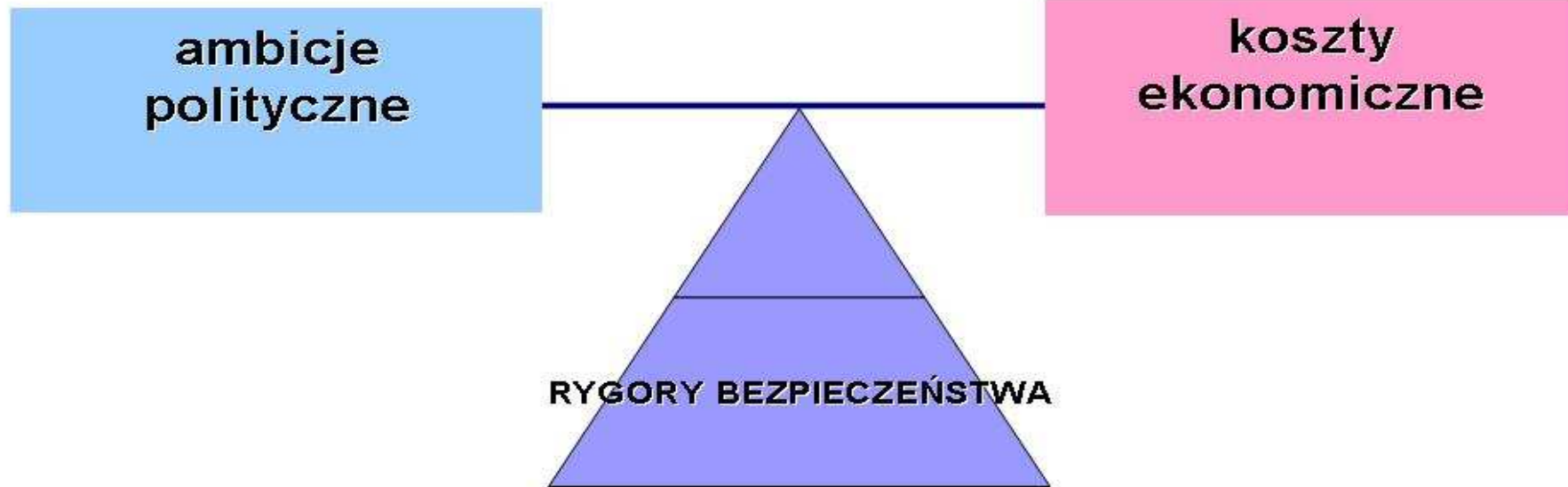
- Prezydent i Prezes Rady Ministrów;
- Prezydent, Marszałek Sejmu i Marszałek Senatu;
- VIP-owie i ich zastępcy (przewidziani do przejęcia kierowania w sytuacjach nagłej konieczności);
- Więcej niż połowa członków RBN, Kolegium Służb Specjalnych, strategicznych dowódców wojskowych oraz komendantów i szefów służb i straży

OBOWIĄZKI VIP-a

- 1. Przestrzegać rygorów terminowości w realizacji zaplanowanych przedsięwzięć. Pamiętać, że każda zmiana w ostatniej chwili listy pasażerów lub czasu startu wprowadza dodatkowe ryzyka, a także wiąże się z dodatkowymi kosztami i obciążeniami załóg lotniczych**
- 2. Podporządkować się zasadzie, że na pokładzie statku powietrznego jedynym dowódcą jest dowódca załogi. VIP nie ma prawa wydawania mu jakichkolwiek poleceń, a ma obowiązek wykonywania wszelkich poleceń dowódcy statku powietrznego**
- 3. Nie wchodzić do kabiny pilotów w newralgicznych fazach lotu. Drzwi do kabiny pilotów powinny być wtedy zamknięte**
- 4. Każdy VIP na pokładzie musi podporządkować się ogólnym przepisom (np. stosowne zakazy korzystania ze środków elektronicznych) oraz poleceniom służb bezpieczeństwa**



Załącznik nr 5
Podstawowe uwarunkowania mobilności powietrznej systemu kierowania państwem



POROZUMIENIE

w sprawie korzystania z polskich państwowych statków powietrznych przez najważniejsze osoby w państwie oraz pozostałe osoby zajmujące stanowiska państwowe krytyczne z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego

Szef Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej,
Szef Kancelarii Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej,
Szef Kancelarii Senatu Rzeczypospolitej Polskiej,
Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów,
Minister Obrony Narodowej,
oraz Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji
zwani dalej "Stronami" ustalają, co następuje:

Rozdział 1

Postanowienia ogólne

§ 1.

Ilekroć w niniejszym porozumieniu mowa jest o:

- 1) **AIP Polska** – należy przez to rozumieć zbiór informacji lotniczych (Aeronautical Information Publication);
- 2) **BOR** – należy przez to rozumieć Biuro Ochrony Rządu;
- 3) **dysponencie statku powietrznego** – należy przez to rozumieć osobę, której oddano do dyspozycji statek powietrzny wraz z załogą;
- 4) **najważniejszej osobie w państwie** – należy przez to rozumieć: Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej (RP), Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej (RP), Marszałka Senatu Rzeczypospolitej Polskiej (RP) oraz Prezesa Rady Ministrów;
- 5) **organizatorze wylotu** – należy przez to rozumieć szefa: Kancelarii Prezydenta RP, Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Kancelarii Sejmu RP i Kancelarii Senatu RP, zainteresowanych zorganizowaniem lotu statkiem powietrznym;
- 6) **sytuacji nadzwyczajnej potrzeby (pilnej konieczności)** – należy przez to rozumieć okoliczność, w której istnieje nadzwyczajna potrzeba przewozu państwowym statkiem powietrznym najważniejszej osoby w państwie, a wykorzystanie wojskowego specjalnego transportu lotniczego jest niemożliwe;
- 7) **szefie kancelarii** – należy przez to rozumieć: Szefa Kancelarii Prezydenta RP, Szefa Kancelarii Sejmu RP, Szefa Kancelarii Senatu RP i Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów;
- 8) **wojskowym specjalnym transporcie lotniczym** – należy przez to rozumieć wojskowe statki powietrzne, będące na wyposażeniu 36 Specjalnego Pułku Lotnictwa Transportowego im. Obrońców Warszawy w Warszawie;
- 9) **koordynatorze** – należy przez to rozumieć Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów;
- 10) **kancelarii najważniejszej osoby w państwie** – należy przez to rozumieć: Kancelarię

Prezydenta RP, Kancelarię Prezesa Rady Ministrów, Kancelarię Sejmu RP i Kancelarię Senatu RP;

- 11) **statku powietrznym** – należy przez to rozumieć polski państwowy statek powietrzny, o którym mowa w art. 2 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze;
- 12) **VIP (very important person)** – należy przez to rozumieć najważniejszą osobę w państwie oraz członków Rady Bezpieczeństwa Narodowego, wicepremiera, Ministra Spraw Zagranicznych, Ministra Obrony Narodowej, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Szefa Biura Bezpieczeństwa Narodowego, sekretarza Kolegium Służb Specjalnych, szefów służb specjalnych – Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, strategicznego dowódcę wojskowego oraz komendantów i szefów służb i straży ochronnych - Policji, Straży Granicznej, BOR, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Służby Celnej;
- 13) **strategicznym dowódcy wojskowym** – należy przez to rozumieć: Szefa Sztabu Generalnego WP, dowódców rodzajów Sił Zbrojnych, Dowódcę Operacyjnego SZ oraz Szefa Inspektoratu Wsparcia SZ;

§ 2.

1. Organizator wylotu ponosi odpowiedzialność za wszystkie fazy organizacji wylotu w zakresie określonym zapisami niniejszego Porozumienia.
2. Spośród wszystkich uwarunkowań (finansowych, potrzeb politycznych oraz rygorów bezpieczeństwa) organizator wylotu powinien traktować priorytetowo rygory bezpieczeństwa zawarte w niniejszym Porozumieniu.

§ 3.

