



RZECZPOSPOLITA POLSKA
Rzecznik Praw Obywatelskich

Janusz KOCHANOWSKI

RPO-627291-IX-9001/09/WR

00-090 Warszawa Tel. centr. 0-22 551 77 00
Al. Solidarności 77 Fax 0-22 827 64 53

Warszawa dnia

25/09/2009

Pan
Bogdan Klich

Minister Obrony Narodowej

Dear Sir,

Uprzejmie informuję, iż dnia 25 sierpnia br. moi współpracownicy przebywali w 41 eskadrze lotnictwa taktycznego w Malborku oraz w Brygadzie Lotnictwa Marynarki Wojennej w Gdyni. Celem wizyty było sprawdzenie przestrzegania praw obywatelskich oraz zapoznanie się z warunkami służby oraz szkolenia, a także najistotniejszymi problemami w szczególności personelu latającego wymienionych jednostek. Odbyto spotkania z dowódcami oraz pilotami, podczas których zainteresowani mieli możliwość przedstawić Rzecznikowi swoje uwagi i wnioski.

Z relacji dowództwa eskadry a także pilotów wynika, iż do najistotniejszych problemów, wymagających interwencji i stosownych decyzji Pana Ministra w 41 elt zaliczyć należy:

1/ brak części zamiennych w poważny sposób utrudniający wykonywanie codziennych zadań. 41 eskadra jest jednostką Sił Powietrznych, jedną z kilku, której piloci pełnią dyżury bojowe w kraju. Uczestniczą także w ćwiczeniach sojuszniczych organizowanych zarówno u nas jak również poza granicami Polski. Wykonywane zadania bojowe wymagają aby znajdujące się na wyposażeniu samoloty MiG - 29 były zawsze sprawne i w każdej chwili gotowe do startu. Dlatego z dużą troską i zaniepokojeniem przedstawiano istniejące kłopoty z częściami zamiennymi. Aby utrzymać gotowość bojową

jednostki, wymontowuje się części z innych samolotów znajdujących się w eskadrze (etat eskadry wynosi 16 samolotów, jest -13, w dniu wizyty sprawnych było 11). Wprowadzie takie działania pozwalają na czasową eksploatację samolotów, ale odbywa się to kosztem innych maszyn, które stoją unieruchomione na lotnisku. Nie może to być zatem docelowym rozwiązaniem tego trudnego problemu. Piloci ze zdziwieniem i niepokojem sygnalizują iż sprawy części zamiennych nie można rozwiązać od czasu przekazania samolotów MiG-29 do eskadry (początek lat dwutysięcznych). Z uwagi na wiek samolotów oraz ich codzienną eksploatację problem ten z każdym rokiem będzie narastał i wymaga podjęcia szybkich działań ze strony Pana Ministra;

2/jako wymagający szybkiej poprawy został przedstawiony obecny system szkolenia pilotów w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie. Absolwenci szkoły, którzy kierowani są do jednostek posiadają nalot zazwyczaj ok. 140 godzin, a powinni mieć w granicach 240 -250 godzin. Mała liczba wylatanych godzin zmusza dowódców, jednostek do których zostali skierowani, do organizowania im indywidualnych programów szkolenia. Wydłuża to znacząco cykl podnoszenia kwalifikacji i powoduje, że młodzi piloci dopiero po upływie ok. 2,5 roku od czasu przybycia do eskadry mogą zacząć wykonywać loty na samolotach MiG -29. Może to nastąpić pod warunkiem, iż cały przygotowany program jest systematycznie realizowany bez zakłóceń, co przy obecnych różnego rodzaju trudnościach nie jest takie oczywiste. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek opóźnień okres ten znacznie się wydłuża;

