

Koniec niemieckiego programu Euro Hawk – implikacje dla RFN i NATO

Justyna Gotkowska, Koniec niemieckiego programu Euro Hawk – implikacje dla RFN i NATO

14 maja niemiecki resort obrony ogłosił, że rezygnuje z planowanego zakupu samolotów bezzałogowych typu Euro Hawk. Powodem rezygnacji okazały się trudności i duże koszty dopuszczenia systemu do ruchu lotniczego w RFN i Europie. Rezygnacja z jednego z największych niemieckich programów zbrojeniowych stała się bezprecedensowym skandalem dotyczącym zamówień uzbrojenia i sprzętu wojskowego w RFN. Dotyczy to zarówno poniesionych kosztów (straty ok. 600–800 mln euro), jak i sposobu prowadzenia programu przez Ministerstwo Obrony. Sprawa jest wykorzystywana przez opozycję w kampanii przed wyborami do Bundestagu we wrześniu 2013 roku. Niewykluczone są również dymisje w niemieckim Ministerstwie Obrony. Afera może także mieć negatywne konsekwencje dla jednego z najważniejszych programów NATO – Sojuszniczej Obserwacji Obiektów Naziemnych z Powietrza (AGS). Może oznaczać kolejne opóźnienia w jego realizacji i wzrost kosztów związany z dopasowaniem zamówionego systemu do nowych regulacji europejskich.

Niemiecki program Euro Hawk

Program Euro Hawk był jednym z największych programów zbrojeniowych RFN ostatnich lat i jednym ze sztandarowych przykładów niemiecko-amerykańskiej współpracy zbrojeniowej. W ramach programu, którego koszty szacowano na ok. 1,3 mld euro, RFN miała zakupić łącznie pięć bezzałogowych samolotów. Euro Hawk miał być wykorzystywany do rozpoznania radioelektronicznego SIGINT i jako bezzałogowy system klasy HALE (*high altitude long-endurance*) miał mieć możliwość wykonywania działań rozpoznawczych na dużych przestrzeniach przy pułapie lotu do 18 km (powyżej pułapu lotów pasażerskich) i czasie trwania lotu do ok. 30 godzin. Program Euro Hawk zapoczątkowany został w 2001 roku przez rząd SPD/Zieloni. Umowę na budowę prototypu w 2007 roku podpisał rząd CDU/CSU/SPD, a na dostarczenie egzemplarza próbnego w lipcu 2011 roku wyraziła zgodę obecna koalicja CDU/CSU/FDP.

Euro Hawk został skonstruowany na podstawie bezzałogowego samolotu Global Hawk RQ-4B Block 20 amerykańskiej firmy Northrop Grumman. Samoloty typu Euro/Global Hawk

(długość 14,5 m, rozpiętość 40 m) są obecnie jednymi z największych wojskowych samolotów bezzałogowych na świecie. Global Hawk RQ-4B Block 20 został dostosowany konstrukcyjnie do potrzeb niemieckich i wyposażony w urządzenia SIGINT niemieckiej firmy Cassidian, spółki-córki EADS. Dotychczasowe koszty wykonania prototypu wraz z urządzeniami SIGINT, jego testów od lipca 2011 roku i dostosowania bazy wojskowej w Jagel do potrzeb programu wyniosły prawdopodobnie ok. 600–800 mln euro (niektóre szacunki mówią nawet o 1 mld euro). W połowie maja br. niemieckie Ministerstwo Obrony poinformowało o całkowitej rezygnacji z programu Euro Hawk – tj. z zakupu pozostałych czterech samolotów bezzałogowych i z wykorzystania operacyjnego prototypu. Jako powód podano duże trudności i dodatkowe ogromne koszty (500–600 mln euro) związane z procedurą dopuszczenia samolotu do użytkowania w kontrolowanej przestrzeni powietrznej w RFN poza ściśle określonymi częściami przestrzeni powietrznej. W przypadku intensywnie wykorzystywanej przestrzeni powietrznej RFN jest to niezbędne do wykorzystywania systemów bezzałogowych. Według informacji ministerstwa problemy dotyczyły braków w dokumentacji technicznej ze strony amerykańskiej firmy. Według informacji prasowych w grę prawdopodobnie wchodziły również techniczne problemy prototypu – punktowe problemy łączności samolotu z naziemną stacją kierowania, jak i niechęć amerykańskiej firmy do przekazywania wrażliwych danych technologicznych oraz brak automatycznego systemu antykolizyjnego.