[zmiana treści paragrafu po posiedzeniu RBN]

Organizator wylotu tworząc listę pasażerów uwzględnia następujące zasady i ograniczenia:

- 1) *na pokładzie tego samego statku powietrznego nie powinni przebywać w czasie jednego lotu Prezydent RP i Prezes Rady Ministrów;*
- 2) *na pokładzie tego samego statku powietrznego nie powinni przebywać w czasie jednego lotu Prezydent RP, Marszałek Sejmu RP i Marszałek Senatu RP;*
- 3) *osoby zakwalifikowane do grupy osób o statusie VIP nie powinny podróżować z zastępcą na pokładzie tego samego statku powietrznego, a w razie większej liczby zastępców, na pokładzie nie może się znaleźć więcej niż ich połowa;*
- 4) *na pokładzie tego samego statku powietrznego nie powinno przebywać więcej niż połowa członków: Rady Bezpieczeństwa Narodowego, Kolegium Służb Specjalnych, strategicznych dowódców wojskowych oraz komendantów i szefów służb i straży ochronnych;*

§ 4.

Organizator wylotu zobowiązany jest do przekazania najważniejszym osobom w państwie ogólnych zasad, które należy przestrzegać podczas przelotu statkiem powietrznym, w tym w szczególności:

- 1) przestrzeganie rygorów co do terminowości realizacji zaplanowanych przedsięwzięć;
- 2) wykonywanie wszelkich poleceń dowódcy statku powietrznego;

- 3) bezwzględne przestrzeganie zakazu wchodzenia do kabiny pilotów;
- 4) bezwzględne podporządkowanie się przepisom obowiązującym na pokładzie statku powietrznego (np. przestrzeganie zakazu korzystania podczas lotu z telefonów komórkowych) oraz poleceniom funkcjonariuszy BOR.

§ 5.

1. Koordynatorem realizacji Porozumienia jest Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów.
2. Obowiązkiem koordynatora jest:
 - 1) dysponowanie limitem nalotu przysługującym najważniejszej osobie w państwie i koordynowanie jego podziału, a także koordynowanie wykorzystania statków powietrznych, w szczególności w sytuacjach występowania rozbieżności między potrzebami organizatora wylotu, a możliwościami sprzętowymi wykonawcy, o którym mowa w § 6;
 - 2) skontrolowanie przygotowania każdego wylotu z punktu widzenia bezpieczeństwa (tzw. „check lista” – koordynator opracowuje tę listę). W związku z tym w Kancelarii Prezesa Rady Ministrów do realizacji tego zadania tworzy się komórkę bezpieczeństwa lotniczego (przewozu powietrznego) najważniejszych osób w państwie¹⁰.

§ 6.

1. Loty statkami powietrznymi najważniejszych osób w państwie są wykonywane z wykorzystaniem wojskowego specjalnego transportu lotniczego, z zastrzeżeniem ust. 2.
2. W sytuacji nadzwyczajnej potrzeby (pilnej konieczności) najważniejsze osoby w państwie mogą korzystać ze statków powietrznych używanych przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej lub Policji, jak również z wojskowych statków powietrznych, innych niż należące do wojskowego specjalnego transportu lotniczego.

Rozdział 2

Zasady korzystania z wojskowego specjalnego transportu lotniczego

§ 7.

1. Podmiotami uprawnionymi do korzystania z wojskowego specjalnego transportu lotniczego są najważniejsze osoby w państwie.
2. Osoby, o których mowa w ust. 1, w ramach przyznanych limitów, mogą wskazać inne osoby zajmujące kierownicze stanowiska państwowe uprawnione do korzystania z wojskowego specjalnego transportu lotniczego dla celów związanych z wykonywaniem obowiązków służbowych. *Koszty związane z zabezpieczeniem tych*

¹⁰ Uwaga: Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów zgłasza zastrzeżenia wobec tego kompetencyjnie i organizacyjnie optymalnego w dzisiejszych realiach rozwiązania. W razie uwzględnienia tych zastrzeżeń alternatywną opcją mogłoby być utworzenie takiej komórki w Rządowym Centrum Bezpieczeństwa – o ile podjęta byłaby jednocześnie decyzja o (rzeczywiście koniecznej z innych, bardziej generalnych powodów) systemowej reformie kompetencyjnej, organizacyjnej i funkcjonalnej tej ponadresortowej instytucji. Jeszcze innym, ale systemowo wyraźnie najslabszym, rozwiązaniem mogłoby być powierzenie takiego zadania Biuru Ochrony Rządu i tym samym utworzenie w BOR dodatkowej komórki bezpieczeństwa lotniczego VIP.

lotów pokrywa organizator wylotu.

[Marszałek Senatu RP proponuje usunięcie zdania „Koszty związane z zabezpieczeniem tych lotów pokrywa organizator wylotu”]

3. Z wojskowego specjalnego transportu lotniczego w ramach przyznaných limitów mogą korzystać także członkowie oficjalnych delegacji oraz personel towarzyszący osobom, o których mowa w ust. 1 i 2 oraz członkowie oficjalnych delegacji przybywających na zaproszenie tych osób.
4. Szefowie kancelarii mogą ustalić, każdy w zakresie swojej właściwości, warunki korzystania w ramach przyznaných limitów z wojskowego specjalnego transportu lotniczego.

§ 8.

1. W wyjątkowych przypadkach, uzasadnionych potrzebą niesienia pomocy humanitarnej, żywotnymi interesami lub zobowiązaniami międzynarodowymi Rzeczypospolitej Polskiej, z wojskowego specjalnego transportu lotniczego mogą korzystać w ramach limitów przyznaných kancelariom najważniejszych osób w państwie również inne osoby niż wymienione w § 7.
2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, koordynator uzgadnia z zainteresowanymi szefami kancelarii, w ramach którego limitu będzie wykonywany lot.

§ 9.

1. Przewóz osób uprawnionych do korzystania z wojskowego specjalnego transportu lotniczego wykonują w ramach służby publicznej statki powietrzne jednostki wojskowej wyznaczonej przez Dowódcę Sił Powietrznych.
2. Sposób wydzielania statków powietrznych stanowiących wojskowy specjalny transport lotniczy, w tym zabezpieczenia i wykonania lotów z najważniejszymi osobami w państwie regulują odpowiednie przepisy wydane przez Ministra Obrony Narodowej

§ 10.

1. Na podstawie planów przekazanych przez szefów kancelarii koordynator corocznie ustala, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, limity dysponowania wojskowym specjalnym transportem lotniczym na potrzeby osób uprawnionych w ujęciu godzinowym i finansowym. Limity ustalane są w odrębnie dla poszczególnych typów statków powietrznych, w ramach środków zaplanowanych i przeznaczonych na ten cel w części budżetowej, której dysponentem jest Minister Obrony Narodowej. O przyznaných limitach koordynator powiadamia poszczególnych szefów kancelarii.
2. W przypadku wykorzystania ustalonego łącznego limitu, koordynator na wniosek szefa kancelarii, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ustala wysokość dodatkowych godzin nalotu dla poszczególnych typów statków powietrznych.

§ 11.

1. Zawiadomienie o potrzebie wykorzystania wojskowego specjalnego transportu lotniczego organizator wylotu składa w formie pisemnej do koordynatora.

2. Zawiadomienie zawiera:
 - 1) datę i godzinę odlotu i powrotu;
 - 2) wskazanie dysponenta statku powietrznego i liczbę osób towarzyszących;
 - 3) lotnisko (lądowisko) startu i lądowania;
 - 4) rodzaj statku powietrznego.
3. Zawiadomienie, z zastrzeżeniem ust. 4 przesyła się:
 - 1) z trzydniowym (dni robocze) wyprzedzeniem - w przypadku lotu krajowego;
 - 2) z wyprzedzeniem określonym zgodnie z wymaganiami obowiązującymi na terytorium państwa docelowego, możliwie nie krótszym niż piętnaście dni – w przypadku lotu zagranicznego.
4. W sytuacjach, w których nie jest możliwe złożenie zawiadomienia z zachowaniem terminów, o których mowa w ust. 3 zawiadomienie przekazuje się telefonicznie z obowiązkiem późniejszego potwierdzenia na piśmie, w terminie umożliwiającym wykonawcy zadania przygotowanie załogi oraz statku powietrznego do planowanego lotu.
5. Na podstawie zawiadomienia koordynator sporządza zamówienie, które niezwłocznie przekazuje:
 - 1) Dowódcy Sił Powietrznych i jednocześnie do wiadomości dowódcy jednostki wojskowej wykonującej transport;
 - 2) Szefowi Biura Ochrony Rządu.