3/ wiele krytycznych uwag pilotów dotyczyło obowiązujących obecnie przepisów określających zasady przyznawania dodatków do uposażenia zasadniczego żołnierzy zawodowych (rozporządzenie MON z dnia 8 czerwca 2004 r.). W ocenie zainteresowanych dotychczasowe regulacje odnoszące się do pilotów są oderwane od rzeczywistości i wymagają szybkiej zmiany. Zgodnie z § 9 ust. 2 wymienionego rozporządzenia „dodatek specjalny w wysokości określonej w ust. 1 przyznaje się żołnierzowi zawodowemu, który w ciągu roku kalendarzowego wykonuje loty w wymiarze nie niższym niż: 1/ - 30 godzin samolotem naddźwiękowym albo 40 godzin - innym wojskowym statkiem powietrznym". Przyjęte regulacje prawne stawiają w kłopotliwej sytuacji szczególnie dowódców i oficerów sztabów, bo aby otrzymać dodatek są zmuszeni do wykonywania odpowiedniej liczby nalotów. Godzina lotu samolotu MiG-29 kosztuje ok. 80 tys. zł, co stanowi zaledwie

niewielki procent otrzymywanego dodatku. Wykonujący naloty oficerowie wykonują jedynie najprostsze ćwiczenia, nie podnosząc swych umiejętności, ponieważ chodzi wyłącznie o osiągnięcie wyznaczonego czasu przebywania w powietrzu. Zabierają jednak możliwości wykonywania lotów i szkolenia się młodym pilotom, którym nalot jest niezbędny do utrzymania sprawności bojowej i podnoszenia swych kwalifikacji. Proponowano, aby przyjąć inne znacznie tańsze rozwiązania np.: zachować dodatek po uzyskaniu przez pilota I klasy. Ponadto w ocenie zainteresowanych awansując na wyższe stanowisko przyznany wcześniej dodatek powinien być pilotowi zachowany. Takie rozwiązanie pozwoliłoby, przy ograniczonych środkach finansowych, na wykorzystanie ich przede wszystkim do szkolenia młodych pilotów. Jako trudny do zrozumienia przyjęto fakt uprzywilejowania w przytoczonym rozporządzeniu (przy mnożnikach kwoty bazowej) pilotów latających na samolotach F-16. Podkreślano, iż latają na podobnym sprzęcie i realizują takie same zadania;

4/ słabe i złe jakościowo zaopatrzenie. Funkcjonujący w Siłach Zbrojnych system zaopatrzenia oceniony został jako niesprawny i utrudniający wykonywanie zadań,. Brak kombinezonów dla pilotów oraz butów a otrzymywane są złej jakości (np. zelówki od butów odklejają się już po kilku tygodniach używania) Zwracano uwagę, iż te same zakłady, które dostarczają kombinezony oraz buty, produkują je dla pilotów niemieckich, jednak jakość dostarczanych przedmiotów jest zupełnie inna, co dla polskich użytkowników jest trudne do zrozumienia. Obowiązujące tabele należności przedmiotów mundurowych przewidują iż np.; buty przysługują pilotom na 2 lata. Bardzo często zdarza się jednak, iż w magazynie butów nie ma (zazwyczaj określonych rozmiarów) i czeka się całymi miesiącami, aby je otrzymać. Podkreślić należy, iż okres zużycia liczy się jednak od chwili otrzymania przedmiotu z magazynu, a nie od czasu powstania należności. W ocenie zainteresowanych postępowanie takie jest celowe i ma przynieść wymuszone na kadrze oszczędności (np.; w czasie 6 lat zgodnie z tabelą należności należy wydać 3 pary obuwia, ale z powodu braku wymaganych przedmiotów w magazynie i wynikających opóźnień piloci otrzymują tylko 2 pary). Słabo funkcjonujący system zaopatrzenia oraz nienajlepsza jakość zamawianego przez Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych wyposażenia, powoduje, że piloci za własne pieniądze zakupują różne przedmioty potrzebne do wykonywania zadań służbowych. Jako przykład pokazywali kurtki pilota zakupione prywatnie z uwagi na

potrzeby bezpieczeństwa wykonywanych zadań. Pomimo wielokrotnych zapewnień, istniejącego od wielu lat problemu nie udało się rozwiązać;

