



Prezes
Najwyższej Izby Kontroli
Jacek Jezierski

Warszawa, dnia 24 listopada 2011 r.

Pan
płk Mirosław Jemielniak
Dowódca 36 Specjalnego
Pułku Lotnictwa Transportowego
w Warszawie

KPB-4114-01-03/2011

WYSTĄPIENIE POKONTROLNE

Na podstawie art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 23 grudnia 1994 r. o Najwyższej Izbie Kontroli¹, zwanej dalej ustawą o NIK, Najwyższa Izba Kontroli przeprowadziła w okresie od 7 grudnia 2010 r. do 31 maja 2011 r. w 36 Specjalnym Pułku Lotnictwa Transportowego (zwanym dalej 36 SPLT) kontrolę prawidłowości organizacji wyjazdów i zapewnienia bezpieczeństwa osobom zajmującym kierownicze stanowiska w państwie, korzystającym z lotnictwa transportowego Sił Zbrojnych w latach 2005-2010.

W związku z kontrolą, której wyniki przedstawione zostały w protokole kontroli podpisanym w dniu 14 czerwca 2011 r., Najwyższa Izba Kontroli, na podstawie art. 60 ustawy o NIK, przekazuje Panu Pułkownikowi niniejsze **wystąpienie pokontrolne**.

Najwyższa Izba Kontroli negatywnie ocenia realizację przez 36 SPLT w latach 2005-2010 zadań w zakresie objętym kontrolą. Ocenę negatywną uzasadnia w szczególności podejmowanie w wielu przypadkach niezgodnych z obowiązującymi procedurami działań dotyczących organizacji lotów oraz zapewnienia bezpieczeństwa osobom zajmującym kierownicze stanowiska w państwie w trakcie realizacji lotów. Stwierdzono także szereg nieprawidłowości w realizacji przyjętego w 36 SPLT systemu szkolenia lotniczego, co w ocenie NIK miało wpływ na zapewnienie bezpieczeństwa osób korzystających z wojskowego specjalnego transportu lotniczego Sił Zbrojnych w RP.

¹ Dz. U. z 2007 r. Nr 231, poz. 1701 ze zm.

W okresie objętym kontrolą nałożone na 36 SPLT obowiązki oraz przyjęte procedury działań w zakresie organizacji lotów oraz zapewnienia bezpieczeństwa osobom zajmującym kierownicze stanowiska w państwie w trakcie realizacji lotów wynikały m.in. z następujących dokumentów:

- Porozumienia w sprawie wojskowego specjalnego transportu lotniczego², zwanego dalej Porozumieniem;
- Instrukcji zabezpieczenia i wykonywania lotów statków powietrznych oznaczonej symbolem „Ważny” na terytorium RP – Tymczasowa³, zwanej dalej Instrukcją oznaczoną symbolem Ważny. Zgodnie z Instrukcją, symbolem Ważny oznacza się statek powietrzny, gdy na jego pokładzie znajduje się jedna z wymienionych osób: Prezydent RP, Prezes Rady Ministrów RP, Marszałek Sejmu RP, Marszałek Senatu RP oraz osoby składające wizytę w RP zajmujące równorzędne stanowisko do ww. osób;
- Instrukcji organizacji lotów statków powietrznych o statusie HEAD⁴, zwanej dalej Instrukcją HEAD. Zgodnie z Instrukcją, status HEAD posiada statek powietrzny wykonujący lot w misjach oficjalnych, na którego pokładzie znajdują się m.in.: Prezydent RP, Prezes Rady Ministrów RP, Marszałek Sejmu RP, Marszałek Senatu RP;
- Regulaminu Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych RP – RL-2006⁵, zwanego dalej Regulaminem lotów.

W latach 2005-2010 36 SPLT wykonał 467 lotów zagranicznych, którym nadano status Ważny lub HEAD oraz 975 lotów krajowych, którym nadano status Ważny lub HEAD.

Ustalono, iż w okresie objętym kontrolą 36 SPLT realizował loty o statusie HEAD, mimo iż Dowódca Sił Powietrznych nie określił typów statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów o statusie HEAD, co było niedopelnieniem obowiązku wynikającego z Instrukcji HEAD.

