

**Principalele deficiențe economice și administrative constatate cu ocazia controlului efectuat la "Compania Națională de Transporturi Aeriene Române Tarom SA"**

În baza Mandatului de control nr.3154/26.01.2016 s-a efectuat un control tematic la Compania Națională de Transporturi Aeriene Române Tarom S.A. Din analiza documentelor aferente obiectivelor controlului au rezultat următoarele concluzii preliminare:

1. Nerealizarea indicatorilor prevăzuți în Bugetul de Venituri și Cheltuieli aprobat pentru anii 2014, 2015.

Conform documentelor prezentate, teoretic indicatorii respectivi au fost realizați în anul 2014 și nerealizați în 2015. Însă, dacă nu se ține cont de evoluția favorabilă a prețului petrolului în anii menționați, se constată că **practic pierderile au crescut față de nivelul aprobat prin BVC**, astfel:

mii lei				
Anul	Aprobat prin HG	Realizat	Influența: favorabilă a prețului petrolului + nefavorabilă a cursului de schimb USD/Leu	Rezultat în condițiile menținerii prețului petrolului luat în calcul la fundamentarea BVC
2014	-116.803	-110.161	+87.952	-198.113
2015	-8.236	-41.283	+87.250	-128.533

2. Bugetul de venituri și cheltuieli pentru anul 2015 nu a fost fundamentat pe baze reale:

Cu toate că se cunoștea faptul că la sfârșitul anului 2015 o aeronavă deținută în leasing de Tarom va fi returnată proprietarului și că implicit acest demers presupunea anumite costuri, acestea nu au fost prevăzute în buget decât la un nivel mai mic. Pe lângă acestea au mai fost și alte cheltuieli neprevăzute în bugetul pe 2015, fapt ce a dus la depășirea subcapitolului "Alte cheltuieli de exploatare" cu suma de 68.599.520 lei.

3. Nerespectarea prevederilor Codului Muncii și ale Regulamentului Intern în ceea ce privește întocmirea pontajelor și evidența prezenței personalului Direcției Tehnice:

- condicile de prezență nu reflectă situația reală a orelor lucrate (nu sunt semnate și nu se menționează nimic în cazul lipsei personalului, nu se menționează orele de venire și plecare);
- foile colective de prezență (pontajele) pentru personalul care lucrează în ture evidențiază orele suplimentare prin raportare la norma de timp aferentă

programului normal de lucru de 8 ore, fapt ce conduce la acumularea unui număr mult mai mare de ore suplimentare.

Acest aspect conduce la acordarea de "recuperări" fără bază reală și în plus la crearea unei false probleme a lipsei de personal.

- **foile colective de prezență** nu reflectă orele lucrate efectiv în conformitate cu condicile de prezență - sunt trecute "prezent" persoane care în condică apar "recuperare" și mai mult, sunt trecute "prezent" la program de tură acumulând în acest fel noi ore suplimentare și ore de noapte, în condițiile în care persoanele respective stau acasă. De asemenea au fost constatate cazuri în care, persoane care în foile colective figurează "prezent", au călătorit în străinătate în aceeași perioadă, cu curse ale Tarom.
- conform foilor colective de prezență, nu se respectă prevederile referitoare la perioada de repaus zilnic, săptămânal și anual.

4. **Nerespectarea procedurilor de angajare / recrutare, implementate la nivelul companiei.**
5. **Acordarea, la angajare, a unor salarii discriminatorii raportat la nivelul salariilor celorlalți salariați Tarom, fără a se ține cont de nivelul și responsabilitățile postului și nici de nivelul de salarizare existent în companie pentru posturi similare.**
6. **Neangajarea de personal corespunzător numărului și specializării personalului plecat din companie (ca urmare a ieșirii la pensie și plecări voluntare).**

Toate deficiențele constatate legate de angajarea personalului, de salarizarea acestuia precum și lipsa unei grile de salarizare unice au condus la grave dezechilibre salariale și demotivări ale personalului cu vechime.

Pe fondul acestor nemulțumiri, peste care s-a suprapus eșuarea negocierilor privind încheierea unui nou CCM (încheiat abia în 2015), s-a creat o relație tensionată între angajator și sindicate, soldate cu anularea unora dintre cursele prevăzute în Programul de Operare al companiei.

De asemenea, toate deficiențele menționate la punctele de mai sus, au condus la înregistrarea unui număr foarte mare de curse anulate sau întârziate, cu consecințe negative asupra bugetului companiei - diminuarea veniturilor din exploatare și plata unor despăgubiri în valoare de cca.1 milion de USD.