§ 12.

W przypadku lotów zagranicznych, zawiadomienia Straży Granicznej dokonują bezpośrednio szefowie kancelarii.

§ 13.

1. Organizator wylotu we własnym zakresie zamawia dodatkowe wyposażenie pokładowe statku powietrznego oraz wyżywienie na pokładzie statku powietrznego (catering) dla pasażerów i członków załogi.
2. Koszty zamówienia, o którym mowa w ust. 1, ponosi organizator wylotu.

§ 14.

Ewidencję zawiadomień, składanych zamówień oraz ewidencję wykonywanych lotów prowadzi Kancelaria Prezesa Rady Ministrów.

Rozdział 3

Zasady korzystania ze statków powietrznych używanych przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej i Policji, jak również z wojskowych statków powietrznych, innych niż należące do wojskowego specjalnego transportu lotniczego

§15.

Strony zgodnie ustalają, że wykorzystanie statków powietrznych używanych przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej lub Policji, jak również z wojskowych statków powietrznych, innych niż należące do wojskowego specjalnego transportu lotniczego, nastąpi w sytuacjach, o których mowa w § 6 ust. 2.

§16.

1. Zawiadomienie o potrzebie wykorzystania statku powietrznego używanego przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej lub Policji, jak również wojskowego statku powietrznego, innego niż należący do wojskowego specjalnego transportu lotniczego, organizator wylotu składa w formie pisemnej do koordynatora.
2. Zawiadomienie zawiera:
 - 1) datę i godzinę odlotu i powrotu;
 - 2) wskazanie dysponenta statku powietrznego i liczbę osób towarzyszących;
 - 3) lotnisko (lądowisko) startu i lądowania;
 - 4) rodzaj statku powietrznego.
3. Zawiadomienie, z zastrzeżeniem ust. 4 przesyła się:
 - 1) z trzydniowym (dni robocze) wyprzedzeniem - w przypadku lotu krajowego;
 - 2) z wyprzedzeniem określonym zgodnie z wymaganiami obowiązującymi na terytorium państwa docelowego, możliwie nie krótszym niż piętnaście dni – w przypadku lotu zagranicznego.
4. W sytuacjach, w których nie jest możliwe złożenie zawiadomienia z zachowaniem terminów, o których mowa w ust. 3, zawiadomienie przekazuje się telefonicznie z obowiązkiem późniejszego potwierdzenia na piśmie, w terminie umożliwiającym wykonawcy zadania, przygotowanie załogi oraz statku powietrznego do planowanego lotu.
5. Na podstawie zawiadomienia koordynator sporządza zamówienie, które niezwłocznie przekazuje:
 - 1) dowódcy rodzaju sił zbrojnych, Komendantowi Głównemu Policji lub Komendantowi Głównemu Straży Granicznej oraz dowódcy (komendantowi) jednostki realizującej zadanie;
 - 2) Szefowi Biura Ochrony Rządu.
6. W przypadku lotów zagranicznych, zawiadomienia Straży Granicznej dokonują bezpośrednio szefowie kancelarii.
7. Organizator wylotu we własnym zakresie zamawia dodatkowe wyposażenie pokładowe statku powietrznego oraz wyżywienie na pokładzie statku powietrznego (catering) dla pasażerów i członków załogi.
8. Koszty zamówienia, o którym mowa w ust. 7, ponosi organizator wylotu.
9. Ewidencję zawiadomień, składanych zamówień oraz ewidencję wykonywanych lotów prowadzi Kancelaria Prezesa Rady Ministrów.

§ 17.

1. Dowódcy poszczególnych rodzajów Sił Zbrojnych, Komendant Główny Policji oraz Komendant Główny Straży Granicznej wydają stosowne dokumenty potwierdzające dopuszczenie danego statku powietrznego do przewozu najważniejszych osób w państwie.
2. Aktualny wykaz statków powietrznych, o którym mowa w ust. 1, dowódcy poszczególnych rodzajów Sił Zbrojnych, Komendant Główny Policji oraz Komendant Główny Straży Granicznej przekazują niezwłocznie szefowi kancelarii.

§ 18.

1. Zasady organizacji i wykonania lotów najważniejszych osób w państwie, w tym także w rejonie działania polskich kontyngentów wojskowych, przy wykorzystaniu wojskowych statków powietrznych, innych niż należące do wojskowego specjalnego transportu lotniczego, uregulowane są przez odpowiednie przepisy wydane przez Ministra Obrony Narodowej.
2. Zasady organizacji i wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie, przy wykorzystaniu statków powietrznych używanych przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej i Policji, uregulowane są przez odpowiednie przepisy wydane przez Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Rozdział 4

Wymogi bezpieczeństwa przelotu najważniejszych osób w państwie polskimi państwowymi statkami powietrznymi

§ 19.

Organizator wylotu, niezwłocznie po powzięciu decyzji o planowaniu wizyty, nie później jednak niż na 1 dzień przed planowanym lotem, przekaże do BOR listę pasażerów wg wzoru formularza określonego w załączniku nr 1 do niniejszego Porozumienia.

§ 20.

Na liście pasażerów organizator wylotu umieszcza również nazwiska funkcjonariuszy BOR, w tym także funkcjonariusza wykonującego obsługę pokładową najważniejszej osoby w państwie.

§ 21.

Przy każdej procedurze wylotu, w miejscu odprawy pasażerów, musi być obecny przedstawiciel organizatora wylotu, przybywający na lotnisko startu z odpowiednim wyprzedzeniem, tj. przed przybyciem pierwszego pasażera. Za sporządzenie na lotnisku (lądowisku) startu listy osób przebywających na pokładzie statku powietrznego w trakcie lotu odpowiada organizator wylotu. Listę przekazuje się funkcjonariuszowi BOR pozostającemu w miejscu startu, nie uczestniczącemu w locie.

§ 22.

Organizator wylotu najpóźniej na 2 dni robocze przed wykonaniem lotu, przekazuje do BOR listę z danymi członków załogi i personelu pokładowego podając:

- 1) stopień;
- 2) imię (imiona) i nazwisko;
- 3) funkcję na pokładzie.

§ 23.

Załoga oraz personel pokładowy przechodzą kontrolę realizowaną przez funkcjonariuszy BOR.

§ 24.

W każdym locie, obsługę pokładową najważniejszych osób w państwie realizują funkcjonariusze BOR.

§ 25.

W czasie lotu z najważniejszą osobą w państwie wyłącza się możliwość:

- 1) wykonywania szkoleń;
- 2) wykorzystania statku powietrznego do realizacji innych zadań; informacja o lotach w celu tankowania i innych wynikających ze względów technicznych musi być przekazana do BOR, co najmniej na 24 godziny przed ich wykonaniem;
- 3) przewozu innych osób nie wchodzących w skład delegacji oraz zabierania paczek, listów i innych przedmiotów przez załogę.

§ 26.

Funkcjonariusze BOR są uprawnieni do przewożenia własnej broni, amunicji, wyposażenia specjalnego oraz psów służbowych.

§ 27.

Załoga i personel pokładowy biorący udział w locie oraz personel naziemny przygotowujący statek powietrzny do lotu są zobowiązani do przestrzegania tajemnicy państwowej i służbowej.

§ 28.

1. Każdorazowo, co najmniej na 2 godziny przed planowanym wylotem wykonawca, o którym mowa w § 6:
 - 1) udostępni statek powietrzny w miejscu podstawienia dla wejścia pasażerów;
 - 2) zapewni warunki do przeprowadzenia sprawdzenia statku powietrznego przez funkcjonariuszy BOR.
2. Po zakończeniu sprawdzenia, statek powietrzny zostaje objęty ochroną BOR. Dostęp do statku powietrznego jest możliwy wyłącznie dla załogi i personelu pokładowego, o którym mowa w § 24.

§ 29.