5/ z dużą troską przedstawiony został także problem etatowy eskadry. Obecnie w jednostce jest jeden etat podpułkownika (dowódca), jeden majora, 8 etatów kapitańskich i 8 etatów porucznika. Takie ustawienie etatowe w ocenie pilotów, powoduje zakończenie służby wojskowej przez większość pilotów na stopniu kapitana. Możliwości awansu na wyższy stopień - z ośmiu kapitanów ma wyłącznie dwóch. Podkreślano, iż w eskadrze kapitan to pilot o wysokim stopniu wykszolenia i dużym nalocie. Przy ograniczonych możliwościach finansowych państwa wydawać by się mogło, iż należy zrobić wszystko, aby takich wykszolonych i doświadczonych oficerów zatrzymać. Z niewiadomych dla pilotów przyczyn tak się jednak nie dzieje. Łatwiej jest spowodować zwolnienie wykszolonych pilotów niż wprowadzić korekty etatowe zachęcające ich do pozostania w dalszej służbie. Jako przykład, iż takie możliwości istnieją, podawano struktury etatowe jednostek w Łasku i Krzesinach (gdzie są na wyposażeniu samoloty F-16), które są korzystniejsze dla pełniących tam służbę oficerów (podobnie jak z sygnalizowanym wcześniej nalotem przeliczeniowym), pomimo, iż wykonują podobne zadania;

6/ istotą utworzenia Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych było odciążenie dowódców od spraw związanych z zabezpieczeniem szkolenia i funkcjonowania jednostek. W ocenie pilotów efekt tych zmian jest zupełnie inny. Obecnie Dowódca 22 Bazy, który jest jednostką gospodarczą eskadry nie ma możliwości realizacji zgłaszanych, szczególnie bieżących potrzeb. Doprowadzono do takiej sytuacji, iż łatwiej jest otrzymać nowy komputer, niż komplet baterii do laptopa. Od roku z eskadry wysyłane są zamówienia na nowy fax, ale jak dotychczas bezskutecznie. W ostatnim okresie czasu wiele mówi się o bezpieczeństwie lotów, a tymczasem od ponad 2 lat dowódca eskadry występuje o nowy sprzęt radiolokacyjny, ale bez rezultatu. Użytkowany obecnie przez eskadrę sprzęt należy do najstarszych w Polsce i znacząco wpływa na bezpieczne wykonywanie codziennych zadań przez pilotów. Jako przykład „szybkiego” załatwiania spraw zgłaszanych przez eskadrę podano zakup namiotów dla samolotów pary dyżurnej, który to trwał bez mała 5 lat. Do tego czasu samoloty stały na płycie lotniska, co związane było z ponoszeniem dodatkowych kosztów, znacznie wyższych niż cena namiotów. Szybkiego rozwiązania

wymaga problem koszenia i usuwania trawy z terenu lotniska związanego bezpośrednio z bezpieczeństwem wykonywanych lotów;

7/ dostosowanie przepisów mundurowych do istniejących potrzeb i realiów Obowiązujące obecnie pozwalają na noszenie kombinezonów lotniczych jedynie na terenie lotniska (jednostki). Nie stanowi to problemu, jeśli obiekty jednostki znajdują się w jednym miejscu, co w warunkach naszych Sił Powietrznych jest zjawiskiem raczej rzadkim. Kłopoty - zdaniem pilotów - zaczynają się wtedy, kiedy jednostka usytuowana jest w kilku miejscach tak jak 41 eskadra (w trzech). Obowiązujące, w ocenie zainteresowanych, z innej epoki przepisy, ograniczają możliwości przemieszczania się pilotów w kombinezonach lotniczych z uwagi na interwencje patroli Żandarmerii Wojskowej. Stanowi to poważne utrudnienie, szczególnie wtedy, kiedy istnieje potrzeba załatwienia pilnej sprawy i nie ma czasu na zmianę umundurowania. Zwracano uwagę, iż przebywając poza granicami kraju nie spotkali się z podobnymi uregulowaniami i prawdopodobnie jesteśmy jedynym państwem na świecie, który wprowadził takie nie mające nic wspólnego z potrzebami przepisy;