Kontrola zgodności postępowania 36 SPLT z obowiązującymi procedurami w zakresie prawidłowości organizacji lotów oraz zapewnienia bezpieczeństwa osobom zajmującym kierownicze stanowiska w państwie w trakcie realizacji lotów, dokonana na wybranej losowo próbie 48 lotów (25 krajowych i 23 zagranicznych) oraz na wybranej próbie celowej 30 lotów (w tym 28 lotów, w trakcie których wystąpiły incydenty lub wypadki lotnicze), wykazała nieprawidłowości polegające na:

² Porozumienie w sprawie wojskowego specjalnego transportu lotniczego z dnia 15 grudnia 2004 r. zawarte w celu określenia zasad i zapewnienia właściwego dysponowania statkami powietrznymi wojskowego specjalnego transportu lotniczego oraz obsługi pasażerskiej osób uprawnionych do korzystania z tego transportu pomiędzy Szefami Kancelarii Prezydenta, Sejmu, Senatu i Prezesa Rady Ministrów oraz Ministrem Obrony Narodowej.

³ Instrukcja została wprowadzona rozkazem nr 82 Dowódcy Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej z dnia 21 maja 2004 r.

⁴ Instrukcja została wprowadzona decyzją z dnia 9 czerwca 2009 r. Nr 184/MON Ministra Obrony Narodowej.

⁵ Regulamin został wprowadzony na mocy decyzji z dnia 13 października 2006 r. nr 412/MON Ministra Obrony Narodowej.

- przygotowaniu - w 19 przypadkach (24% badanych lotów) - lotów na podstawie zawiadomień przekazanych bezpośrednio przez Kancelarię Prezydenta, Kancelarię Sejmu, Kancelarię Senatu oraz MSZ, a nie na podstawie zamówień przekazanych przez Szefa Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, do czego zobowiązywało Porozumienie,
- niewyznaczeniu - w ośmiu przypadkach (10,3% badanych lotów) - podczas realizacji lotów o statusie „Ważny” statków powietrznych zapasowych, co było niezgodne z procedurą określoną w Instrukcji oznaczonej symbolem Ważny,
- niedokonaniu - w 2 przypadkach (2,6% badanych lotów) - oblotów komisyjnych wyznaczonych do lotów statków powietrznych, co było niezgodne z procedurą określoną w Instrukcji oznaczonej symbolem Ważny,
- realizowaniu - w dwóch przypadkach (2,6% badanych lotów) - zadań należących do nawigatora samolotu przez pilotów, którzy nie posiadali uprawnień do wykonywania tych zadań,
- nieudokumentowaniu - w 12 przypadkach (15,4% badanych lotów) - informacji o zdarzeniu lotniczym (wystąpieniu awarii) mającym miejsce podczas realizacji lotów,
- nieudokumentowaniu - w trzech przypadkach (3,8%) badanych lotów) - podjęcia decyzji o zmianie zaplanowanej trasy przelotów samolotu o statusie „HEAD”,
- niepotwierdzeniu - w trzech przypadkach (3,8% badanych lotów) - zapoznania się z treścią komunikatu meteorologicznego przez dowódcę statku powietrznego przed wykonaniem lotu, co było niezgodne z Instrukcją Meteorologicznego Zabezpieczenia Lotów Lotnictwa Sił Zbrojnych RP,
- przekroczeniu, w trakcie jednego lotu, maksymalnego czasu pracy członków załogi statku powietrznego, co było niezgodne z procedurą zawartą w Regulaminie lotów,
- wykonaniu lotu pomimo zbyt krótkiej przerwy na odpoczynek części członków załogi, co było sprzeczne z procedurą zawartą w Regulaminie lotów,
- niedokonaniu - w dwóch przypadkach (2,6% badanych lotów) - rekonesansu lądowiska przed wykonaniem lotów celem określenia jego przydatności do lądowania - co było niezgodne z Instrukcją oznaczoną symbolem Ważny.

NIK negatywnie ocenia wykonywanie przez pilotów 36 SPLT lotów samolotami pomimo ich niesprawności. W toku kontroli ustalono bowiem, iż w dniu 25 kwietnia 2005 r. dopuszczono do lotu na trasie Warszawa-Bolonia-Warszawa statek powietrzny pomimo niesprawności systemu nawigacyjnego, zaś lot wykonany w dniu 28 lutego 2010 r. na trasie Warszawa-Kraków-Warszawa - zrealizowany został pomimo niesprawności wskaźnika poziomu oleju silnika prawego oraz wyłączonej radiostacji ratowniczej.

Ustalono również, że w trakcie lotu realizowanego w dniu 8 czerwca 2007 r. na trasie Okęcie-Gdańsk-Okęcie doszło do przekroczenia przez pilotów ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego poprzez przechylenie samolotu powyżej dopuszczalnego poziomu.