Negatywna opinia funkcjonariusza BOR w sprawie wykorzystania środka transportu lotniczego, obliguje organizatora wylotu do rezygnacji z wykonania lotu.

[Marszałek Senatu RP zgłasza wątpliwość co do zasadności zapisu § 29, jego kategoryczności opartej na jednostkowej opinii]

§ 30.

Pasażerowie oraz ich bagaż poddawani są kontroli bezpieczeństwa przed lotem. Nie dotyczy to osób objętych ochroną przez BOR.

§ 31.

W wypadku, gdy miejscem lądowania lub startu nie jest:

- 1) czynne cywilne lotnisko kontrolowane, które nie jest wpisane do rejestru lotnisk prowadzonego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego albo nie zostało opisane w AIP Polska;
- 2) czynne wojskowe lotnisko kontrolowane lub będące w dyspozycji lotnictwa służb porządku publicznego

proces wyboru miejsca lądowania lub startu obejmuje w szczególności:

- 1) wskazanie przez organizatora wylotu miejsca lądowania i startu, co najmniej na 48 godz. przed planowanym startem;
- 2) rekonesans grupy naziemnej z jednostki lotniczej wskazanej do realizacji zadania i BOR;
- 3) rekonesans lotniczy z lądowaniem i startem statku powietrznego, wykonany przez załogę, wyznaczona do pilotowania statkiem powietrznym podczas lotu z najważniejszą osobą w państwie;
- 4) akceptację przez BOR wskazanego miejsca lądowania i startu, poprzedzoną analizą wg własnych kryteriów.

§ 32.

Przygotowanie miejsca lądowania lub startu, o którym mowa w § 33, obejmuje:

- 1) wyznaczenie instruktora pilota lub pilota przekazującego, z wykorzystaniem środków łączności radiowej, informacje niezbędne do startu i lądowania, takie jak np.: ciśnienie atmosferyczne, widzialność, prędkość i kierunek wiatru, wielkość zachmurzenia i jego podstawę oraz zgodę lub jej brak na wykonanie lądowania lub startu;
- 2) zainstalowanie wyposażenia umożliwiającego sygnalizowanie załodze brak zgody na start i lądowanie, w przypadku niesprawności środków łączności radiowej;
- 3) zapewnienie w czasie startu i lądowania zespołu ratownictwa medycznego i gaśniczego w gotowości do działania;
- 4) oświetlenie w lotach nocnych.

§ 33.

W trakcie pomiędzy rozpoczęciem i zakończeniem wylotu, a w szczególności podczas pobytu na lądowisku przed kolejnym lotem z najważniejszą osobą w państwie, statek powietrzny podlega ochronie organizowanej przez BOR. Niedopuszczalny jest dostęp osób innych niż załoga, personel pokładowy i prowadzący obsługę przedlotową.

Rozdział 5 **Postanowienia końcowe**

§ 34.

Porozumienie sporządzono w sześciu jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron.

§ 35.

Porozumienie wchodzi w życie z dniem r.

§ 36.

Z dniem wejścia w życie niniejszego Porozumienia traci moc Porozumienie w sprawie wojskowego specjalnego transportu lotniczego pomiędzy Szefem Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Szefem Kancelarii Sejmu, Szefem Kancelarii Senatu, Szefem Kancelarii Prezesa Rady Ministrów i Ministrem Obrony Narodowej z dnia 15 grudnia 2004 r. w zakresie określania zasad i zapewnienia właściwego dysponowania statkami powietrznymi wojskowego specjalnego transportu lotniczego oraz obsługi pasażerskiej osób uprawnionych do korzystania z tego transportu.

Warszawa, dn. ...

Szef Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej

Szef Kancelarii Sejmu

Szef Kancelarii Senatu

Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów

Minister Obrony Narodowej

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

Załącznik nr 1 (do Załącznika nr 6 Raportu)

**do Porozumienia w sprawie korzystania z polskich państwowych statków powietrznych
przez najważniejsze osoby w państwie oraz pozostałe osoby zajmujące stanowiska państwowe krytyczne z punktu widzenia
bezpieczeństwa narodowego**

Warszawa, dn. 2010r.

Biuro Ochrony Rządu
fax 22-6065145

Lista pasażerów

Typ statku powietrznego:

Data:

Trasa lotu:

Przedstawiciel organizatora lotu: tel.

L.p.	Imię, nazwisko	Stanowisko, funkcja	Nr paszportu*	Nr rej., marka samochodu, imię i nazwisko kierowcy na wylot/przylot
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				
13.				

14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				
21.				
22.				
23.				
24.				
25.				
26.				
27.				
28.				

* - w lotach poza granice strefy Schengen

Osoby witające/żegnające

L.p.	Imię, nazwisko	Stanowisko, funkcja	Nr rej., marka samochodu, imię i nazwisko kierowcy
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			
7.			

.....
(pieczętka i podpis)

Załącznik nr 7

[Marszałek Senatu RP zgłasza ogólną uwagę do porozumienia: czy postanowienia wynikające z porozumienia winny w jednakowym stopniu dotyczyć podróży oficjalnych jak i nieoficjalnych, o charakterze prywatnym]

POROZUMIENIE

w sprawie korzystania z lotów statkami powietrznymi [polskiego]¹¹ lotnictwa cywilnego przez najważniejsze osoby w państwie oraz pozostałe osoby zajmujące stanowiska państwowe krytyczne z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego

Szef Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej,
Szef Kancelarii Sejmu,
Szef Kancelarii Senatu,
Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów,
Minister Infrastruktury,
oraz Szef Biura Ochrony Rządu
zwani dalej "Stronami" ustalają, co następuje:

Rozdział 1

Postanowienia ogólne

§ 1.

Dla zapewnienia bezpieczeństwa przelotu najważniejszych osób w państwie, ustala się zbiór zasad określonych przez Strony, którymi muszą kierować się osoby organizujące (zamawiające) przewóz lotniczy, realizowany przez wykonawcę.

§ 2.

Ilekoć w niniejszym porozumieniu jest mowa o :

- 2) **AIP Polska** – należy przez to rozumieć zbiór informacji lotniczych (Aeronautical Information Publication);
- 3) **BOR** – należy przez to rozumieć Biuro Ochrony Rządu;
- 4) **IFR** - (Instrumental Flight Rules) - należy przez to rozumieć lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów wg wskazań przyrządów (dane tylko z informacji odczytywanych z kokpitu samolotu);
- 5) **najważniejszej osobie w państwie** – należy przez to rozumieć: Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej, Marszałka Senatu Rzeczypospolitej oraz Prezesa Rady Ministrów;
- 6) **lotach samolotami czarterowymi** – należy przez to rozumieć przewozy czarterowe, o których mowa w art. 2 pkt 15 ustawy – Prawo lotnicze;

¹¹ Uwaga Marszałka Senatu RP– celowym jest dodanie słowa „polskiego”

- 7) **lotach samolotami rejsowymi** – należy przez to rozumieć regularne przewozy lotnicze, o których mowa w art. 2 pkt 14 ustawy – Prawo lotnicze;
- 8) **organizatorze lotu** – należy przez to rozumieć szefów: Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Kancelarii Sejmu RP i Kancelarii Senatu RP, zainteresowanych zorganizowaniem lotu statkiem powietrznym, ponoszących odpowiedzialność za wszystkie fazy organizacji lotu;
- 9) **wykonawcy** - należy przez to rozumieć przewoźnika lotniczego lotnictwa cywilnego;
- 10) **strategicznym dowódcy wojskowym** – należy przez to rozumieć: Szefa Sztabu Generalnego WP, dowódców rodzajów Sił Zbrojnych, Dowódcę Operacyjnego SZ oraz Szefa Inspektoratu Wsparcia SZ;
- 11) **VIP (very important person)** – należy przez to rozumieć najważniejszą osobę w państwie oraz członków Rady Bezpieczeństwa Narodowego, wicepremiera(-rów), Ministra Spraw Zagranicznych, Ministra Obrony Narodowej, Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji, Szefa Biura Bezpieczeństwa Narodowego, sekretarza Kolegium Służb Specjalnych, szefów służb specjalnych – Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Służby Wywiadu Wojskowego, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, strategicznego dowódcę wojskowego oraz komendantów i szefów służb i straży ochronnych - Policji, Straży Granicznej, BOR, Państwowej Straży Pożarnej, Służby Więziennej, Służby Celnej;

§ 3.