8/ niezwykle ważną dla pilotów sprawą jest wyposażenia ich w telefony komórkowe, co wynika z obowiązującego Regulaminu Lotów. Ma to na celu zwiększenie bezpieczeństwa w przypadkach zaistnienia sytuacji awaryjnych. Pomimo tego Inspektorat Wsparcia nie respektuje postanowień Regulaminu Lotów i telefonów komórkowych piloci nie otrzymali. Sprawa ta wymaga pilnego rozwiązania.

9/ problem wyposażenia samolotów MiG-29 tych zakupionych jeszcze w dawnym ZSRR i sprowadzonych nieco później z Republiki Federalnej Niemiec. Różnią się od siebie tym, iż te pierwsze nie posiadają kamer pozwalających na rejestrację czynności podejmowanych przez pilota podczas wykonywania zadań bojowych. Ma to istotne znaczenie szczególnie w czasie udziału w różnych ćwiczeniach, ponieważ po zakończeniu lotu można odtworzyć zachowanie się pilota, a także wskazać i omówić popełnione błędy. Wydawać by się zatem mogło, iż w kamery takie będą wyposażane te samoloty, które ich jeszcze nie posiadają. Niestety samoloty, które są kierowane na przeglądy oraz naprawy do Zakładów Lotniczych w Bydgoszczy i posiadają zamontowane kamery, wracają do eskadry po remoncie, ale już bez tego sprzętu. Jest to dla zainteresowanych sprawa bardzo trudna do zrozumienia i zaakceptowania;

10/ poważny problem dla pilotów stanowi brak wojskowej służby zdrowia. Trudności z dostępem do opieki medycznej, która w przypadku personelu latającego jest na co dzień niezbędna powoduje, iż piloci zmuszeni są do leczenia się we własnym zakresie, ponieważ w ich odczuciu sprawa ta nikogo nie interesuje. Sytuacja taka trwa od kilku lat i nie widać żadnych zmian na lepsze. Podkreślano z żalem, iż takich problemów nie mają piloci żadnego z państw należących do NATO. O stanie służby zdrowia w wojsku może świadczyć fakt, iż na 4 etaty lekarzy w jednostce obsadzony jest tylko jeden i to przez lekarza psychiatrę a więc specjalizacji nie najbardziej przydatnej w jednostce bojowej;

11/ ostatnie ograniczenia finansowe, które wprowadzone zostały w MON, spowodowały, iż nie ma pieniędzy na delegacje służbowe żołnierzy oraz planowane szkolenia w tym bardzo ważne dla ich bezpieczeństwa, bo przygotowujące pilotów do wykonania katapultowania w warunkach gdy samolot znajduje się nad morzem. Dużo trudności w realizacji zadań służbowych powstało po wstrzymaniu naboru do służby zawodowej. Spowodowało to brak kierowców, co z kolei uniemożliwia dowieszenie personelu na lotnisko oraz dostarczenie paliwa i innych niezbędnych materiałów do samolotów. Stanowi to poważne utrudnienie w realizacji przez eskadrę codziennych zadań.