Konsekwencje rezygnacji z programu Euro Hawk w RFN

Rezygnacja z programu Euro Hawk z powodu trudności dotyczących dopuszczenia do ruchu lotniczego jest jednym z największych skandali ostatnich lat w obszarze zamówień uzbrojenia i sprzętu wojskowego w RFN. Dotyczy to zarówno poniesionych kosztów, jak i procedur i prowadzenia programu przez niemieckie Ministerstwo Obrony. Po pierwsze, resort obrony poniósł ogromne koszty na stworzenie prototypu, prawdopodobnie bez możliwości odzyskania nawet części pieniędzy ze względu na zapisy umowy z konsorcjum Euro Hawk (firm Northrop Grumman i Cassidian). Ponadto, chcąc wykorzystać rozwijane dla programu Euro Hawk urządzenia rozpoznania radioelektronicznego SIGINT, musi nabyć nowe platformy (najprawdopodobniej samoloty załogowe). Po drugie, informacje o możliwych problemach z dopuszczeniem do użytkowania w kontrolowanej przestrzeni powietrznej samolotów Euro Hawk były prawdopodobnie znane jeszcze przed podpisaniem umowy dotyczącym rozwijania prototypu, a przynajmniej od 2011 roku. Programu jednak ani nie przerwano, ani nie zmieniono umowy z konsorcjum. Po trzecie, ze względu na postanowienia umowy programu Euro Hawk, gwarantujące amerykańskiej firmie nieprzekazywanie informacji podmiotom trzecim resort obrony nie dopuszczał Federalnej Izby Obrachunkowej (Bundesrechnungshof, odpowiednik polskiego NIK) do części dokumentacji programu. Tym samym uniemożliwił jego finansową kontrolę, co jest sprzeczne z niemieckim prawem.

Choć w historię programu wmieszane są wszystkie rządy od 2001 roku, począwszy od koalicji SPD/Zieloni, skandal związany z programem Euro Hawk obciąża przede wszystkim obecnego szefa resortu obrony, Thomasa de Maiziére (CDU). Do tej pory uważany był on za

jednego z lepszych ministrów w rządzie kanclerz Angeli Merkel. Sprawa jest obecnie wykorzystywana przez opozycję w ramach kampanii przed wyborami do Bundestagu. Niewykluczone są również dymisje w Ministerstwie Obrony.

Konsekwencje dla natowskiego programu AGS

Rezygnacja RFN z programu Euro Hawk związana z problemami dopuszczenia samolotów bezzałogowych do ruchu lotniczego może mieć również implikacje dla NATO, dla jednego z najważniejszych natowskich programów – Sojuszniczej Obserwacji Obiektów Naziemnych z Powietrza (Alliance Ground Surveillance, AGS). Program AGS ma umożliwić NATO prowadzenie działalności rozpoznawczej – wykrywania obiektów stacjonarnych i mobilnych na lądzie i morzach w czasie rzeczywistym w każdych warunkach pogodowych. System AGS ma tworzyć pięć samolotów bezzałogowych Global Hawk RQ-4B Block 40 oraz naziemne stacje kierowania z bazą we Włoszech (Sycylia), a uzyskanie gotowości operacyjnej zaplanowano na lata 2015–2017. W programie AGS, którego koszty szacowane są na 1,3 mld euro, uczestniczy obecnie 14 państw, w tym Niemcy (Polska chce ponownie w nim partycypować). Niemiecki wkład w program wynosi 483 mln euro. RFN planowała ponadto (nie podpisano jeszcze żadnych umów) zakupić dla Bundeswehry dodatkowe cztery samoloty bezzałogowe Global Hawk RQ-4B Block 40 o podobnych zdolnościach jak natowski AGS.

Ze względu na wielkość i podobieństwo Euro Hawk i Global Hawk, w dyskusjach niemieckich pojawiają się pytania dotyczące możliwych problemów systemów Global Hawk z uzyskaniem dostępu do kontrolowanej przestrzeni powietrznej we Włoszech (certyfikacja natowskich Global Hawk) oraz w RFN (certyfikacja niemieckich Global Hawk). Ponadto nie ma jeszcze jednolitych europejskich regulacji prawnych dotyczących użytkowania wojskowych bezzałogowych statków powietrznych w europejskiej przestrzeni powietrznej, podejmowane są dopiero pierwsze kroki w tym kierunku. Istnieje na razie jedynie dokument o charakterze niewiążących wytycznych organizacji EUROCONTROL, który określa minimalne wymagania, reguły i kryteria wykonywania lotów systemów bezzałogowych, w tym systemu Global Hawk. Według dokumentu powinny one spełniać takie same kryteria bezpieczeństwa, jakie obowiązują załogowe statki powietrzne.

W konsekwencji afery z programem Euro Hawk niemieccy politycy zajmujący się kwestiami wojskowymi zarówno z opozycji (SPD, Zieloni), jak i z koalicji rządzącej (FDP) domagają się obecnie przerwania finansowania wszystkich programów samolotów bezzałogowych. Dotyczy to zarówno niemieckiego wkładu do programu AGS, jak i planów resortu dodatkowego zakupu czterech egzemplarzy Global Hawk. Po pierwsze, dopóki nie zostanie ustalone, czy samoloty te zostaną dopuszczone do użytkowania w kontrolowanej przestrzeni w RFN. Po drugie, dopóki nie zostaną uzgodnione europejskie regulacje dotyczące użytkowania samolotów bezzałogowych w kontrolowanej przestrzeni powietrznej w Europie. Jeśli te postulaty przejmie niemiecki rząd, dla natowskiego programu AGS może to oznaczać kolejne opóźnienia w osiągnięciu gotowości operacyjnej i możliwy wzrost kosztów związany z ewentualnym dopasowaniem systemu do nowych regulacji europejskich.