1. Organizator lotu, niezwłocznie po powzięciu decyzji o planowaniu wizyty, nie później jednak niż na 2 dni przed planowanym lotem, przekazuje do BOR, informacje o:
 - 1) rodzaju przewozu lotniczego (lotach samolotami czarterowymi, lotach samolotami rejsowymi);
 - 2) danych osoby odpowiedzialnej za bieżącą współpracę z BOR;
 - 3) pasażerach lotu (lista pasażerów).
2. Wzór formularza zawierającego informacje, o których mowa w ust. 1. pkt. 1-2 określa załącznik nr 1.
3. Wzór formularza zawierającego informacje, o których mowa w ust. 1. pkt. 3 określa załącznik nr 2.
4. Organizator lotu prześle do BOR listę osób upoważnionych przez niego do przekazywania i podpisywania informacji określonych w załącznikach nr 1 i 2.

§ 4.

[zmiana treści paragrafu po posiedzeniu RBN]

Organizator wylotu tworząc listę pasażerów uwzględni następujące zasady i ograniczenia:

- 5) *na pokładzie tego samego statku powietrznego nie powinni przebywać w czasie jednego lotu Prezydent RP i Prezes Rady Ministrów;*
- 6) *na pokładzie tego samego statku powietrznego nie powinni przebywać w czasie jednego lotu Prezydent RP, Marszałek Sejmu RP i Marszałek Senatu RP;*
- 7) *osoby zakwalifikowane do grupy osób o statusie VIP nie powinny podróżować z zastępcą na pokładzie tego samego statku powietrznego, a w razie większej liczby zastępców, na pokładzie nie może się znaleźć więcej niż ich połowa;*
- 8) *na pokładzie tego samego statku powietrznego nie powinno przebywać więcej niż połowa członków: Rady Bezpieczeństwa Narodowego, Kolegium Służb Specjalnych, strategicznych dowódców wojskowych oraz komendantów i szefów służb i straży ochronnych.*

§ 5.

Organizator lotu umieszcza na liście pasażerów funkcjonariuszy BOR, w tym funkcjonariusza wykonującego obsługę pokładową najważniejszej osoby w państwie.

§ 6.

Przy każdej procedurze wylotu, w miejscu odprawy pasażerów, musi być obecny przedstawiciel organizatora lotu, przybywający na lotnisko z odpowiednim wyprzedzeniem, tj. przed przybyciem pierwszego pasażera.

§ 7.

Organizator lotu powinien dążyć do wyboru przewozu lotniczego, realizowanego przez wykonawcę wg następującej kolejności:

- 1) lot samolotem czarterowym;
- 2) lot samolotem rejsowym.

§ 8.

1. Statki powietrzne wykorzystane do lotu muszą być wyposażone co najmniej w 2 silniki. W skład załogi powinno wchodzić co najmniej dwóch pilotów.
2. Wykonawca powinien w szczególności posiadać:
 - 1) Certyfikat Przewoźnika Lotniczego AOC (Air Operator Certificate) - upoważniający do prowadzenia działalności gospodarczej przy użyciu statków powietrznych w zakresie przewozu lotniczego oraz spedycji rzeczy do przewozu lotniczego, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421);
 - 2) Świadectwo ciągłej zdatności do lotu, o którym mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 29 maja 2003 r. w sprawie zdatności statków powietrznych do lotu (Dz. U. Nr 117, poz. 1108);
 - 3) ważne ubezpieczenie OC na obszary świata, gdzie wykonywany będzie lot.
3. Załoga wyznaczona do wykonania lotu musi spełniać następujące warunki:
 - 1) posiadać licencje członków personelu lotniczego (personelu wchodzącego w skład załóg statków powietrznych);
 - 2) dowódca statku powietrznego musi posiadać ważne uprawnienia do lotów wg IFR oraz do wykonywania lotów w charakterze dowódcy statku powietrznego;
 - 3) drugi pilot musi posiadać ważne uprawnienia do wykonywania lotów wg IFR oraz do lotów w charakterze drugiego pilota.

Rozdział 2

Loty samolotami czarterowanymi

§ 9.

1. Organizator lotu zobowiąże wykonawcę do przesłania do BOR, najpóźniej na 2 dni robocze przed wykonaniem lotu, listy z danymi członków załogi, personelu pokładowego oraz technicznego obsługującego statek powietrzny, podając:

- 1) imię (imiona) nazwisko;
 - 2) imię ojca;
 - 3) nr PESEL;
 - 4) nr dowodu osobistego (w wypadku osób z innym obywatelstwem niż polskie: nr paszportu oraz obywatelstwo);
 - 5) funkcje na pokładzie.
2. Wzór formularza zawierającego informacje, o których mowa w ust. 1 pkt. 1-5 określa załącznik nr 3.
 3. W wypadku negatywnej weryfikacji członka załogi lub personelu pokładowego oraz technicznego przez funkcjonariusza BOR, wykonawca zobowiązany jest dokonać zamiany tej osoby.

§ 10.

Załoga oraz personel pokładowy podlegają kontroli osobistej oraz sprawdzeniu zawartości bagaży realizowanym przez funkcjonariuszy BOR.

§ 11.

W każdym locie, obsługę pokładową najważniejszej osoby w państwie lub jej odpowiednika zagranicznego realizują funkcjonariusze BOR.

§ 12.

2. Przy zawieraniu umowy czarteru organizator lotu zobowiąże wykonawcę usługi do przekazania do BOR pełnej informacji o statkach powietrznych wyznaczonych do lotów z najważniejszą osobą w państwie, tj. w szczególności:
 - 1) typ statku powietrznego, nazwę i adres właściciela statku powietrznego, charakter lotu, dane czasowe lotu, miejsce startu i lądowania w lotach krajowych;
 - 2) operacje lotnicze wykonane i planowane z najważniejszą osobą w państwie.
3. Informacje, o których mowa w ust. 1 powinny być przekazane nie później niż 2 dni robocze przed planowanym wylotem.

§ 13.

1. W wypadku gdy miejscem lądowania i startu nie jest cywilne lotnisko kontrolowane, należy:
 - 1) przeprowadzić rekonesans lotniska, w ramach którego należy dokonać oceny poziomu jego bezpieczeństwa i zdolności do możliwości lądowania i startu statku powietrznego z najważniejszą osobą w państwie;
 - 2) dokonać oblotu lotniczego z lądowaniem i startem statku powietrznego przez załogę, która dokona lotu z najważniejszą osobą w państwie;
2. Wybór miejsca startu i lądowania, o którym mowa w ust. 1 podlega akceptacji przez funkcjonariusza BOR.

§ 14.

W ramach zawieranych przez organizatora umowach czarteru wyłącza się możliwość:

- 1) wykonywania szkoleń w czasie lotu z najważniejszą osobą w państwie;
- 2) wykorzystania statku powietrznego do realizacji innych zadań w trakcie trwania lotu z najważniejszą osobą w państwie; informacja o lotach w celu tankowania i innych

wynikających ze względów technicznych musi być przekazana do BOR, co najmniej na 24 godziny przed ich wykonaniem;

- 3) przewozu innych osób niewchodzących w skład delegacji oraz zabierania paczek, listów i innych przedmiotów przez załogę.

§ 15.

Funkcjonariusze BOR są uprawnieni do przewożenia własnej broni, amunicji, wyposażenia specjalnego oraz psów służbowych.

§ 16.

1. Wykonawca powinien posiadać świadectwo bezpieczeństwa przemysłowego trzeciego stopnia.
2. Personel pokładowy oraz naziemny wykonawcy, który podczas wykonywania umowy czarteru może uzyskać dostęp do informacji niejawnych, musi posiadać poświadczenia bezpieczeństwa uprawniające do dostępu do informacji niejawnych o klauzuli „tajne”.
3. Organizator lotu jest zobowiązany do wprowadzenia do umowy czarteru instrukcji bezpieczeństwa przemysłowego, określającej sposób zapoznania personelu pokładowego oraz naziemnego wykonawcy z informacjami niejawnymi udostępnianymi podczas wykonywania przedmiotowej umowy oraz wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za nadzorowanie, kontrolę i doradztwo w zakresie realizowania przez wykonawcę obowiązku ochrony przekazywanych mu informacji niejawnych.