Brygada Lotnictwa Marynarki Wojennej w Gdyni w skład której wchodzi 3 eskadry (które stacjonują w Gdyni, Darłowie i Siemirowicach) posiada 131 etatów pilotów (w dniu wizyty obsadzonych było 81). Na 43 statki powietrzne (31 śmigłowców i 12 samolotów) sprawnych było 24. Do najważniejszych problemów zgłaszanych przez dowódcę oraz personel latający a wymagających podjęcia działań przez Pana Ministra zaliczyć należy:

a/ ograniczenia finansowe wprowadzone przez MON, w Brygadzie spowodowały wstrzymanie remontów oraz zakupów nowych części do samolotów. Obecnie w remoncie jest 20 silników (10 do samolotów i 10 do śmigłowców), co stanowi prawie połowę posiadanych statków powietrznych. Jest to poważnym problemem dla dowództwa i pilotów nie tylko utrudniającym wykonywanie codziennych zadań ale także znacząco ograniczających przygotowane i realizowane programy, z uwagi na częste przerwy i co za tym idzie brak ciągłości szkolenia. Podkreślić należy, iż eksploatowane samoloty nie są najnowszej generacji, a najstarsze z nich śmigłowce W-3 mają ponad dwadzieścia lat. Brak środków finansowych powoduje także, iż nie wypłaca się na bieżąco świadczeń za podróże służbowe oraz szkolenia;

b/ krytycznie zostały ocenione przez pilotów (podobnie jak w 41 elt) obowiązujące przepisy określające zasady przyznawania dodatków do uposażenia zasadniczego żołnierzy zawodowych (rozporządzenie MON z dnia 8 czerwca 2004 r.). Wprowadzenie limitów (w tym przypadku 40 godzinnego nalotu) powoduje, iż zamiast szkolenia (i tak utrudnionego z powodu braku sprzętu) wykonuje się loty, aby uzyskać wymagane minimum zapewniające otrzymanie dodatku. Stan taki wpływa na poziom wyszkolenia personelu latającego. Zdaniem pilotów należy poszukać innych mniej kosztownych rozwiązań, a z obowiązujących jako bardzo kosztownych, szybko zrezygnować;

c/ dużo niezadowolenia pilotów wywołuje sprawa używanych kombinezonów lotniczych. Te które otrzymują są słabej jakości, jednakowych rozmiarów a więc nie dopasowane do wzrostu oraz z niewiadomych dla nich powodów - koloru pomarańczowego. Proponowano, aby kolor kombinezonów był taki jaki obowiązuje w Siłach Powietrznych. Podkreślano, iż w używanych na lądzie i tak nie latają w czasie akcji ratowniczej, wtedy bowiem używane są inne kombinezony (także koloru pomarańczowego) określane jako „morski ubiór pilota”;

d/ sprawa dodatków dla nawigatorów. Po wprowadzeniu nowej ustawy o służbie wojskowej żołnierzy zawodowych dodatki nawigatorów zostały ograniczone i obecnie otrzymują je w takiej wysokości jak pozostały personel latający (technik i radiotelegrafista). Sytuacja taka powoduje dużo niezadowolenia i stanowi często bezpośrednią przyczynę rezygnacji ze służby tej grupy specjalistów. Tymczasem proces wyszkolenia i przygotowania nawigatora do wykonywania zadań jest długi i kosztowny. Dlatego, choćby z tego powodu warto byłoby ponownie przeanalizować obowiązujące w tym zakresie przepisy. Podkreślić należy, iż w Brygadzie dotyczy to ok. 35 żołnierzy;

e/ brak możliwości wykorzystania dni wolnych za pełnione służby i dyżury. Spowodowane to jest niepełną obsadą etatową i koniecznością pełnienia dyżurów przez załogi samolotów. Nie mogą także otrzymać w zamian rekompensaty finansowej, ponieważ nie przewidują tego obowiązujące obecnie przepisy. Sprawa wymaga podjęcia stosowych decyzji na szczeblu MON;

f/ specyfika wykonywanych zadań przez pilotów Brygady polega także na tym, iż jako jedyni w Siłach Zbrojnych uczestniczą w rejsach okrętów Marynarki Wojennej. Załogi śmigłowców, które odbywają takie rejsy i realizują zadania z pokładów okrętów,