NIK negatywnie ocenia realizację zadań z zakresu szkolenia lotniczego w 36 SPLT. Stwierdzono bowiem, iż w przypadku pięciu lotów ćwiczenia lotnicze wykonywane były nierzetelnie, niezgodnie z wymogami obowiązującego Programu Szkolenia Lotniczego⁶ (tj. niezgodnie z obowiązującymi założeniami i wymogami dla danego ćwiczenia). W ocenie NIK, wykonywanie ćwiczeń lotniczych sprzecznie z założeniami Programu Szkolenia powodowało, że piloci nie mieli wiedzy co do możliwości wykonania lotów w warunkach wymaganych Programem i w rezultacie wpływało na poziom wyszkolenia pilotów. Na szczególną uwagę zasługuje zaniechanie szkolenia pilotów 36SPLT na symulatorach lotów samolotów Tu-154M i Jak-40, pomimo iż Dowództwo Sił Powietrznych zarówno w dokumentacji planistycznej jak i sprawozdawczej ze szkolenia Sił Powietrznych podkreślało istotną rolę, jaką w procesie szkolenia odgrywają treningi na tego rodzaju urządzeniach. Szkoleń na symulatorze lotu samolotu Jak 40 nie realizowano od 2003 r. ze względu na awarię posiadanego urządzenia treningowego. Natomiast szkoleń na symulatorze Tu-154 zaprzestano w 2008 r., ponieważ zmiana firmy serwisującej samoloty spowodowała, że szkolenia nie mogły być realizowane na dotychczasowych zasadach. Wznowienie szkoleń na symulatorach nastąpiło dopiero po katastrofie w Smoleńsku.

Ustalono także, że w okresie objętym kontrolą w 36 SPLT nie realizowano w całości przyjętych w planach limitów nalotów szkoleniowych. Przyczyną tego było w szczególności zwiększenie, kosztem limitów nalotów szkoleniowych, limitu nalotu dyspozycyjnego przysługującego Kancelarii Prezesa Rady Ministrów, Prezydenta RP, Ministra Obrony Narodowej i Szefa Sztabu Generalnego. Spowodowało to niemożność pełnej realizacji zaplanowanych zadań w zakresie szkolenia lotniczego, co miało, zdaniem NIK, wpływ na jakość wyszkolenia pilotów realizujących m.in. zadania w zakresie przewozu osób zajmujących kierownicze stanowiska w państwie.

NIK stwierdziła istotne nieprawidłowości w zakresie dokumentowania przez pilotów 36 SPLT warunków meteorologicznych panujących w trakcie realizacji lotów szkoleniowych. Ustalono, że na 30 zbadanych przypadków w 13 wystąpiły istotne rozbieżności między warunkami meteorologicznymi dla lotniska lądowania, wskazanymi przez załogi statków powietrznych w rozkazach lotów i księdze ewidencji lotów, a danymi wynikającymi z depechy do przekazywania informacji meteorologicznych dla lotnictwa, określającej aktualne warunki atmosferyczne METAR. Załogi statków powietrznych prezentowały warunki meteorologiczne zaniżone - trudniejsze - w stosunku do rzeczywistości panujących na danym lotnisku w momencie lądowania, przez co potwierdzały wykonanie zadań w warunkach atmosferycznych trudniejszych od faktycznie panujących. NIK zauważa, że warunki atmosferyczne wskazywane przez załogi statków powietrznych, a odbiegające od realnie panujących, odpowiadały warunkom minimalnym określonym przepisami dla dowódcy załogi

⁶ Program szkolenia lotniczego na samolotach transportowych (PSzLT-73).

do lądowania. NIK zwraca również uwagę, że warunkiem niezbędnym do przedłużenia uprawnień do wykonywania lotów w gorszych warunkach jest wykonywanie określonego limitu lotów w tego rodzaju warunkach atmosferycznych, co mogło mieć wpływ na wykazywane przez pilotów dane.

Przedstawiając powyższe nieprawidłowości (mające zasadniczy wpływ na nieprawidłową realizację zadań przez 36 SPLT w zakresie organizacji lotów oraz zapewnienia bezpieczeństwa osobom zajmującym kierownicze stanowiska w państwie w trakcie realizacji lotów) NIK zauważa, że istotnym problemem mającym znaczenie podczas realizacji przez 36 SPLT zadań był zły stan techniczny statków powietrznych będących w posiadaniu Pułku⁷. Samoloty były stare i wyeksploatowane, cechowały się dużą awaryjnością, co powodowało konieczność częstego ich przeglądu i serwisowania. Także znaczna fluktuacja kadr w grupie pilotów (odejście ze służby dużej liczby doświadczonych pilotów) powodowała, iż występowały poważne trudności w prawidłowej realizacji zadań nałożonych na 36 SPLT zarówno w zakresie przewozu dysponentów lotów, jak i w szkoleniach. Ustalono, iż o trudnościach wynikających z eksploatacji i złego stanu technicznego statków powietrznych oraz o braku doświadczonych pilotów, Dowództwo Pułku informowało Dowództwo Sił Powietrznych m.in. w analizach rocznych stanu bezpieczeństwa lotów w 36 SPLT za 2008 i 2009 r.