§ 17.

2. Każdorazowo, co najmniej na 2 godziny przed planowanym wylotem wykonawca:
 - 3) udostępni statek powietrzny w miejscu podstawienia dla wejścia pasażerów;
 - 4) zapewni warunki do przeprowadzenia sprawdzenia statku powietrznego przez funkcjonariuszy BOR.
2. Po zakończeniu sprawdzenia, statek powietrzny zostaje objęty ochroną BOR. Dostęp do statku powietrznego jest możliwy wyłącznie dla załogi i personelu pokładowego, o którym mowa w § 9.

§ 18.

Jeżeli udostępnione przez wykonawcę dokumenty, o których mowa m. in. w § 8 ust. 2, warunkować będą niesprawność statku powietrznego lub niedopuszczenie go do lotu, wykonawca usługi będzie zobowiązany zapewnić statek powietrzny zastępczy, spełniający wymagania, o których mowa w niniejszym porozumieniu.

§ 19.

1. Negatywna opinia funkcjonariusza BOR w sprawie wykorzystania środka transportu lotniczego, obliguje organizatora lotu do rezygnacji z wykonania lotu.
2. Organizator lotu odstępuje od jego organizacji w przypadku nie spełnienia przez wykonawcę wymagań określonych w umowie czarteru.
3. Organizator lotu jest zobowiązany do zawarcia w treści umowy czarterowej prawa do odstąpienia od umowy w przypadku nie spełnienia przez wykonawcę wymagań odnośnie samolotu, załogi i personelu pokładowego oraz współpracy z BOR określonymi w umowie.

§ 20.

Pasażerowie oraz ich bagaż poddawani są kontroli bezpieczeństwa przed lotem. Nie dotyczy to osób objętych ochroną przez BOR.

Rozdział 3

Loty samolotami rejsowymi

§ 21.

Organizator lotu w przypadku organizacji lotu samolotem rejsowym jest zobowiązany korzystać wyłącznie z usług członka lub akredytowanego agenta międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Lotniczych IATA (International Air transport Association).

Rozdział 4

Loty innymi statkami powietrznymi

§ 22.

Informacja o miejscu lądowania śmigłowca powinna być podana do BOR przez organizatora lotu co najmniej na 48 godz. przed planowanym startem i lądowaniem. Miejsce to powinno być uzgodnione z wykonawcą lotu i właścicielem terenu, na którym planowane są operacje lotnicze.

§ 23.

W wypadku, gdy miejscem lądowania lub startu nie jest czynne cywilne lotnisko kontrolowane, które nie jest wpisane do rejestru lotnisk prowadzonego przez Urząd Lotnictwa Cywilnego albo nie zostało opisane w AIP Polska, proces wyboru miejsca lądowania lub startu obejmuje w szczególności:

- 5) wskazanie przez organizatora wylotu miejsca lądowania i startu, co najmniej na 48 godz. przed planowanym startem;
- 6) rekonesans grupy naziemnej z jednostki lotniczej wskazanej do realizacji zadania i BOR;
- 7) rekonesans lotniczy z lądowaniem i startem statku powietrznego, wykonany przez załogę, wyznaczoną do pilotowania statkiem powietrznym podczas lotu z najważniejszą osobą w państwie;
- 8) akceptację przez BOR wskazanego miejsca lądowania i startu, poprzedzoną analizą wg własnych kryteriów.

§ 24.

Przygotowanie miejsca lądowania lub startu, o którym mowa w § 23, obejmuje:

- 5) wyznaczenie instruktora pilota lub pilota przekazującego, z wykorzystaniem środków łączności radiowej, informacje niezbędne do startu i lądowania, takie jak np.: ciśnienie atmosferyczne, widzialność, prędkość i kierunek wiatru, wielkość zachmurzenia i jego podstawę oraz zgodę lub jej brak na wykonanie lądowania lub startu;
- 6) zainstalowanie wyposażenia umożliwiającego sygnalizowanie załodze brak zgody na start i lądowanie, w przypadku niesprawności środków łączności radiowej;

- 7) zapewnienie w czasie startu i lądowania zespołu ratownictwa medycznego i gaśniczego w gotowości do działania;
- 8) oświetlenie w lotach nocnych.

§ 25.

W trakcie pomiędzy rozpoczęciem i zakończeniem wylotu, a w szczególności podczas pobytu na lądowisku przed kolejnym lotem z najważniejszą osobą w państwie, statek powietrzny podlega ochronie organizowanej przez BOR. Niedopuszczalny jest dostęp osób innych niż załoga, personel pokładowy i prowadzący obsługę przedlotową.

§ 26.

Niedopuszczalne jest wykorzystanie statku powietrznego do realizacji innych zadań, w trakcie trwania podróży z najważniejszą osobą w państwie. Informacja o lotach w celu tankowania lub o innych czynnościach, wynikających ze względów technicznych, musi być przekazana do BOR co najmniej na 24 godziny przed ich wykonaniem.

§ 27.

Funkcjonariusze BOR są uprawnieni do przewożenia własnej broni, amunicji, wyposażenia specjalnego oraz psów służbowych.

Rozdział 5 Postanowienia końcowe

§ 28.

Porozumienie sporządzono w sześciu jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym dla każdej ze Stron.

§ 29.

Porozumienie wchodzi w życie z dniem podpisania

Warszawa, dn. ...

Szef Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej

Szef Kancelarii Sejmu

Szef Kancelarii Senatu

Szef Kancelarii Prezesa Rady Ministrów

Minister Infrastruktury

Biuro Ochrony Rządu

Załącznik nr 1 (do Załącznika nr 7 Raportu)

do Porozumienia w sprawie korzystania z lotów statkami powietrznymi [polskiego]¹² lotnictwa cywilnego przez najważniejsze osoby w państwie oraz pozostałe osoby zajmujące stanowiska państwowe krytyczne z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego

Warszawa, dn. 2010r.

Biuro Ochrony Rządu
fax 22-6065145

Zgłoszenie lotu
(rejsowego, czarterowego, specjalnego)

Stanowisko przewodniczącego delegacji:

Organizator lotu:

Odpowiedzialny za bieżącą współpracę: tel.

Typ statku powietrznego:

Nazwa właściciela statku powietrznego:

Adres właściciela statku powietrznego:

<i>Trasa lotu nr rejsu</i>	<i>Data, godz. startu</i>	<i>Data, godz. lądowania</i>	<i>Liczba pasażerów</i>
.....
.....

.....
(pieczętka i podpis)

¹² Uwaga Marszałka Senatu RP– celowym jest dodanie słowa „polskiego”

Załącznik nr 2 (do Załącznika nr 7 Raportu)

do Porozumienia w sprawie korzystania z lotów statkami powietrznymi [polskiego]¹³ lotnictwa cywilnego przez najważniejsze osoby w państwie oraz pozostałe osoby zajmujące stanowiska państwowe krytyczne z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego

Warszawa, dn. 2010r.

Biuro Ochrony Rządu
fax 22-6065145

Lista pasażerów

Typ statku powietrznego:

Data:

Trasa lotu:

Przedstawiciel organizatora lotu: tel.

L.p.	Imię, nazwisko	Stanowisko, funkcja	Nr paszportu*	Nr rej., marka samochodu, imię i nazwisko kierowcy na wylot/przylot
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				

¹³ Uwaga Marszałka Senatu RP– celowym jest dodanie słowa „polskiego”

11.				
12.				
13.				
14.				
15.				
16.				
17.				
18.				
19.				
20.				
21.				
22.				
23.				
24.				

* - w lotach poza granice strefy Schengen

Osoby witające/żegnające

L.p.	Imię, nazwisko	Stanowisko, funkcja	Nr rej., marka samochodu, imię i nazwisko kierowcy
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			
6.			