podnosili sprawę przyznawania dodatków, bowiem nie tylko latają w powietrzu, ale także pływają. Tymczasem obowiązujące przepisy nie przewidują tego rodzaju sytuacji. Zgodnie bowiem z § 5 ust. 1 i 2 przytoczonego wcześniej rozporządzenia Ministra Obrony Narodowej „żołnierzowi zawodowemu spełniającemu równocześnie warunki do otrzymania dodatku specjalnego przyznaje się dodatek specjalny ustalony w najwyższej stawce miesięcznej. Przepis ten stosuje się odpowiednio w przypadku zbiegu uprawnień do dodatku specjalnego według różnych stawek”. W ich przekonaniu przepis ten jest dla nich krzywdzący i nie uwzględnia realizowanych zadań. Ponadto, zgodnie z przepisami większa od wymaganej, liczba godzin nalotów, a także ilość lat wykonywanych lotów, nie powodują wzrostu dodatku (poza pilotami samolotów F-16, których potraktowano w sposób uprzywilejowany), proponowano aby takie rozwiązania jakimi objęto pilotów samolotów wielozadaniowych F-16 zastosować wobec wszystkich pilotów. W zaistniałej sytuacji - w ocenie pilotów - po dojściu do górnej granicy wysokości dodatku, nie opłaca się dalej wykonywać tych samych zadań, ale najlepiej je zmienić;

g/ brak certyfikatów wojskowych kontrolerów ruchu powietrznego. Zdaniem pilotów ich kwalifikacje są znacznie niższe od kontrolerów pracujących na lotniskach cywilnych, co wpływa na bezpieczeństwo wykonywanych lotów. Pomimo sygnalizowania tej sprawy od kilku lat problem pozostaje nie rozwiązany. Dotyczy to zarówno kontrolerów Sił Powietrznych jak i Marynarki Wojennej. Ponieważ w kraju są niewielkie możliwości ich przeszkolenia, sugerowano aby wysyłani byli za granicę na specjalnie organizowane ośmiomiesięczne kursy;

h/ podobnie jak w 41 elt, krytycznie został oceniony funkcjonujący system zaopatrzenia. Pomimo opracowania norm przysługujących należności, nie można ich jednak otrzymać - najczęściej z powodu ich braku w magazynie. Dlatego proponowano, aby te przedmioty, które się należą były wydawane i to nie po roku, ale wtedy, gdy taka należność powstała. Poruszony został także problem okularów pilotów. Brak jest obecnie norm określających wymogi, jakie powinny spełniać. Okulary, które obecnie otrzymują są słabej jakości i zmusza to pilotów do ich zakupu we własnym zakresie.

i/ dużo niezadowolenia wywołują problemy socjalne w miejscu pełnienia służby. Brak pryszniców, nieszczelne okna, przez które podczas opadów deszczu wlewa się woda, przeciekające i zagrzybione sufity oraz jeden pokój przypadający na 10 pilotów - to

warunki w jakich codziennie pełnią swą odpowiedzialną służbę. Jak oświadczył jeden z pilotów od 2 lat nie ma swego biurka ani szafki, a wszystkie niezbędne do służby rzeczy przynosi codziennie z domu. W ocenie zainteresowanych sytuacja taka trwa od kilku lat i z każdym rokiem się pogarsza. Przedstawiona sytuacja powoduje, iż możliwości przygotowywania się do wykonywania codziennych zadań, często bardzo trudnych i niebezpiecznych, są ograniczone.

Uwzględniając powyższe, oraz działając na podstawie, art. 16 ust 1 ustawy z dnia 15 lipca 1987r. o Rzeczniku Praw Obywatelskich (tekst jedn. Dz. U. z 2001 r. Nr 14, poz. 147) przedstawiam te istotne i trudne sprawy, wyrażając nadzieję, że podjęte przez Pana Ministra działania spowodują ich rozwiązanie.

Będę wdzięczny Panu Ministrowi za poinformowanie mnie o zajęтым stanowisku wobec przedstawionych problemów.

*Zawsze sprzą nam
pan Bohanek.*