7. **Nu au fost implementate toate acțiunile prevăzute în Planul de management întocmit de directorul general, exemple:**
 - Nici până la data prezentei nu a fost implementată grila de salarizare unică la nivelul companiei cu toate că această acțiune era prevăzută în Planul de management pentru trimestrul 2 din 2013.
 - Unele măsuri au fost declarate ca implementate, în realitate fiind neimplementate sau în curs de implementare ex: a) desființarea agențiilor externe și încheierea unui contract cu un GSA extern pentru emiterea biletelor de călătorie pe cursele Tarom - agențiile externe nu au fost desființate ci doar s-a schimbat sediul acestora din oraș la aeroport; b) atingerea țintelor privind reducerea pierderilor;
 - nu au fost reduse stocurile cu mișcare lentă / fără mișcare; mai mult acestea au crescut cu cca. 5 milioane lei;
 - nu a fost efectuată renovarea clădirii Corp F;
 - nu au fost demarate măsuri pentru armonizarea flotei;
8. **Nu au fost implementate întocmai și la timp toate hotărârile Consiliului de Administrație - exemplu:**

- HCA nr.15/01.10.2013 constata neîndeplinirea sarcinilor privind întocmirea unei grile de salarizare, stabilite prin hotărâri anterioare și redispune realizarea acestei acțiuni până la următoarea sesiune CA.
- HCA nr.11/22.07.2014 constata neîndeplinirea sarcinilor privind întocmirea unei grile de salarizare, stabilite prin hotărâri anterioare și redispune realizarea acestei acțiuni până la următoarea sesiune CA.
- HCA nr.15/02.10.2015 a decis constituirea unei comisii de elaborare și negociere a grilei de salarizare.

După cum am arătat nici până la această dată - 02.03.2016 o astfel de grilă nu a fost implementată.

9. Nu au fost implementate toate măsurile dispuse în sarcina conducerii companiei prin rapoartele întocmite de către organele de control în urma acțiunilor de control efectuate la Tarom:

- Prin Raportul nr. 39369/2014 întocmit de corpul de control MT au fost dispuse un număr de 20 de măsuri pentru eliminarea deficiențelor constatate. Conform adresei din ianuarie 2015 prin care s-a comunicat modul de îndeplinire al măsurilor doar 4 au fost concret îndeplinite, pentru restul specificându-se că "se va face...". În timpul controlului s-a solicitat prezentarea modului în care au fost puse în aplicare măsurile dispuse însă drept răspuns s-a prezentat textul aceleiași adrese din ianuarie 2015.
- Măsurile dispuse vizau: reglementarea situației create prin diminuarea activului net al companiei; analiza modului de implementare a măsurilor/acțiunilor prevăzute în Planul de Management și luarea de măsuri în consecință; analiza modului de implementare de către conducerea executivă a măsurilor stabilite prin hotărârile CA și luarea de măsuri în consecință; valorificarea corespunzătoare a rezultatelor inventarierii pentru anul 2013; valorificarea stocurilor fără mișcare sau cu mișcare lentă în valoare de peste 30 milioane lei; efectuarea tuturor demersurilor legal prevăzute pentru recuperarea creanțelor în sumă de 2.797.426 lei, mai vechi de 90 de zile, înregistrate la nivelul TAROM, astfel încât să se evite prescrierea acestora; analiza temeinică a situației create prin plecarea din companie a personalului tehnic specializat și luarea de măsuri în consecință, pentru asigurarea operării în siguranță a aeronavelor; analiza temeinică a necesității și oportunității efectuării de către personalul administrativ a deplasărilor externe, prin prisma costurilor financiare suportate de companie și a beneficiilor aduse companiei de respectivele deplasări; cercetarea și, după caz, sancționarea persoanelor din cadrul TAROM, responsabile pentru deficiențele constatate; încadrarea nivelului cheltuielilor în BVC aprobat; eficiența cheltuielilor efectuate de Tarom și altele.

10. La solicitarea directorului general al Tarom au fost achiziționate fără fundamentare servicii externe de audit pentru verificarea stocurilor de piese de schimb/componente aeronave și a comenzilor efectuate de direcția tehnică raportat la necesitățile operaționale. Rezultatele acestuia nu au fost valorificate prin măsuri concrete care să conducă la înlăturarea deficiențelor constatate în activitatea direcției tehnice.

11. Nu s-au luat măsurile necesare pentru încheierea în timp util a contractelor de pool (furnizare/reparare piese).

12. Din rațiuni economice secția de întreținere de linie Airbus/ATR a funcționat în anii 2014 și 2015 fără un stoc minim necesar, aprovizionarea cu piese și componente efectuându-se în regim de urgență ceea ce a condus la achitarea unor prețuri mult

mai mari față de normal. În acest sens nu s-a efectuat o analiză care să conducă la alegerea variantei celei mai economice.

13. Au fost identificate o serie de probleme care conduc la desfășurarea cu dificultate a activității curente:

1.nu a putut fi identificată o procedură care să stabilească modul în care Direcția tehnică comunică în timp util informațiile privind disponibilitatea avioanelor către serviciile care asigură planificarea acestora la zbor. De asemenea nu sunt stabilite responsabilități clare în acest sens.

2.Analizele periodice ale defectelor apărute la aeronavele companiei nu reflectă întotdeauna situația reală (o parte din întârzierile raportate ca având o cauză tehnică sunt de fapt provocate de probleme de natura organizatorica)

3.lipsa stabilirii unor responsabilități clare a condus la crearea unui climat tensionat și o comunicare defectuoasă între compartimente.

Regulamentele europene aplicabile în domeniul navigabilității aeronavelor, verificate până în prezent, sunt respectate de către organizația de management al continuității navigabilității și de către organizația de întreținere.

**DIRECTOR
TROCARU ION**