.....
(pieczętka i podpis)

Załącznik nr 3 (do Załącznika nr 7 Raportu)

do Porozumienia w sprawie korzystania z lotów statkami powietrznymi [polskiego]¹⁴ lotnictwa cywilnego przez najważniejsze osoby w państwie oraz pozostałe osoby zajmujące stanowiska państwowe krytyczne z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego

Warszawa, dn. 2010r.

Biuro Ochrony Rządu
fax 22-6065145

Lista członków załogi, personelu pokładowego oraz technicznego obsługująca statek powietrzny

Typ statku powietrznego:

Data:

Trasa lotu:

Przedstawiciel organizatora lotu: tel.

L.p.	Imię (imiona), nazwisko	Imię ojca	Nr PESEL (Nr paszportu) ¹	Stanowisko, funkcja na pokładzie
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
....				

.....
(pieczętka i podpis)

¹⁴ Uwaga Marszałka Senatu RP– celowym jest dodanie słowa „polskiego”

SPOSÓB IMPLEMENTACJI

WNIOSKÓW DOTYCZĄCYCH DOSKONALENIA ZASAD I PROCEDUR

ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTU POWIETRZNEGO

OSÓB ZAJMUJĄCYCH WAŻNE STANOWISKA PAŃSTWOWE

OBSZAR TEMATYCZNY	WNIOSKI	SPOSÓB WDROŻENIA	WYKONAWCA
1. ZASADY KORZYSTANIA Z TRANSPORTU POWIETRZNEGO PRZEZ OSOBY ZAJMUJĄCE WAŻNE STANOWISKA PAŃSTWOWE (VIP)			
1. 1. Katalog najważniejszych (krytycznych) stanowisk	Bezpieczny transport lotniczy ważnych osób w państwie (VIP-ów) jest elementem szerszego problemu, jakim jest mobilność powietrzna strategicznego systemu kierowania państwem w	Wykaz krytycznych z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego kierowniczych stanowisk państwowych uwzględnić w Polityczno-Strategicznej	MON we współdziałaniu z BBN – w ramach strategicznego planowania obronnego

państwowych (VIP-ów)	warunkach pokoju, kryzysu i wojny. Zapewnienie jej wymaga w pierwszej kolejności zidentyfikowania ważnych (krytycznych) z punktu widzenia bezpieczeństwa narodowego kierowniczych stanowisk państwowych (VIP) 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”).	Dyrektywie Obronnej, w części dotyczącej organizacji i transformacji systemu kierowania bezpieczeństwem narodowym. W konsekwencji wykazywać je w stosownych wyciągach zadaniowych do planowania operacyjnego i programowania dla podstawowych ogniw systemu bezpieczeństwa narodowego. Weryfikacja katalogu winna być prowadzona w ramach Strategicznych Przeglądów Bezpieczeństwa Narodowego.	(bezpieczeństwa narodowego)
1. 2. Kryteria rozśrodkowania VIP-ów podczas ich transportu powietrznego	Z punktu widzenia bezpieczeństwa systemu kierowania państwem konieczne jest ustanowienie generalnych zasad takiego rozśrodkowania VIP-ów na potrzeby 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	Zasady uwzględnić w a) Polityczno-Strategicznej Dyrektywie Obronnej - jako zadanie w ramach zapewnienia ciągłości i bezpiecznego funkcjonowania systemu kierowania bezpieczeństwem narodowym b) Porozumieniach między kancelariami Prezydenta RP, Sejmu, Senatu, Prezesa Rady	MON we współdziałaniu z BBN – w ramach przygotowania projektu nowelizacji Polityczno-Strategicznej Dyrektywy Obronnej Kancelarie Prezydenta RP, Sejmu, Senatu, Prezesa

	<p>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.).</p>	<p>Ministrów oraz MON, MSWiA, MI i BOR w sprawie bezpieczeństwa transportu powietrznego osób zajmujących ważne stanowiska w państwie</p>	<p>Rady Ministrów oraz MON, MSWiA, MI i BOR we współdziałaniu z BBN - w ramach przygotowania i zawarcia stosownych porozumień</p>
<p>1. 3. Obowiązki VIP-a na pokładzie</p>	<p>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.).</p>	<p>a) Ująć w porozumieniach między kancelariami Prezydenta RP, Sejmu, Senatu, Prezesa Rady Ministrów oraz MON, MSWiA, MI i BOR .</p> <p>b) W regulaminach funkcjonowania urzędów obsługujących ważne osoby w państwie przewidzieć zapoznanie tych osób w</p>	<p>Kancelarie Prezydenta RP, Sejmu, Senatu, Prezesa Rady Ministrów oraz MON, MSWiA, MI i BOR we współdziałaniu z BBN - w ramach stosownych porozumień.</p> <p>Urzędy obsługujące ważne osoby w państwie (kancelarie, gabinety, sekretariaty) w ramach</p>

		ramach obejmowania obowiązków służbowych z wymaganiami bezpieczeństwa w czasie korzystania z transportu powietrznego	nowelizowania regulaminów pracy swoich instytucji
2. ORGANIZOWANIE TRANSPORTU POWIETRZNEGO OSÓB ZAJMUJĄCYCH WAŻNE STANOWISKA PAŃSTWOWE			
2.1. Podstawowe uwarunkowania mobilności powietrznej systemu kierowania państwem	Spośród trzech podstawowych czynników determinujących realizację zadań transportu powietrznego ważnych osób w państwie – potrzeby (ambicje) polityczne, możliwości ekonomiczne (finansowe), wymagania bezpieczeństwa – ten ostatni czynnik powinien być traktowany jako stały; niedopuszczalne jest realizowanie ambicji politycznych lub szukanie oszczędności finansowych kosztem bezpieczeństwa („security first”).	Zasadę tę zapisać w strategii bezpieczeństwa narodowego, w rozdziale dotyczącym systemu kierowania bezpieczeństwem, w ramach prac nad nową strategią (nowelizacją dotychczasowej).	MON we współdziałaniu z BBN – w ramach prac nad nową strategią bezpieczeństwa narodowego.
2.2. Organizowanie transportu z wykorzystaniem lotnictwa państwowego (wojskowego)	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	Znowelizować dotychczasowe porozumienie między kancelariami konstytucyjnych VIP-ów i MON w sprawie korzystania ze specjalnego transportu lotniczego.	Odpowiednio - Kancelarie Prezydenta RP, Sejmu, Senatu, Prezesa Rady Ministrów oraz MON, MSWiA, MI i BOR – we współdziałaniu z BBN – w ramach nowelizacji dotychczasowego

	<p>zwłaszcza wprowadzenie dodatkowego obowiązku przeddecyzyjnej kontroli przygotowań operacji z punktu widzenia bezpieczeństwa i wyrażania ostatecznej na nią zgody.</p> <p>Kompetencję i odpowiedzialność taką powinien mieć koordynator, którym jest Kancelaria Prezesa Rady Ministrów, co oznacza konieczność utworzenia w niej specjalnej komórki bezpieczeństwa lotniczego VIP.</p>	<p>Wprowadzić stosowne zmiany organizacyjne i kadrowe w KPRM</p>	<p>porozumienia i zawarcia dodatkowego dotyczącego korzystania z lotnictwa cywilnego.</p> <p>Kancelaria Prezesa Rady Ministrów</p>
	<p><i>Uwaga: W związku z zastrzeżeniami KPRM wobec powyższego rozwiązaniu 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.</i></p>	<p>lub</p> <p>znowelizować ustawę o zarządzaniu kryzysowym w części dotyczącej RCB bądź ustawę o BOR i wprowadzić stosowne zmiany w tych instytucjach</p>	<p>lub</p> <p>RCB bądź BOR oraz MSWiA – w ramach przygotowania projektu nowelizacji ustaw</p>
	<p>Konieczne jest formalne usankcjonowanie i jednocześnie uregulowanie praktyki wykorzystywania przez najważniejsze osoby w państwie innych statków powietrznych niż celowo do tego dostosowane środki 36 splt (statki powietrzne innych rodzajów sił zbrojnych oraz lotnictwa służb publicznych). Przypadki takie muszą być ograniczone tylko do sytuacji</p>	<p>Uzupełnić porozumienie czterech kancelarii najważniejszych osób w państwie o rozdział dotyczący wykorzystywania innych statków powietrznych niż należące do specjalnego lotnictwa wojskowego.</p>	<p>Kancelarie Prezydenta, Sejmu, Senatu i Prezesa Rady Ministrów oraz MON i MSWiA</p>