NIK stwierdziła, iż organizacja przez 36 SPLT lotów zrealizowanych w dniu 7 i 10 kwietnia 2010 r. z Warszawy na lotnisko Smoleńsk-Siewiernyj odbyła się niezgodnie z obowiązującymi procedurami. Ustalono, że w powyższych przypadkach zdecydowano się na realizację lotów, chociaż w tym czasie ww. lotnisko występowało jako lotnisko wojskowe, nie ujęte w dostępnym w 36 SPLT rejestrze. Było to niezgodne z § 9 pkt 16 Regulaminu lotów określającym, że lotnisko wykreślone z rejestru lotnisk jest lotniskiem zamkniętym. Było to również naruszeniem § 1 pkt 5 Instrukcji HEAD, zgodnie z którym operacje startów i lądowań statków powietrznych o statusie HEAD można wykonywać na samolotach z lotnisk czynnych. Jako przyczyny decyzji o realizacji tych lotów, były Dowódca 36 SPLT Ryszard Raczyński wskazał zapotrzebowanie na te loty dysponentów lotów, uzyskanie zgody dyplomatycznej na przelot z lądowaniem na lotnisku Smoleńsk-Siewiernyj oraz brak sygnału ze strony rosyjskiej, że lotnisko jest nieczynne i zabronione jest wykonywanie na nim operacji startów i lądowań. Ponadto, w przypadku dwóch lotów wykonanych w dniu 10 kwietnia 2010 r. na trasie Okęcie-Smoleńsk załogi samolotów zdecydowały się na wykonanie lotów pomimo nieotrzymania komunikatów meteorologicznych o warunkach pogodowych panujących na lotnisku Smoleńsk-Siewiernyj. Stwierdzono ponadto, że w dniu 31 marca 2010 r. Szef Sekcji Planowania i Ewidencji w Pionie Szkolenia 36 SPLT⁸ wystąpił do Szefostwa

⁷ Miało to bezpośredni wpływ na wzrastającą liczbę zaistniałych zdarzeń lotniczych. Po odnotowaniu jej spadku w 2006 r. do 16 zdarzeń, zwiększała się w latach następnych, aż do 55 zdarzeń w pierwszych trzech kwartałach 2010 r.

⁸ Do którego zakresu obowiązków należał m.in. nadzór, koordynacja oraz udział w całokształcie działalności dotyczącej planowania lotów zagranicznych, a także koordynacja i nadzór nad przygotowaniem załóg do wylotów zagranicznych.

Służby Ruchu Lotniczego RP w Warszawie o anulowanie zamówienia na „liderów” rosyjskich mających uczestniczyć w lotach do Smoleńska, motywując to faktem znajomości języka rosyjskiego przez zaplanowanych na te loty pilotów. NIK zauważa jednak, iż w toku badania dokumentacji lotniczej stwierdzono m.in., że posiadana przez 36 SPLT Instrukcja użytkownika w locie samolotu Jak 40 prawie w całości była dostępna tylko w języku rosyjskim, a korzystanie z niej było mocno utrudnione ze względu na słabą znajomość lub brak znajomości języka rosyjskiego przez jej użytkowników.

W związku z decyzją Ministra Obrony Narodowej o rozformowaniu 36 SPLT, Najwyższa Izba Kontroli odstępuje od formułowania wniosków pokontrolnych.

Zgodnie z treścią art. 61 ust. 1 i 2 ustawy o NIK, w terminie 7 dni od daty otrzymania niniejszego wystąpienia pokontrolnego przysługuje Panu Pułkownikowi prawo zgłoszenia na piśmie do Kolegium NIK umotywowanych zastrzeżeń w sprawie ocen i uwag zawartych w tym wystąpieniu.

W razie zgłoszenia zastrzeżeń, zgodnie z art. 62 ust. 2 ustawy o NIK, termin nadesłania informacji, o którym mowa wyżej, liczy się od dnia otrzymania ostatecznej uchwały Kolegium NIK.

2 pmi
J. K.