	<p>nadzwyczajnej potrzeby (pilnej konieczności).</p> <p>Statki powietrzne spoza 36 splt powinny także mieć odpowiednie dopuszczenie do przewozu najważniejszych osób w państwie.</p>	<p>Przeprowadzić przegląd i przyznać stosowne dopuszczenia (certyfikaty) statkom powietrznym spoza wojskowego lotnictwa specjalnego do przewozu osób o statusie HEAD</p>	<p>Dowódca Sił Powietrznych, Komendant Główny Policji oraz Komendant Główny Straży Granicznej</p>
	<p>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).</p>		
<p>2.3. Organizowanie transportu w razie korzystania z lotnictwa cywilnego (niepaństwowego)</p>	<p>Odrębną sprawą wymagającą kompleksowej regulacji jest organizowanie przelotów VIP-ów przy wykorzystaniu lotnictwa cywilnego. 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</p>	<p>Problematykę bezpieczeństwa VIP-ów w czasie korzystania z transportu cywilnego uwzględnić w specjalnym porozumieniu między czterema kancelariami, MI a BOR (o którym mowa w pkt. 2.2).</p>	<p>Kancelarie Prezydenta RP, Sejmu, Senatu, Prezesa Rady Ministrów oraz MI i BOR – we współdziałaniu z BBN – w ramach przygotowywania stosownego porozumienia.</p>

	<p>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. Zakazane powinno być korzystanie przez czterech konstytucyjnych VIP-ów ze statków powietrznych prywatnego właściciela nie mającego statusu przewoźnika lotniczego.</p>		
3. WYKONYWANIE ZADAŃ TRANSPORTU POWIETRZNEGO OSÓB ZAJMUJĄCYCH WAŻNE STANOWISKA PAŃSTWOWE			
<p>3.1. Państwowy wykonawca zadań transportu powietrznego VIP</p>	<p>Podstawowym i głównym wykonawcą zadań transportu VIP-ów powinna pozostać formacja wojskowa (36 splt). 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);</p>	<p>Utrzymanie pułku i priorytety jego doskonalenia stosownie uwzględnić w wieloletnim Programie Rozwoju Sił Zbrojnych</p>	<p>MON</p>

	przygotowanie kadr (dobór i szkolenie personelu); wyposażenie w potrzebny sprzęt (samoloty, тренаżery, sprzęt wspomagający dowodzenie i szeroko rozumianą logistykę).		
3. 2. Przygotowanie lotnictwa wojskowego (36 splt) do realizacji zadań transportu VIP-ów	<p>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.)</p> <p>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</p>	<p>Uwzględnić w wieloletnich programach rozwoju Sił Powietrznych i 36 splt, w rocznych planach działania i w budżetach pułku, a także w regulaminach lotniczych.</p> <p>Prowadzić preferencyjną dla lotnictwa specjalnego politykę kadrową w grupie pilotów lotnictwa transportowego oraz</p>	<p>Odpowiednio - MON, Dowódca Sił Powietrznych, Dowódca 36 splt</p> <p>Odpowiednio - MON, Dowódca Sił Powietrznych</p>

	<p>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.</p> <p>Zweryfikować system szkolenia pilotów, zwłaszcza ustanowić obowiązek szkolenia symulatorowego sytuacji awaryjnych w locie.</p> <p>Wprowadzić systematyczne gry i treningi z udziałem koordynatora, organizatorów i wykonawców zadań.</p> <p>Rozważyć ustanowienie i zorganizowanie zintegrowanego cywilno-wojskowego systemu szkolenia lotniczego.</p> <p>Wykorzystać najbliższe lata na zakup i wprowadzenie na wyposażenie pułku 6 samolotów średniego zasięgu i 2 samolotów dużego zasięgu oraz śmigłowców, z bezwzględny</p>	<p>wystąpić o przyznanie pilotom 36spłt specjalnych dodatków rządowych</p> <p>Zweryfikować programy szkolenia lotniczego w Siłach Powietrznych</p> <p>W planach szkolenia obronnego (bezpieczeństwa narodowego) systemu kierowania państwem uwzględnić gry i treningi powietrznego przemieszczania najważniejszych osób w państwie</p> <p>Przeprowadzić konsultacje i konferencję międzyresortową w sprawie zintegrowanego szkolenia lotniczego</p> <p>Zorganizować i przeprowadzić przetarg na nowe samoloty oraz zapewnić wyposażenie dwóch samolotów i dwóch</p>	<p>Dowódca Sił Powietrznych</p> <p>Kancelaria Prezesa Rady Ministrów (alternatywnie – RCB) – we współdziałaniu z BBN</p> <p>MON, MSWiA oraz MI</p> <p>MON</p>
--	--	---	---

	wyeliminowaniem obecnej 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).	śmigłowców jako powietrznych stanowisk kierowania państwem na czas kryzysu i wojny	
3.3. Wykonywanie zadań transportu VIP-ów w warunkach i przypadkach szczególnych	<p>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, a także dodatkową osłonę i obronę w razie wykonywania zadań w obliczu zagrożeń militarnych lub celowych zakłóceń elektronicznych.</p> <p>W warunkach wojennych najważniejsze osoby w państwie korzystać powinny przede wszystkim z Powietrznego Stanowiska (Punktu) Kierowania, czyli jednego ze specjalnie zawczasu przygotowanych do tego celu statków powietrznych 36 splt.</p>	<p>Stosownie pod kątem sytuacji szczególnych znowelizować Instrukcję organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD wydaną przez MON</p> <p>oraz</p> <p>uwzględnić tę problematykę w odpowiednich instrukcjach lotnictwa służb publicznych</p> <p>Ująć w Polityczno-Strategicznej Dyrektywie Obronnej w części dotyczącej systemu kierowania bezpieczeństwem narodowym</p>	<p>MON i Dowódca Sił Powietrznych</p> <p>MSWiA oraz Komendant Główny Policji i Komendant Główny Straży Granicznej</p> <p>MON we współdziałaniu z BBN</p>

<p>4. Wnioski o ogólniejszym charakterze</p>	<p>Na kanwie wniosków dotyczących bezpośrednio transportu powietrznego VIP-ów nasuwają się trzy dodatkowe wnioski o szerszym, systemowym charakterze.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pierwszy dotyczy propozycji uruchomienia prac nad programem budowy zintegrowanego, cywilno-wojskowego systemu funkcjonowania lotnictwa państwowego i cywilnego (zwłaszcza w zakresie szkolenia i infrastruktury lotniskowej). 2. 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). 3. Trzeci wniosek to sugestia rozważenia zorganizowania zintegrowanej, rządowej (ponadresortowej) komisji badania wypadków komunikacyjnych (nie tylko lotniczych). 	<p>Przeprowadzić studium analityczne, uruchomić konsultacje i zorganizować konferencję na temat zintegrowanego (cywilno-wojskowego) systemu funkcjonowania lotnictwa w Polsce. Rezultaty wraz z propozycjami przedstawić Radzie Ministrów.</p> <p>Zadanie dotyczące lotniska zapasowego dla VIP-ów ująć w Polityczno-Strategicznej Dyrektywie Obronnej.</p> <p>Przeprowadzić studium analityczne dotyczące zintegrowanej komisji badania wypadków komunikacyjnych. Wnioski przedstawić Radzie Ministrów.</p>	<p>MON, MSWiA, MI</p> <p>MON we współdziałaniu z BBN</p> <p>MSWiA oraz MI</p>
--	---	--	--

	<p>Wdrażanie wniosków i propozycji 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 BBN</p>	<p>Zaproponować Prezydentowi RP rozpatrzenie Raportu przez RBN oraz zorganizować monitorowanie wdrażania zaakceptowanych wniosków.</p>	<p>Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego</p>
--	---	--	--

SZEF BIURA BEZPIECZEŃSTWA NARODOWEGO